

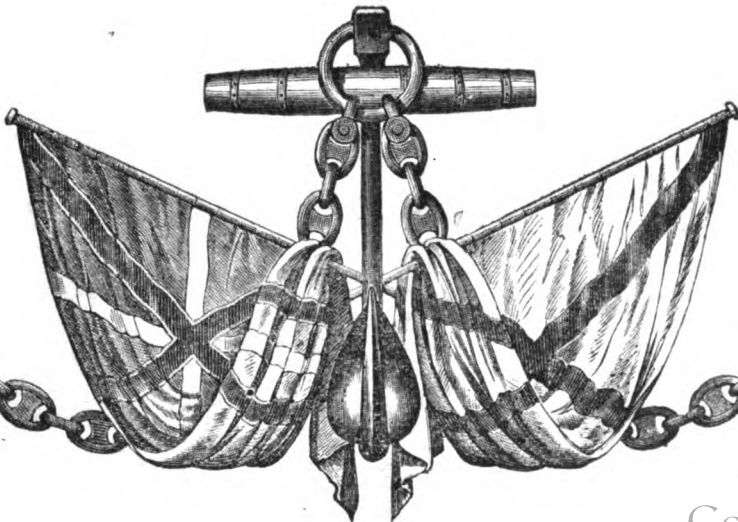
LXV

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

№ 3

МАРТЪ

1863



МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

При настоящей книжкѣ М. Сб. разсылается с.-петербургскимъ и кронштадтскимъ подписчикамъ брошура г. Н. Перозіо **Экономическое изслѣдованіе акціонернаго пароходства въ Россіи**, неудобная, по формату своему, для рассылки иногороднымъ подписчикамъ въ одномъ пакетѣ съ Морскимъ Сборникомъ.

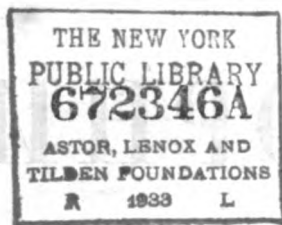
Гг. иногородные подписчики, желающіе получить помянутую брошуру, приглашаются, вмѣстѣ съ заявленіемъ своего желанія, высылать въ контору М. Сб. деньги (за два фунта) сдѣдующія въ уплату за доставку этой книги по почтѣ.

Мартъ

САНКТПЕТЕРБУРГЪ

ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА

1863



Печатано по распоряженію Морского Министерства.
С.-Петербургъ, 1 Марта 1863 г.

ОГЛАВЛЕНІЕ

№ 3-го Морского Сборника

I. ПОСТАНОВЛЕНІЯ И РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

	<i>Стран.</i>
Высочайшіе приказы по морскому вѣдомству.	2
Высочайшія награды орденами.	6
Приказы управляющаго морскимъ министерствомъ.	7
Циркуляры департаментовъ: инспекторскаго.	14
» » гидрографическаго.	16
» строительнаго управленія.	17
» по управленію флота генераль-аудитора.	18
Пенсія изъ Эмеритальной кассы м. в., съ 1 сентября 1862 по 1 января 1863 года.	24
Вѣдомость о суммахъ, выданныхъ изъ казначействъ, гг. командирамъ военныхъ судовъ, на удовлетвореніе командъ, за заслуженную морскую провизію, въ кампаніи 1862 года.	29
Правительственный указатель.	

II. ОФИЦІАЛЬНЫЯ СТАТІИ И ИЗВѢСТІЯ

Извлеченіе изъ всеподданнѣйшаго отчета по морскому вѣдомству за 1861 годъ.	1
Объ убыткахъ, принятыхъ на счетъ казенъ въ 1862 году, по кораблестроительному и гидрографическому департаментамъ.	40
Извѣстія о плаваніи нашихъ судовъ за границей:	
Репортъ командира корвета «Рында», капитана 2 ранга Сфурса-Жиркевича.	44

Репорты командира транспорта «Глѣзъ», капитанъ-лейтенанта Энkvиста.	45
Репортъ командира фрегата «Дмитрій Донской», капитанъ-лейтенанта Беклешева.	46
Репортъ командира клипера «Гайдамакъ», капитанъ-лейтенанта Пешурова.	47
Вѣдомость судамъ, находящимся въ заграничномъ плаваніи.	48
Вѣдомость капиталамъ эмеритальной кассы морскаго вѣдомства, къ 1 февраля 1863 года.	50

III. ЧАСТЬ НЕОФИЦІАЛЬНАЯ

Bound separately

Адмиралъ русскаго флота Францъ Яковлевичъ Лефорть или начало русскаго флота (въ особомъ приложеніи).	1—98
О памятникѣ адмиралу Грейгу.	3 ✓
Севастополь, 1832 годъ. (Записки врача морской службы). (Продолженіе). Н. Закревскаго.	11 ✓
О морскомъ коммерческомъ образованіи въ Россіи. I. К.	35
О новой пѣлюпочной оснасткѣ. Н. Ограновича.	47
Кавказъ въ 1826 году, князя П. Д. Горчакова.	69 ✓
О выгрузкѣ. (Матеріалы для проекта устава будущаго судоходнаго управленія). Лейтенанта Куницкаго.	85
Островъ Ванкувера. Источники богатства и производительныя силы его, какъ колоніи.	107 ✓

СМѢСЬ

О пасатной пыли. Перев. А. Фр.	1
Къ статьѣ Опредѣленіе центра тяжести 131 пушечнаго корабля «Синопь». М. Θεодосѣва.	9
Отзывъ черноморца по поводу штурманскаго вопроса. X.	16
Къ штурманскому вопросу. А. Корнилова.	20
Письмо въ редакцію Морскаго Сборника.	22

СОВРЕМЕННОЕ ОБОЗРѢНІЕ

Обзоръ послѣднихъ усовершенствованій по разнымъ отраслямъ морскаго искусства. Статья третья: О броненосныхъ судахъ. *М. Окунева* (стр. 1—64).

Корреспонденція изъ портовъ (стр. 43): **ВЛАДИВОСТОКЪ**: Приѣздъ чешскихъ депутатовъ. — Осмотръ ими мѣстности. — Торговля въ Владивостокѣ и продѣлки Амурской К°. — Здѣшніе пути сообщенія. — Движеніе судовъ. — **АСТРАХАНЬ**: Зима въ Астрахани. — Газета Волга. — Какъ отразились въ Астрахани послѣднія реформы. — Неудавшееся катанье по льду. — Несостоятельность астраханскаго театра. — Железная гимназія и превращеніе фамиліи одной изъ ея ученицъ. — Недостатокъ въ размѣнной монетѣ. — Опроверженіе извѣстія о скоромъ окончаніи камызянскаго фарватера. — Ошибки энциклопедическаго словаря. — Дороговизна книгъ въ Астрахани. — **ПОРТОВЫЙ ГОРОДЪ ПЕТРОВСКЪ**: Гуманныя свойства экономистовъ торговаго сословія. — Два случая открытаго подлога. — Необыкновенная дороговизна продуктовъ и товаровъ въ Петровскѣ. — Учрежденіе армарки и оптовой торговли, полезной вообще, и для края и Петровска въ особенности. — Цѣна на петровскіе продукты. — Мануфактурная торговля въ Дагестанѣ, русскими издѣліями азіатскаго вкуса. — Посѣщеніе золотого ущелья Атлы-Буйны. — Кратчайшій путь въ Темиръ-Ханъ-Шуру.

ЗАГРАНИЧНАЯ МОРСКАЯ ХРОНИКА (стр. 1): Французскій флотъ. — Полчаса на Алабамѣ; сраженіе этого судна съ федеральной канонерскою лодкою *Hatteras*. — Сраженіе у Чарльстона. — Броненосный фрегатъ *Minotaur*. — Паровыя суда съ двумя винтами. — Невролютъ Рыммера. — Морской бюджетъ въ Англіи на 1863—1864 годъ. — Новый пушечный металлъ. — Новый порохъ. — Отставка сэра Вильяма Армстронга.

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФІЯ

Стран.

Волга отъ Твери до Астрахани, съ 10 литографированными и 31 полиграфическими рисунками и картою рѣки, и

Атласъ Волги, по изысканіямъ гг. Плясова, Кислаковского и Моисѣева. Князя *Л. Ухтомскаго*. 1

Краткій русско-японскій словарь, составленный лейтенантомъ Гр. Сутковымъ. 4

	<i>Стран.</i>
Reise der Oesterreichischen Fregatte «Novarra» um die Erde. <i>А. Фр.</i>	6
Карты и книги, изданныя англійскимъ адмиралтействомъ въ 1861 и 1862 годахъ и присланныя въ гидрографическій департаментъ морскаго министерства.	11

ПРИЛОЖЕНІЯ

Объявленія: Отъ редакціи.

» Отъ морскаго ученаго комитета.

» Отъ правленія русскаго общества пароходства и торговли.

Лоцманскія замѣтки.

Листъ литографированныхъ и семь копиплажныхъ чертежей въ текстъ статьи: О новой шлюпочной оснастѣ.

Одинъ копиплажный рисунокъ въ текстъ Современнаго обозрѣнія.

Литографированный рисунокъ памятника адмиралу А. С. Грейгу.

При этой же книжкѣ приложено: Библиографическое объявленіе объ изданіяхъ О. И. Бакста.

ОТВѢТЫ РЕДАКЦІИ

Г-ну Б., автору статьи о лекціяхъ пароходной механики, и

Г-ну С., автору ст. «Отрывки изъ записокъ кадета»:

Статьи ваши не удобны къ напечатанію въ М. Сб. и сданы въ контору журнала, при кн. маг. Базунова, для выдачи по востребованію вамъ лично или довѣреннымъ отъ васъ лицамъ.

Г-ну И. Ш. съ Тифлиса. Желаніе ваше—перепечатать въ Мор. Сб. статью вашу изъ Педаг. Вѣстника исполнено быть не можетъ.

ОТЪ РЕДАКЦИИ

Редакція Мор. Сборника покорнѣйше проситъ своихъ сотрудниковъ—непремѣнно означать въ своихъ—какъ оригинальныхъ такъ и переводныхъ—статьяхъ иностранные линейные мѣры, вѣсы, деньги и т. п., русскими единицами, присоединяя къ сему въ скобкахъ иностранныя единицы.

ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА

Морской ученый комитетъ приглашаетъ лицъ, взявшихъ изъ библіотеки комитета книги для чтенія на домъ, возвратить ихъ непременно къ 1 апрѣля сего 1863 года. Невозвратившіе къ этому сроку подвергнутся, согласно существующимъ правиламъ, денежному вычету, равняющемуся стоимости книгъ.

I.

РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 447. С.-Петербургъ, 21 января 1863.

производится, за службу лѣтъ и по экзамену, гардемаринъ Михаилъ КРЫЛОВЪ, въ мичманы, со старшинствомъ съ 4-го декабря 1862 года.

назначаются: командиръ 45-го флотскаго экипажа, капитанъ 1-го ранга Андрей НИКОНОВЪ 2-й, капитаномъ надъ одесскимъ карантиннымъ портомъ, съ зачисленіемъ по флоту; командиръ корвета «Баянъ», капитанъ 2-го ранга баронъ Олегъ ПИТАКЕЛЬ-БЕРГЪ 1-й, командиромъ фрегата «Свѣтлана»; капитанъ-лейтенантъ Людвигъ ГАДДЪ 1-й, командиромъ корвета «Баянъ».

зачисляются по резервному флоту: начальникъ гидрографической части въ николаевскомъ портѣ, капитанъ-лейтенантъ Николай ЗЕЛЕНОЙ 4-й, съ отчисленіемъ отъ должности, и корпусъ флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Павелъ НЕДОМОДВІНЪ.

увольняется въ безсрочный отпускъ, капитанъ-лейтенантъ Иванъ КОНАРЖЕВСКІЙ 1-й, съ зачисленіемъ по флоту.

увольняется отъ службы, мичманъ Михаилъ ВСЕВОЛОДСКІЙ 3-й, по домашнимъ обстоятельствамъ, лейтенантомъ.

исключаются изъ списковъ, умершие: состоявшій по резервному флоту, капитанъ-лейтенантъ Авраамъ ЗАССЪ, мичманъ Дмитрій ПУЛЬПИНЪ и 4-го ластоваго экипажа, подпоручикъ Федоръ МАЮРОВЪ.

№ 448. С.-Петербургъ, 30 января 1863.

По случаю перечисленія 12-го флотскаго экипажа въ составъ формируемаго 2-го флотскаго экипажа, шефъ 12-го флотскаго экипажа, Его Королевское Высочество принцъ Генрихъ Нидерландскій, назначается шефомъ 2-го флотскаго экипажа.

Переформированный изъ 1-го финскаго флотскаго экипажа кадръ финскаго морскаго экипажа именовать впредь 1-мъ финскимъ кадровымъ экипажемъ.

производится, въ сравненіе съ сверстниками, корпуса флотскихъ штурмановъ, прапорщикъ Василій РЪЗНИЧЕНКО, въ подпоручникъ, со старшинствомъ съ 1-го сего января.

назначается, капитанъ-лейтенантъ Леопольдъ ТОНПЕЛІУСЪ 1-й, командиромъ 1-го финскаго кадроваго экипажа.

зачисляются: лейтенантъ Густавъ ФЕДЕРАЙ, Карлъ ТОНПЕЛІУСЪ 2-й и Юліусъ ТИЦЪ, — всѣ трое въ 1-й финскій кадровый экипажъ; бывшихъ рабочихъ экипажей: 1-го, подпоручикъ Степанъ ТРУНЕВСКІЙ, и 2-го, прапорщикъ Степанъ ЗАИЧНЕВСКІЙ, оба — по резервному флоту, съ состояніемъ по адмиралтейству.

продолжается срокъ отгулки, командиру 2-го своднаго черноморскаго флотскаго экипажа, капитану 1-го ранга Николаю МАКУХИНУ, по домашнимъ обстоятельствамъ, за границу, на одинъ мѣсяць.

увольняются отъ службы: находящіеся въ безсрочномъ отпуску, мичманы, Петръ КАРПОВСКІЙ и Дмитрій БЫРДИНЪ, — оба по домашнимъ обстоятельствамъ, лейтенантами.

исключается изъ списковъ, умершій, корпуса флотскихъ штурмановъ, прапорщикъ Николай МЯКИШЕВЪ 2-й.

№ 449. С.-Петербургъ, 4 февраля 1863.

назначаются: состоящіе по резервному флоту: изъ капитановъ 1-го ранга, въ контръ-адмиралы, Яковъ ВАСИЛЬЕВЪ 3-й; изъ капитанъ-лейтенантовъ, въ капитаны 2-го ранга: Федоръ РОТКИРХТЪ и Иванъ ПОДЪЯПОЛЬСКІЙ; изъ капитановъ, въ подполковники, корпуса инженеровъ морской строительной части Александръ КАЗАКОВЪ; находящіеся по портовымъ экипажамъ: изъ капитановъ, въ майоры, Григорій ОСИНСКІЙ; изъ поручиковъ, въ штабъ-капитаны, Степанъ КРИВЧИКОВЪ и числящіеся по адмиралтейству Василій МИНЯЕВЪ, — всѣ семь съ увольненіемъ отъ службы, съ мундштуками и пенсіонами по положенію. За выслугу лѣтъ и по экзамену: гардемаринъ Александръ СИДЕНСНЕРЪ, въ мичманы, со старшинствомъ съ 23-го октября 1862 года; квартирмейстеръ бывшаго 25-го флотскаго экипажа, Станиславъ ЯБЛОНСКІЙ, въ прапорщики, съ состояніемъ по адмиралтейству.

зачисляются по резервному флоту: капитанъ 1-го ранга Николай СВЯЦКІЙ 2-й, лейтенантъ Николай КОВАЛЕВСКІЙ 1-й, бывшего 11-го рабочего экипажа: штабсъ-капитанъ Иванъ МЪРНЫЙ, подпоручики: Василій МАТВѢЕВЪ, Аѳанасій РУБАНОВЪ, Николай ЗАДЕРКИНЪ и прапорщикъ Василій АНДРЕЕВЪ,—послѣдніе пять съ состояніемъ по портовымъ экипажамъ.

отчисляется, управляющій Выскатскою волостною конторою въ домства Императорскаго двора въ г. Гдовѣ, капитанъ 2-го ранга Федоръ САРЫЧЕВЪ 2-й, отъ настоящей должности.

увольняются отъ службы: за болѣзнію, состоящій по резервному флоту, корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Іосифъ ХОМЯКОВЪ, подпоручикомъ; по домашнимъ обстоятельствамъ, лейтенантъ Николай ДАВЫДОВЪ 7-й, капитанъ-лейтенантомъ и съ мундиромъ.

исключается изъ списковъ умершій, председатель комисіи морскихъ артиллерійскихъ опытовъ, вице-адмиралъ СТРУКОВЪ.

№ 450. С.-Петербургъ, 11 февраля 1863.

производятся: изъ лейтенантовъ, въ капитанъ-лейтенанты, Дмитрій ВОЛКОВЪ 1-й, со старшинствомъ, въ сравненіе съ сверстниками, съ 1-го января сего года; изъ гардемариновъ, въ мичманы: Егоръ КОЛОМТАЕВЪ и князь Константинъ ЕНГАЛЫЧЕВЪ, оба за выслугу лѣтъ и по экзамену, со старшинствомъ съ 3-го апрѣля 1862 года.

увольняется въ безсрочный отпускъ, лейтенантъ Николай МНІДЕРЪ 3-й, съ зачисленіемъ по флоту.

увольняется отъ службы, по домашнимъ обстоятельствамъ, находящійся въ безсрочномъ отпуску лейтенантъ Станиславъ ЯСЕНСКІЙ, капитанъ-лейтенантомъ и съ мундиромъ.

исключается изъ списковъ, умершій, непремѣнный ассессоръ комисіи военнаго суда при с.-петербургскомъ портѣ, капитанъ-лейтенантъ Владиміръ БАРТАШЕВИЧЪ 1-й.

— Государь Императоръ, обративъ вниманіе на скорое отправленіе въ Варшаву четвертой роты гвардейскаго экипажа, изготовившейся къ походу въ теченіе сутокъ,—объявляетъ Монаршее благоволеніе всѣмъ начальствующимъ лицамъ и жалуетъ важнымъ чинамъ по рублю серебромъ на человека.

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 367. С.-Петербургъ, 21 января 1863.

производятся: за *выслугу лѣтъ, со старшинствомъ*: изъ надворныхъ, въ коллежскіе совѣтники, помощникъ дѣлопроизводителя медицинскаго управленія, докторъ медицины, ШРЕДЕРЪ, съ 31-го декабря 1862 года; изъ коллежскихъ ассесоровъ, въ надворные совѣтники, младшій помощникъ дѣлопроизводителя кораблестроительнаго департамента КОЧЕТОВЪ, съ 2-го ноября 1862 года; комисаріатской части астраханскаго порта: изъ титулярныхъ совѣтниковъ, въ коллежскіе ассесоры, младшій помощникъ дѣлопроизводителя КОНСТАНТИНОВЪ; изъ коллежскихъ секретарей, въ титулярные совѣтники: старшій содержатель магазиновъ АКУТИНЪ, — оба съ 9-го декабря 1862 года. За *выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы, писарь канцеляріи командира ревельскаго порта КЛОПЦЪ, съ увольненіемъ отъ службы.

изявляется, помощникъ контролера провіантскаго департамента военнаго министерства, коллежскій ассесоръ КОЧЕТОВЪ, въ управленіе комисаріатской части с.-петербургскаго порта, чиновникомъ для усиленія средствъ этой части.

увольняются отъ службы: комисаръ бывшаго 11-го рабочаго экипажа, губернскій секретарь ЧЕКАЛИНЪ, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію; по домашнимъ обстоятельствамъ: содержатель при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ с.-петербургскаго порта, коллежскій секретарь ИВАНОВЪ,

исключается изъ списковъ, умершій, младшій врачъ бывшаго 6-го рабочаго экипажа, коллежскій ассесоръ СИКОРСКІЙ.

№ 368. С.-Петербургъ, 30 января 1863.

производятся: за *выслугу лѣтъ со старшинствомъ*: изъ титулярныхъ совѣтниковъ, въ коллежскіе ассесоры, помощникъ дѣлопроизводителя конторы командира севастопольскаго порта ПОЛЯЧОКЪ, съ 1-го января сего года. За *выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы, вахтеръ 4-го ластоваго экипажа КРОВОПУСКОВЪ, съ увольненіемъ отъ службы.

опредѣляются въ службу, изъ отставныхъ: надворный совѣтникъ КОТОВИЧЪ, во временную комиссію, учрежденную для окончанія дѣлъ и счетовъ черноморскаго вѣдомства, младшимъ дѣлопроизводителемъ, прежнимъ чиномъ коллежскаго ассесора; провинціальныи секретарь СУЩЕНКО, въ контору надъ портомъ въ Николаевѣ, чиновникомъ для усиленія средствъ этой конторы.

переводится, аудиторъ линейнаго № 3-го баталіона Восточной Сибири, коллежскій секретарь ЧУРИЛОВЪ, въ штатъ командира сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана, съ назначеніемъ оберъ-аудиторомъ.

увольняются отъ службы: комиссары бывшихъ флотскихъ экипажей, титулярные совѣтники: 2-го, ЧЕБУНКИНЪ; 23-го, ФЕДОРОВЪ; коллежскіе секретари: 10-го, АРИСТОВЪ; 26-го, ДМИТРИЕВЪ,—всѣ четыре съ мундирами и пенсіонами по положенію.

исключается изъ списковъ, умершій, комиссаръ бывшаго 3-го ластоваго экипажа, коллежскій секретарь ТАРАТИНЪ.

№ 369. С.-Петербургъ, 4 февраля 1863.

производится: за выслугу лѣтъ, изъ титулярныхъ совѣтниковъ, въ коллежскіе ассесоры: дѣлопроизводитель канцеляріи начальника строительной части въ николаевскомъ портѣ КАРПОВЪ, со старшинствомъ съ 9-го декабря 1862 года. За выслугу лѣтъ и по экзамену, въ коллежскіе регистраторы: старшій фельдшеръ 44-го флотскаго экипажа ПЕТРОВЪ, съ оставленіемъ въ прежней должности, съ званіемъ лекарскаго помощника; вахтеръ 4-го ластоваго экипажа МАКСИМОВЪ, съ увольненіемъ отъ службы.

увольняется отъ службы, за болѣзнь, старшій ординаторъ кронштадтскаго морскаго госпиталя, надворный совѣтникъ ЛЕВИ.

№ 370. С.-Петербургъ, 11 февраля 1863.

— Оставнаго унтеръ-офицера бывшаго 10-го рабочаго экипажа, ЮМАНГУЛОВА, считать уволеннымъ отъ службы, съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго регистратора.

переводится, канцелярскій чиновникъ кронштадтской таможни, губернской секретарь ТРАЧЕВСКІЙ, въ кронштадтскую контору надъ портомъ, чиновникомъ для усиленія средствъ.

увольняются отъ службы: чиновникъ для усиленія средствъ артиллерійской части с.-петербургскаго порта, коллежскій регистраторъ КОРНѢЕВЪ, по домашнимъ обстоятельствамъ; старшій фельдшеръ бывшаго 7-го рабочаго экипажа ТИМОФѢЕВЪ, съ награжденіемъ, за выслугу лѣтъ, чиномъ коллежскаго регистратора.

исключается изъ списковъ, умершій, комиссаръ 4-го флотскаго экипажа, коллежскій регистраторъ РЕЗАНОВЪ.

ВЫСОЧАЙШИЯ НАГРАДЫ

ВСЕМИЛОСТИВЪЙШЕ ПОЖАЛОВАНЫ

ОРДНАНИ

съ 14-й день января 1863 года.

За отличную распорядительность, оказанную при перевозкѣ временно-отпускныхъ нижнихъ чиновъ сухопутнаго вѣдомства на Кавказъ, въ 1862 году.

СВ. АННЫ 2-й ст. съ императорской короной и мечами надъ орденомъ, состоящему при Его Императорскомъ Высочествѣ, командующемъ кавказскою арміею, капитанъ-лейтенанту Николаю ОБЕЗЬЯНИНОВУ 2-му.

СВ. АННЫ 2-й ст. съ императорской короной, адъютанту Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, капитану 1 ранга Николаю ЧИХАЧЕВУ.

СВ. АННЫ 3-й степени: каспійской флотиліи, командиру парохода «Ураль» — 44 фл. эк., капитанъ-лейтенанту Алексѣю РАТЬКОВУ-РОЖНОВУ; состоящимъ на службѣ на коммерческихъ судахъ: корпуса штурмановъ, поручикамъ: Егору ИВАНОВУ 5-му и Николаю ФЕДОРОВУ 4-му.

СВ. СТАНИСЛАВА 2-й ст., съ императорской короной и мечами надъ орденомъ, состоящему на службѣ на коммерческихъ судахъ, лейтенанту Владиміру БОГДАНОВИЧУ.

СВ. СТАНИСЛАВА 2-й степени: капитанъ-лейтенантамъ, командирамъ пароходовъ каспійской флотиліи: «Кура» — 44 фл. эк., Ивану ЛЕВИЦКОМУ 2-му и «Астрахань» — 45 фл. эк., Константину БИБИКОВУ.

СВ. СТАНИСЛАВА 3-й степени: состоящимъ на службѣ на коммерческихъ судахъ: лейтенанту Василию БУТЫРКИНУ и корпуса штурмановъ подпоручику Александру САВЕЛЬЕВУ.

ПРИКАЗЫ

УПРАВЛЯЮЩАГО МОРСКИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ.

№ 9. С.-Петербургъ, 12 января 1863.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу моему, 7 сего января Высочайше разрѣшить соизволилъ распространить на морское вѣдомство послѣдовавшее 22 ноября прошлаго года по военному вѣдомству Высочайшее повелѣніе о томъ, чтобы досчатые платформы при гауптвахтахъ и кордегардіяхъ въ крѣпостяхъ и въ крѣпостяхъ Имперіи и Царства Польскаго замѣнить мостовою изъ мелкаго булыжнаго камня, по которой уложить одинъ рядъ узкихъ досокъ съ планкою подъ ружейные приклады.

Объявляя о таковой Высочайшей волѣ по морскому вѣдомству, для надлежащаго и точнаго исполненія, предлагаю отнести на счетъ ремонтнаго ассигнованія на текущій годъ расходъ, потребный на замѣну мостовою находящихся при гауптвахтахъ и кордегардіяхъ морскаго вѣдомства помннутыхъ платформъ.

№ 10. С.-Петербургъ, 15 января 1863.

производится, за службу лѣтъ и по экзамену, юнкеръ 3-го своднаго черноморскаго флотскаго экипажа Иванъ КУМАНИ, въ гардемарины.

назначается, младшій помощникъ дѣлопроизводителя конторы капитана надъ кронштадтскимъ портомъ, титулярный совѣтникъ Пантелей ПАНТЕЛЕЕВЪ, младшимъ же помощникомъ дѣлопроизводителя въ контору капитана надъ с.-петербургскимъ портомъ.

увольняется въ отпускъ, лейтенантъ Дмитрій ВЕРХОВСКІЙ 4-й, по домашнимъ обоготельствамъ, внутри имперіи, на четыре мѣсяца.

— Состоящій при инспекторѣ медицинской части морскаго вѣдомства, коллежскій секретарь Филиппъ МИХАЙЛОВЪ, по случаю назначенія его змѣнникомъ особыхъ порученій при управляющемъ дворомъ Его Императорскаго Высочества, намѣстника въ Царствѣ Польскомъ, отчисляется отъ морскаго вѣдомства.

№ 11. С.-Петербургъ, 15 января 1863.

Государь Императоръ, согласно мнѣнію государственнаго совѣта, въ 3 день декабря 1862 года, Высочайше повелѣтъ соизволилъ:

1) Статью 1130 уст. торг. (св. зак. 1857 г. т. XI ч. II), относящуюся до порядка производства дѣлъ о столкновеніи казенныхъ судовъ съ частными, дополнить слѣдующимъ примѣчаніемъ.

«Управляющій морскимъ министерствомъ, при изъясненіи своего мѣнія, принимаетъ въ основаніе заключеніе слѣдственной коммисіи; въ случаѣ же преданія прицѣпнаго ею виновнымъ военному суду,—приговоръ военного суда и рѣшеніе генераль-аудиториата».

и 2) Статьи 1133 и 1134 уст. торг. (св. зак. 1857 г. XI ч. 2) изложить такъ:

Ст. 1133). «Коммисія, наряженная по предшедшимъ статьямъ для изслѣдованія причинъ столкновенія судовъ, если найдетъ, что оно произошло не отъ вины частнаго лица, должна изъяснить съ точностію всѣ данныя, на основаніи которыхъ можно опредѣлить, произошло-ли столкновеніе отъ вины морскихъ чиновъ, или отъ причинъ, отъ нихъ вовсе независѣвшихъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ представить на усмотрѣніе морскаго начальства и свое въ семъ отношеніи предварительное заключеніе».

Ст. 1134. «Если на основаніи собранныхъ коммисіею данныхъ и ея заключенія (ст. 1133), морское начальство найдетъ поводъ предполагать, что морскіе чины виновны въ столкновеніи съ частнымъ судномъ, то оно предастъ въ то же время сіи лица военному суду, для опредѣленія, не слѣдуетъ-ли расходы, которые казна можетъ понести въ случаѣ вознагражденія частныхъ лицъ за убытки, причиненные столкновеніемъ судовъ, изыскать съ морскихъ чиновъ, и не подлежатъ-ли они по законамъ наказанію за нарушеніе правилъ морскаго искусства, или же случай тотъ долженъ быть отнесенъ къ неизбѣжнымъ послѣдствіямъ обстоятельствъ, въ которыхъ тѣ лица находились. Для сего сообщается подробная извѣстка выписка военному суду, котораго приговоръ поступать немедленно на окончательное рѣшеніе въ морской генераль-аудиториатъ. Если же, напротивъ того, морскіе чины не подлежатъ, по мѣнію морскаго начальства, никакому въ происшедшемъ столкновеніи судовъ обвиненію, то они не предаются военному суду и не могутъ подлежать отвѣтственности за могущее слѣдовать частному лицу вознагражденіе».

№ 12. С.-Петербургъ, 16 января 1863.

Государь Императоръ, въ 14-й день сего января, Высочайше повелѣть соизволилъ: положеніе военного совѣта, Высочайше утвержденное въ 13-й день апрѣля 1862 года и объявленное въ приказѣ военного министра 26-го апрѣля № 113-мъ, распространить на морское вѣдомство, замѣнивъ приведенныя въ ономъ положеніи статьи свода воен. постановл. соответствующими статьями устава о пенсіяхъ св. зак. гражд., которымъ руководствуется морское вѣдомство при назначеніи пенсій гражданскимъ чиновникамъ, и сообразно сему, въ дополненіе пунк. 1 § 28-го полож. 14-го августа 1856 г. и Высочайшаго повелѣнія, послѣдовавшаго въ іюлѣ 1854 года (циркул. инспекторск. департ. 18-го іюля № 1253), постановить:

1) Декретомъ помощникамъ назначать при отставкѣ въ пенсію, на основаніи 791 ст. уст. о пенс. т. III-го св. зак. гражд., изд. 1857 г., за выслугу 20-ти лѣтъ половину оклада, присвоеннаго званію декарскаго помощника, а не менѣе 30-ти—лѣтъ полное жалованье, сколько бы времени они не получали это жалованье.

2) Декретомъ помощникамъ, потерявшимъ на службѣ здоровье и сдѣлавшимся вовсе неспособными къ отправленію практики, назначать пенсію также изъ получаемаго ими по послѣднему мѣсту жалованья, на томъ основаніи, какъ определено 792 ст. того же пенсіоннаго устава.

и 3) Распространить на семейства декарскихъ помощниковъ, умершихъ на службѣ, силу и дѣйствіе 793—797 ст. того же пенсіоннаго устава.

№ 13. С.-Петербургъ, 19 января 1863.

назначаются: корпуса корабельныхъ инженеровъ прапорщики: Николай СУББОТИНЪ 1-й и Константинъ ПАНОВЪ, — оба помощниками судостроителей при с.-петербургскомъ портѣ, вмѣсто подпоручика Ивана РОДИОНОВА и прапорщика Владимира СУББОТИНА 2-го, которымъ состоятъ при этомъ же портѣ, для надобностей флота и судостроительныхъ работъ.

переводится, лейтенантъ Апполонъ ЖИТКОВЪ 4-й, изъ балтійскаго флота въ черноморскую флотилію.

увольняется въ отпускъ, лейтенантъ Павелъ КРУЗЕНШТЕРНЪ 4-й, по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри имперіи, на четыре мѣсяца.

№ 14. С.-Петербургъ, 22 января 1863.

назначаются: старшій офицеръ корабля «Императоръ Николай I», капитанъ-лейтенантъ Михаилъ КАРПОВЪ 2-й, командиромъ парохода «Малого». Корпуса корабельныхъ инженеровъ подпоручики: Флоръ НАСУДИНЪ и Николай КОМАЩИНСКИЙ, — оба помощниками судостроителей при николаевскомъ портѣ, и Петръ ГОЛОВКИНЪ, мастеромъ при томъ же портѣ. Бывшаго 11-го рабочаго экипажа: поручикъ Николай АНДРІЕВСКИЙ, и прапорщикъ Федоръ МИХАЙЛОВСКИЙ, оба состоятъ по адмиралтейству. Коммисаръ, губернской секретарь Иванъ СИНЧЕНКОВЪ, въ кадрѣ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ при николаевскомъ портѣ, коммисаромъ же.

№ 15. С.-Петербургъ, 22 января 1863.

Государь Императоръ, согласно положенію адмиралтействъ-совета, въ 14 день сего января, Высочайше повелѣть соизволилъ: капитану надъ архангельскимъ портомъ въ отношеніи находящихся тамъ командъ, предоставить права и обязанности экипажнаго командира, а равно права и обязанности главнаго командира порта въ тѣхъ

случаихъ, когда они могутъ имѣть примѣненіе въ отношеніи къ чинамъ этихъ командъ.

№ 16. С.-Петербургъ, 24 января 1863.

Государь Императоръ, въ 21-й день сего января, Высочайше повелѣть соизволилъ: младшему штабъ-офицеру и ротнымъ командирамъ гвардейскаго экипажа производить столовые деньги, наравнѣ съ младшими штабъ-офицерами и ротными командирами полковъ гвардіи и арміи, по 150 руб. сер. въ годъ каждому, съ сохраненіемъ ихъ во внутреннемъ плаваніи и съ прекращеніемъ въ заграничномъ.

№ 17. С.-Петербургъ, 26 января 1863.

Строющіеся блиндированныя батарен: «Первенецъ» и «Петронъ Мена» приписываются къ первому рангу судовъ, для полученія морскаго довольствія.

№ 18. С.-Петербургъ, 26 января 1863.

производятся, по экзамену, юнкера флота: Николай МОРАВЬ-НОВЪ, Спиридонъ ТУРКУЛЪ, Дмитрій МАРМЫЛЕВЪ и Егоръ БОИЛЪ,—все четыре въ гардемарины.

назначаются: корпуса флотскихъ штурмановъ, подпоручики: Адольфъ ГАЛЛЪ, помощникомъ командира домеслесскаго плавучаго маяка; Николай АКИМОВЪ 4-й, помощникомъ командира ревельскаго плавучаго маяка, вмѣсто подпоручика Владимира СПѢНЬКОВА, который назначается въ ревельскій флотскій полуэкипажъ.

Бывшихъ рабочихъ экипажей: 6-го: майоръ Егоръ ФЕДОРОВЪ 1-й, въ кадръ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ при адмиралтейскихъ ижорскихъ заводахъ, надзирателемъ благочинія, по заводскому управленію; капитанъ Василій МАКСИМОВЪ 1-й, помощникомъ завѣдывающаго кадромъ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ при адмиралтейскихъ ижорскихъ заводахъ; поручикъ Константинъ ЛУКИНЪ и подпоручикъ Иванъ ФИЛИПОВЪ 2-й,—оба въ кадръ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ при адмиралтейскихъ ижорскихъ заводахъ, по заводскому управленію; капитанъ Александръ ФИЛИПОВЪ 1-й и подпоручикъ Михаилъ ИВАНОВЪ 3-й,—оба состоятъ при адмиралтейскихъ ижорскихъ заводахъ,—все шесть съ зачисленіемъ по портовымъ экипажамъ. 2-го: штабъ-капитаны: Степанъ ШУМОВЪ и Степанъ ВАСИЛЬЕВЪ 2-й,—оба въ с.-петербургскій портовый экипажъ; содержатель по шхиперской части во 2-мъ сводномъ черноморскомъ флотскомъ экипажѣ, числящійся по адмиралтейству, подпоручикъ Николай ИВАНОВЪ 6-й, состоятъ по ластовымъ экипажамъ, съ оставленіемъ въ должности.

—Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по военно-сухопутному вѣдомству, въ 18-й день сего января, находившійся въ николаевской цѣкаперной академіи, прапорщикъ корпуса флотскихъ штурмановъ

Александръ НИКУЛИЩЕВЪ, за отличные успѣхи въ наукахъ, произведенъ въ подпоручики, съ переводомъ въ корпусъ военныхъ инженеровъ, съ зачисленіемъ по сапернымъ баталіонамъ и съ оставленіемъ при той же академіи.

№ 19. С.-Петербургъ, 26 января 1863.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу моему о постройкѣ для воспитанниковъ морскаго кадетскаго корпуса, походныхъ пальто, изъ шинелей, выслужившихъ годовой срокъ, утвердивъ представленный Его Величеству образецъ такого пальто, Высочайше повелѣть соизволилъ: носить оное какъ въ походѣ, такъ и дома въ корпусѣ, во время игръ на открытомъ воздухѣ.

№ 20. С.-Петербургъ, 29 января 1863.

назначается, капитанъ-лейтенантъ Николай **ЖИТКОВЪ** 1-й, старшимъ офицеромъ на пароходо-фрегатъ «Смѣлый», вмѣсто лейтенанта Петра **СТРОНСКАГО** 3-го.

переводится, бывшій командиръ упраздненнаго 10-го рабочаго экипажа, капитанъ 1-го ранга Карлъ **ФРЕЙГАНГЪ** 1-й, изъ каспійской флотиліи въ балтійскій флотъ.

зачисляются: уволенный для службы на коммерческихъ судахъ, лейтенантъ Твердиславъ **КУЗЬМИНЪ-КОРОВАЕВЪ** 2-й, на дѣйствительную службу, съ прикомандированіемъ, на основаніи приказа Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала 9-го марта 1856 года № 38-й, къ морскому кадетскому корпусу; корпуса инженеръ-механиковъ, прапорщикъ Павелъ **ТИХАНОВЪ**, въ третій разрядъ механиковъ, съ 11-го мая 1862 года.

№ 21. С.-Петербургъ, 2 февраля 1863.

назначаются: старшій офицеръ фрегата «Касторъ», капитанъ-лейтенантъ Анастасій **СТАФОПУЛО**, старшимъ же офицеромъ на корветъ «Баянъ», вмѣсто капитанъ-лейтенанта Григорія **ЗАБУДСКАГО** 1-го; лейтенантъ Павелъ **ФЕДОРОВИЧЪ** 3-й, старшимъ офицеромъ на фрегатъ «Касторъ»; чиновникъ для усиленія средствъ конторы капитана надъ кройштадтекимъ портомъ, губернский секретарь Павелъ **НОВИКОВЪ**, младшимъ помощникомъ дѣлопроизводителя въ той же конторѣ.

переводится, мичманъ Александръ **КАЗИ**, изъ черноморской флотиліи въ балтійскій флотъ.

№ 22. С.-Петербургъ, 6 февраля 1863.

Государь Императоръ, въ 4-й день сего февраля, Высочайше повелѣть соизволилъ: распространить на морское вѣдомство Высочайшее повелѣніе, послѣдовавшее по военно-сухопутному вѣдомству, заключающееся въ томъ, чтобы вдовамъ военнослужащихъ чиновъ, убитыхъ при исполненіи прямой обязанности, великаго военносу-

жащаго, назначать въ пенсію половинное жалованье мужа, на Государственнаго казначейства.

О таковой Монарший воелъ объявляю по морскому ведомству къ свѣдѣнію и руководству.

№ 23. С.-Петербургъ, 9 февраля 1863.

производится, унтеръ-офицеръ корпуса инженеръ-механиковъ **Василій ЛЕОНТЬЕВЪ**, за выслугу лѣтъ и по экзамену, въ командиръ того же корпуса.

назначаются: лейтенантъ **Дмитрій ГОЛЬДБАХЪ**, старшимъ офицеромъ на пароходо-фрегатѣ «Соломбала»; лекарскій помощникъ бывшаго 2-го учебнаго морскаго экипажа, коллежскій регистраторъ **Семень ДМИТРИЕВЪ**, въ кадръ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ при николаевскомъ портѣ, въ должность фельдшера, съ оставленіемъ въ званіи лекарскаго помощника.

увольняется, капитанъ-лейтенантъ **Аркадій САТИНЪ**, для занятія должности кандидата по мировомъ посредникѣ, въ Тамбовской губерніи.

№ 24. С.-Петербургъ, 12 февраля 1862.

отчисляется, штатный корабельный инженеръ при константиновской морской станціи, подпоручикъ **Иванъ ГРИГОРЬЕВЪ 3-й**, отъ настоящей должности.

зачисляются по адмиралтейству: бывшихъ рабочихъ экипажей, состоящіе по резервному флоту: полковникъ **Петръ АБОЛЕШЕВЪ**, майоръ **Михаилъ ДАВЫДОВЪ**, капитанъ **Никандръ БУДАНЦОВЪ**; штабъ-капитаны: **Григорій АРМЪЕВЪ**, **Михаилъ БАШМАКОВЪ**; поручики: **Константинъ СКОРОБОГАТОВЪ**, **Александръ АНДРЕЯНОВЪ**, **Михаилъ КЛОПОТОВЪ**, **Филиппъ РЕДЬКИНЪ**, **Филиппъ ЛАВРЕНТЬЕВЪ**, **Егоръ БЪЛАЗЕРОВЪ**; подпоручики: **Василій ДЕМЧЕНКО**, **Павелъ ПУЗИКОВЪ**, **Александръ МАСНИКОВЪ**, **Николай НИКОНОВЪ**; прапорщики: **Николай КОТЛЯРЕВСКИЙ**, **Василій МИШУРИНЪ**, **Савелій ГЛАЗОВСКИЙ**, **Филиксъ СОКОЛОВСКИЙ**, **Павелъ НИКИТИНЪ**, **Андрей НАЧАПИНСКИЙ**, **Николай ЧИСТЯКОВЪ**, **Павелъ ВУЛЬФЪ**. **Петръ ЕРМАКОВЪ**, **Семень ПЕТРОВЪ 4-й**, **Федоръ ЕРЫШЕВЪ**, **Иванъ СУСЛОВЪ**, **Евгеній СОКОЛОВСКИЙ**, **Иванъ ФЕДИНЪ**, **Василій КРИВОШЕЯ**.—всѣ тридцать съ оставленіемъ въ резервѣ.

№ 25. С.-Петербургъ, 16 февраля 1863.

производится, унтеръ-офицеръ корпуса инженеръ-механиковъ **Михаилъ ВСЕВОЛОДОВЪ**, за выслугу лѣтъ и по экзамену, въ командиръ того же корпуса.

отчисляется, начальникъ типографіи морскаго министерства, надворный советникъ **Иванъ ЛЬХОВСКИЙ**, отъ настоящей должности, съ зачисленіемъ по морскому министерству.

зачисляются по портовымъ экипажамъ: состоящіе по резервному флоту, бывшихъ ластовыхъ экипажей, майоры: **Александръ**

СТАВРАКИ и Петръ ШМЕЛЕВЪ; капитаны: Гавріилъ БОГДАНОВЪ-КАЛИНСКІЙ, Василій КАРТАНОШКИНЪ, Василій КАСТАЛЬСКІЙ, Всеволодъ ТЫРТОВЪ 4-й, Ерма МартыиНЪ, Николай ИВАНОВЪ 3-й, Томасъ ЯВОРСКІЙ; штабсъ-капитаны: Антонъ ШЛЯХТИНГЪ, Николай ШИШКИНЪ, Левъ ВАСИЛЕНКО, Михаилъ ПОПОВЪ 2-й; поручики: Михаилъ ВОЛОСОВИЧЪ 1-й, Федоръ БУРМИСТРОВЪ, Григорій НЕКРАСОВЪ, Арсеній НЕВДАЩЕНКО, Лука ДРАГИШЕВИЧЪ-НИКИШИЧЪ, Алексѣй СТЕПАНОВЪ 1-й, Трофимъ ПРУДЖЕВИЧЪ; подпоручики: Федоръ СУЛА-ПЕТРОВСКІЙ, Федоръ ПИСАНСКІЙ, Илья ОБОЛЪЯНИНОВЪ, Михаилъ РОМАШКЕВИЧЪ, Амиръ КРЫЛОВЪ 2-й, Николай ГОРДЪЕВЪ, Никаноръ ЗАГРЯЖСКІЙ, Павелъ СЕЛИВЕРСТОВЪ, Петръ ИСАКОВЪ, Антонъ КОНДРАЦКІЙ, Юсупъ МИХАЙЛОВЪ, Николай ВАСИЛЬЕВЪ 2-й, Захаръ БАБКИНЪ, Александръ БЕЙЕРЪ, Алексѣй АЛЕКСѢЕВЪ 2-й, Степанъ ЯКУВОВСКІЙ; прапорщики: Николай БОГАТОВЪ 1-й, Константинъ АССАНИ, Александръ СЫРОВЪ, Николай ЦАЦЪ, Павелъ ДАВЫДОВИЧЪ, Илья БАНКОВСКІЙ, Альфонсъ РУДНИЦКІЙ, Федоръ ВОЛХОНЕННЪ, Степанъ ВАСИЛЬЕВЪ 3-й, Иванъ БРШЕВЪ, Яковъ БОГАТОВЪ 2-й, Петръ ВЕБИХОВЪ, Михаилъ АЛЕКСѢЕВЪ, Кондратій ПАЛЬЧИКОВЪ, Антонъ ПОДОВЬДОВЪ, Василій САДЬКОВЪ 2-й, Иванъ ТРОФИМОВЪ, Василій ПЕТРОВЪ 3-й, Витольдъ БРОНЖКОВСКІЙ, Илья БОТКИНЪ, Гавріилъ ВИРСКІЙ, Данилъ ШИШУНОВЪ, Семенъ КЛИМОВЪ 3-й, Михаилъ ПЫШКОВЪ, Александръ МОЦЕНКО, Василій МАКАРОВЪ, Александръ ВЕРБИЦКІЙ, Дмитрій ТИХАНОВЪ, Василій ГУСЕВЪ, Ларіонъ ДОНЯКИНЪ, Прохоръ НАВЛОВСКІЙ, Александръ ТРУБНИКОВЪ, Григорій АЛЯБЬЕВЪ, Петръ МОИСЕЕВЪ, Петръ БОРОДИНЪ, Клавдій ИРДЕНЕНЕВЪ 2-й, Дмитрій БАВІОНИКЪ, Василій ИДОВЪ, Александръ КАСТЕРИНЪ, Степанъ ФЕДОРОВЪ, Александръ БРОНЕВСКІЙ, Николай СУЩЕВСКІЙ, — всѣ семьдесятъ восемь съ оставленіемъ въ резервъ.

ЦИРКУЛЯРЫ ДЕПАРТАМЕНТОВЪ:

ИМПЕРАТОРСКАГО.

№ 3. 21 января 1863.

назначаются: во флотскіе экипажи, кондукторы корпуса флотскихъ штурмановъ: въ 44-й: Иванъ МИХАЙЛОВЪ, Григорій РАДЕЦКІЙ, Михаилъ КУЗИНЪ и Евстафій ТЯГИНЪ; въ 45-й: Петръ ВОСТРИКОВЪ, Андрей АГИЩЕВЪ, Михаилъ ФРИДОВСКІЙ и Александръ ПУХОВЪ.

перемѣщаются: лекарскіе помощники, коллежскіе регистраторы: Василій ЛЮБОВЪ, изъ 3-го во 2-й сводный черноморскій флотскій экипажъ; Антонъ ЕМЕЛЬЯНОВЪ, изъ 2-го своднаго черноморскаго флотскаго экипажа въ николаевской морской госпиталь; Федоръ ИГНАТЬЕВЪ, изъ севастопольскаго морскаго госпиталя въ 3-й сводный черноморскій флотскій экипажъ.

№ 4. 24 января 1863.

назначаются: лейтенантъ Михаилъ ТОМАРА и мичманъ Николай БАБИЦЫНЪ, — оба во вновь формируемый 8-й флотскій экипажъ.

№ 5. 29 января 1863.

взчисляются: во вновь формируемую свеабургскую портовую роту: 4-й роты бывшего 3-го ластоваго экипажа: штабсъ-капитанъ Иванъ СЕМЕНОВЪ 2-й; поручики: Федоръ СТЕПАНОВЪ 2-й и Петръ ДЕМЕНТЬЕВЪ; прапорщикъ Иванъ ЦЕШЕЙКО и состоящій по портовымъ экипажамъ, штабсъ-капитанъ Евдонимъ ЧЕРНИГОВСКІЙ. Прикомандировываются къ означенной ротѣ: корпусъ инженеръ-механиковъ, поручикъ Николай МОИСЬЕВЪ; корпуса флотскихъ штурмановъ: поручикъ Платонъ БОЧКОВЪ и подпоручикъ Илья ЯКОВЛЕВЪ 4-й; содержатель по артиллерійской части, губернский секретарь ШПЫНЕВЪ.

№ 6. 31 января 1863.

взчисляются: во вновь формируемые флотскіе экипажи: капитаны 1-го ранга: Федоръ БРЮММЕРЪ, въ 4-й; Фердинандъ ФОНЪ-ФРАНКЪ, въ 7-й; капитаны 2-го ранга: Николай АНДРЕЕВЪ 2-й, въ 1-й флотскій Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала экипажъ; Александръ БАЖЕНОВЪ 2-й, — во 2-й; баронъ Вильгельмъ ГЕЙКИНГЪ 1-й, — въ 3-й; Павелъ ЛЕВИЦКІЙ 1-й, — въ 5-й; Александръ ТИРОЛЬ 3-й, — въ 6-й.

Въ 1-й флотскій Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала экипажъ: лейтенанты: Александръ РУМЯНЦОВЪ 2-й, Платонъ ЩЕТИНИНЪ 1-й, Платонъ ЕРМОЛАЕВЪ 1-й, Иванъ ЦОВАЛИ-

ШИНЪ 2-й, Петръ ТОКАРЕВСКІЙ, Викторъ МАКАРОВЪ 1-й, баронъ Николай ФОНЪ-ДЕРЪ-ГОВЕНЪ 2-й, мичманъ Алексѣй РОЗЕНМЕЙЕРЪ 3-й; комиссары, коллежскіе регистраторы: Наумъ ЛАВРЕНТЬЕВЪ и Петръ БУРОВЪ.

Во 2-й флотскій экипажъ: лейтенанты: Петръ ОПАЦКІЙ, Николай БОЛГОВСКІЙ 3-й, Петръ КОЦЕБУ 1-й, Андрей ТОЛБУХИНЪ, Георгій КОСТЕНКО, Петръ КОЛЮБАКИНЪ 2-й, Федоръ ПОВАДИШИНЪ 3-й, мичманъ Митрофанъ САРНАВСКІЙ 2-й; комиссаръ, губернский секретарь Григорій ШИШКИНЪ.

Въ 3-й флотскій экипажъ: лейтенанты: Владиміръ ПИЛКИНЪ 3-й, Леонтіи ЛЕОНОВЪ 3-й, Александръ МЕССЕРЪ 2-й, Константины АБОЛЕЩЕВЪ 3-й, Евгений АРЦЫБАШЕВЪ, Петръ ТЫРТОВЪ 5-й, Павелъ БОРИСОВЪ 3-й, Сергій БУТАКОВЪ 5-й, Евгений ГЕСТЕСКО, Илья ПАЛТОВЪ 1-й; комиссаръ, провинціальный секретарь Никита САЖЕНАСЪ.

Въ 4-й флотскій экипажъ: лейтенанты: Николай ВУЛИЗМА, Рейнгольдъ ГРЕНКВЕСТЪ, Николай ЛЕОНОВЪ 4-й, Фердинандъ КОСКУЛЬ 2-й, Отто ГАДДЪ 2-й, Константины БОИЛЬ 2-й, Николай ШАМШИНЪ, мичманъ Николай ЗУБОВЪ; комиссары, коллежскіе регистраторы: Петръ ИВАНОВЪ и Александръ РЕЗАНОВЪ.

Въ 5-й флотскій экипажъ: лейтенанты: Владиміръ ЧАПЛИНЪ, Павелъ ТИТОВЪ 2-й, мичманъ Владиміръ ЛУКЪЯНОВЪ; комиссаръ, коллежскій регистраторъ Харитонъ ФЕДОРОВЪ.

Въ 6-й флотскій экипажъ: лейтенанты: Владиміръ БАТУРИНЪ, Александръ МУНКЪ, Иванъ СТЕПАНОВЪ 6-й, Платонъ КИСИЛЕВЪ 2-й, Антонъ ЕСАУЛОВЪ 4-й, Леонидъ САРЫЧЕВЪ 5-й, Степанъ БОМИЧЕВЪ; комиссары: губернский секретарь Павелъ МОРОЗОВЪ и коллежскій регистраторъ Матвій ЛАРИОНОВЪ.

Въ 7-й флотскій экипажъ: лейтенанты: Петръ СТРОНСКІЙ 3-й, Константины ТРУСОВЪ 2-й, Антонъ ПЛОТРОВИЧЪ 2-й, Иванъ ФЕДОРОВСКІЙ 3-й, Василій БОИЛЬ 1-й, Абрамъ СИРЕНКО 1-й, Дмитрій БОЛСУНОВЪ 2-й; комиссары: губернский секретарь Александръ СЕЛИВЕРСТОВЪ и провинціальный секретарь Яковъ ИВАНОВЪ.

Въ кронштадтскій портовый экипажъ: состоящіе по портовымъ экипажамъ: капитанъ Федоръ ЩЕЛКУНОВЪ, штабсъ-капитанъ Николай ЩЕНСНОВИЧЪ, подпоручикъ Якубъ КРЖЕВСКІЙ, комиссаръ, губернский секретарь Николай СОКОЛОВЪ.

назначаются: командирами артиллерійскихъ ротъ, корпуса морской артиллеріи: капитанъ Василій СТЕПАНОВЪ 2-й, — кронштадтской; штабсъ-капитанъ Николай МОЖАЙСКІЙ, — с.-петербургской; командиръ бывшей 3-й роты 3-го ластоваго экипажа, капитанъ Михаилъ СКОРИНО, — командиромъ портовой роты въ Ревелѣ.

ГИДРОГРАФИЧЕСКАГО.

№ 52. 16 января 1863.

Гидрографическій департаментъ имѣетъ честь сдѣлать извѣстнымъ по морскому вѣдомству, что въ Финскомъ заливѣ, на банкѣ «Средней», лежащей отъ Сескарскаго маяка на NW $4\frac{1}{2}^{\circ}$, по правому компасу, въ разстояніи $8\frac{1}{2}$ итал. миль, на самой срединѣ корабельнаго фарватера, подъ глубиною 24 футъ, для обозначенія плаванія кораблей большаго ранга и въ особенности винтовыхъ, съ открытіемъ навигаціи 1863 года и впредь ежегодно, будетъ ставиться въ центрѣ этой банки, независимо отъ 2-хъ голиковъ, ее ограждающихъ, еще баканъ съ колоколомъ, системы Герберта. Баканъ этотъ имѣетъ видъ закругленнаго вверху сквознаго конуса. На верку бакана находится шаръ, а надъ шаромъ барабанъ. Самый баканъ окрашенъ красною краскою, а шаръ и барабанъ надъ нимъ, черною. Высота бакана надъ горизонтомъ воды 18 англ. футъ.

Означенный баканъ можетъ служить, какъ днемъ, такъ и ночью, для вѣрнаго опредѣленія своего мѣста, каждому проходящему судну.—Онъ будетъ сниматься ежегодно 12-го октября.

№ 53. 26 января 1863.

Гидрографическій департаментъ морскаго министерства, въ дополненіе къ объявленію, заключающемуся въ лоцманскихъ замѣткахъ № 82-и (5-го № Морскаго Сборника, за май мѣсяцъ) 1862 года, симъ дѣлаетъ извѣстнымъ, что съ уничтоженіемъ на югозападномъ бастионѣ николаевской батареи, нижняго или западнаго кронштадтскаго маяка, сломана и западная стѣнка Кроншлота, на вѣншей сторонѣ которой, по створу означеннаго маяка съ оставшимся по нынѣ на южномъ бастионѣ той же батареи, верхнимъ или восточнымъ маякомъ, была проведена бѣлая полоса, которая посему въ настоящее время уже не существуетъ.

№ 54. 28 января 1863.

Гидрографическій департаментъ имѣетъ честь сдѣлать извѣстнымъ по морскому вѣдомству:

1) что съ навигаціи настоящаго 1863 года, мели, банки и рифы ревелской губы, взаимнѣ знаковъ, которыми они были обстановлены, для опыта, въ навигацію 1862 года, согласно объявленію по этому предмету, напечатанному въ лоцманскихъ замѣткахъ № 85-и (№ 5 Морскаго Сборника за май мѣсяцъ) того же 1862 г., будутъ ограждаемы, по прежнему, такими же вѣхами и голиками изъ прутьевъ, какими обозначались означенныя опасности до 1862 года, что также видно изъ упомянутаго объявленія, съ тою лишь разницею, что въ мѣста вѣхъ, вмѣсто прежней матеріи или флагдука, будутъ вставляться сплетенныя изъ камыша сѣтки, окрашенныя по цвѣту прежнихъ флаговъ, сообразно принятому для этого условію, и

2) что за снѣжъ, съ навигаціи того же 1863 года, такіа снѣжъ, вмѣсто флагука, будутъ вставлены и въ палы всѣхъ прочихъ вѣхъ, которыми ограждаются мели, банки и рифы по фарватерамъ рѣки Невы, въ Финскомъ заливѣ (кроме береговъ Финляндіи), Моонзундѣ, Рижскомъ заливѣ и Балтійскомъ морѣ.

№ 55. 31 января 1863.

Гидрографическій департаментъ имѣетъ честь сдѣлать извѣстнымъ по морскому вѣдомству, что при гидрографическихъ работахъ, производившихся въ абоскихъ шхерахъ (въ Ботническомъ заливѣ), осенью 1862 года, для лучшаго опредѣленія точекъ, сложена башня изъ булыжнаго камня съ дерномъ, на островѣ Стурнеръ, въ группѣ Гласасхеръ. Башня эта находится въ широтѣ 59° 49' 4'',8 N и долготѣ 21° 47' 29'',1 O отъ Гринича. Она имѣетъ видъ сѣзаннаго конуса, съ шестомъ, утвержденнымъ въ центрѣ верхней его части. Высота башни отъ основанія до верху 22, а надъ уровнемъ моря 66 англійскихъ футовъ. Діаметръ ея основанія 18, а верхней части 8 футовъ. Шесть же высоту на 6 футовъ. При ясной погодѣ, башня открывается за 9¼ итал. миль.

СТРОИТЕЛЬНАГО.

№ 133. 4 февраля 1863.

Изъ поступающихъ въ строительное управленіе контрактовъ, заключенныхъ съ подрядчиками на производство строительныхъ работъ, оказывается, что нѣкоторые изъ нихъ заключены съ отступленіями отъ образцовыхъ условій, утвержденныхъ адмиралтействъ-совѣтомъ, по журналу 23 декабря 1858 г. ст. 20961, безъ всякихъ уважительныхъ на то причинъ.

Вслѣдствіе сего, строительное управленіе считаетъ необходимымъ подтвердить по вѣдомству морской строительной части, на будущее время, при заключеніи контрактовъ въ точности руководствоваться, согласно 1836 ст. X тома I части свода зак. гражд. изд. 1857 г., утвержденными адмиралтействъ-совѣтомъ условіями, разсѣянными при предложеніяхъ бывшаго строительнаго департамента отъ 25 января 1859 г., за исключеніемъ лишь случаевъ, въ которыхъ, по мѣстнымъ обстоятельствамъ и по свойству постройки, отступленія отъ утвержденныхъ условій будутъ представляться дѣйствительно необходимыми, что и должно быть объявлено въ должностныхъ запискахъ къ смѣтамъ, если таковыя будутъ представляться на утвержденіе строительнаго управленія.

№ 174. 12 февраля 1863.

Въ текущую зиму повторились, одинъ вслѣдъ за другимъ, два случая возгорѣнія въ морскихъ записяхъ отъ накопившейся въ бороздахъ сажи и частію кирпичныхъ осколковъ, выбиваемыхъ при несговорной чисткѣ дымовыхъ трубъ.

В. ПР.

2

Хотя оба эти случая, по счастью, не имѣли сколько нибудь значительныхъ послѣдствій, при всемъ томъ, въ отвращеніе на будущее время подобныхъ возгораній, по приказанію господина управляющаго морскимъ министерствомъ, предлагается 1) отвѣдѣлывать самымъ тщательнымъ образомъ всѣ дымовыя трубы въ морскихъ вѣдѣніяхъ и 2) соблюдать во всей строгости правила объ отопкѣ печей и очисткѣ дымовыхъ трубъ, изложенныя въ §§ 28, 29, 30 и 31 утвержденной Его Императорскимъ Высочествомъ, Генералъ-Адмираломъ на этотъ предметъ инструкціи.

ВО УПРАВЛЕНІИ ФЛОТА ГЕНЕРАЛЪ-АУДИТОРА.

I.

Высочайше утвержденное положеніе морскаго генералъ-аудиторіата по военно-судному дѣлу о капитанъ-лейтенантѣ Фирсовѣ, сулившемся за сдѣланную на транспортѣ «Дунай» тратрату казеннаго имущества и денегъ.

Бывшій командиръ транспорта «Дунай», состоящій по резервному флоту капитанъ-лейтенантъ Фирсовъ преданъ былъ военному суду въ Николаевѣ за отсутствіе надзора при слачѣ имущества съ означеннаго транспорта и допущеніе чрезъ то квартирмейстера Шипицы къ кражѣ оного и за израсходованіе для своихъ надобностей казенныхъ денегъ 318 р. 28 к. сер.

Морской генералъ-аудиторіатъ, по разсмотрѣніи сего дѣла, нашелъ подсудимаго капитанъ-лейтенанта Фирсова виновнымъ: 1) въ томъ, что онъ, поручивъ содержателю квартирмейстеру Шипицѣ слачу остававшагося на транспортѣ имущества къ порту, не имѣлъ никакого наблюденія за дѣйствіями по сему предмету Шипицы, который, пользуясь симъ, воровалъ, вмѣсто сдачи, судовое имущество и перепродавалъ оное неизвѣстнымъ лицамъ, и 2) въ израсходованіи на свои надобности бывшихъ у него, Фирсова, на рукахъ казенныхъ денегъ 318 р. 28 к. Въ допущеніи квартирмейстера Шипицы къ кражѣ съ транспорта казеннаго имущества не обнаружено со стороны капитанъ-лейтенанта Фирсова никакого преступнаго умысла, но произошло это отъ незаботливости, безпечности и излишняго довѣрія его къ Шипицѣ, а потому, на основаніи 362 ст. 1 кн. св. мор. угол. пост., Фирсовъ подлежитъ взысканію понесеннаго чрезъ сію казною убытка въ одинаковомъ количествѣ; что же касается до израсходованія Фирсовымъ на свои надобности 318 р. 28 к., то за поступокъ этотъ Фирсова слѣдуетъ, согласно 357, 359, 361 ст. 1 кн. св. мор. угол. пост., на основаніи Высочайшаго повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала 2 іюля 1861 г. № 103. подвергнуть наказанію какъ за утрату и похищеніе казенной собственности. На сихъ основаніяхъ морской

генералъ-аудиторіатъ полагалъ: 1) капитанъ-лейтенанта Фирсова, состоящаго нынѣ по резервному флоту, по лишеніи чиновъ, ордена Св. Анны 4 степ. за храбрость, медали въ память минувшей войны и всѣхъ особенныхъ, лично и по состоянію присвоенныхъ ему правъ и преимуществъ, сослать на житье въ Тобольскую губернію съ вѣнцомъ прещеніемъ всякой отлучки изъ мѣста, которое будетъ ему назначено для житія въ продолженіе одного года и потомъ выѣзда въ другія губерніи и области Сибири въ продолженіе двухъ лѣтъ; 2) издержанные Фирсовымъ 318 р. 28 к. хотя уже и пополнены удержаніемъ изъ слѣдовавшаго ему казеннаго содержанія, но какъ виновный въ растратѣ казенной собственности подлежитъ взысканію вдвое противъ растроченнаго, то взыскать съ Фирсова вновь 318 р. 28 к.; и 3) промашедшій казнѣ убытокъ отъ расхищенія Шеншицею судоваго имущества на сумму 5392 р. 50 к. взыскать съ Фирсова въ одинаковомъ количествѣ, по силѣ 362 ст. 1 кн. св. мор. угол. пост., обративъ на него же взысканіе и 3 р. 36 к., употребленныхъ для наложенія запрещенія на имѣніе его, гдѣ какое окажется. Опредѣливъ подсудимому капитанъ-лейтенанту Фирсову наказаніе по точной силѣ закона, морской генералъ-аудиторіатъ счелъ долгомъ обратить вниманіе, что Фирсовъ воспользовался бывшими на рукахъ его казенными деньгами, въ количествѣ 318 р. 28 к., не изъ какихъ либо корыстныхъ видовъ и не изъ мотовства, но для леченія болѣзни, на что не имѣлъ онъ достаточныхъ способовъ; между же тѣмъ свойство сей болѣзни было таково, что по чувству стыда онъ не желалъ обнаружить оной, а развитіе ея достигло вышей степени, какъ свидѣтельствуется это медикомъ по вступленіи уже Фирсова въ госпиталь. Принимая все сіе въ соображеніе и имѣя въ виду предшествующую безпорочную 28 лѣтнюю службу капитанъ-лейтенанта Фирсова, а также ходатайство о немъ главнаго командира николаевскаго порта, морской генералъ-аудиторіатъ, руководствуясь 405 ст. II кн. св. мор. угол. пост., повергалъ участъ подсудимаго въ Монашеве благовозвращеніе и ходатайствовалъ о замѣнѣ слѣдующаго ему по закону наказанія исключеніемъ его изъ службы, съ оставленіемъ на немъ, Фирсовѣ, денежной отвѣтственности, какъ выше опредѣлено. За симъ, согласно съ мнѣніемъ главнаго командира николаевскаго порта, морской генералъ-аудиторіатъ полагалъ сдѣлать строгій выговоръ отставному капитанъ-лейтенанту Никифорову за выпускъ изъ адмиралтейства паруса, и освободить, какъ неказывающихся виновными, отъ всякой отвѣтственности по настоящему дѣлу умершаго вице-адмирала Вукотича, бывшаго капитаномъ николаевскаго порта капитана 2 ранга Юрьева и управляющаго кораблестроительною экспедиціею капитана 1 р. Карпова.

Такое же положеніе и представленіе морскаго генералъ-аудиторіата удостоено въ 31 день декабря 1862 г. Высочайшаго утвержденія.

II.

Высочайше утвержденное положеніе морскаго генераль-аудиторіата по военно-судному дѣлу объ отставныхъ: майорѣ Глотовѣ и титулярномъ совѣтникѣ Григорьевѣ, судившихся за неявку казеннаго имущества въ экипажескихъ магазинахъ Архангельскаго порта, слывшихъ въ заведеніи Глотова и Григорьева.

Морской генераль-аудиторіатъ, рассмотрѣвъ дѣло сіе, нашелъ, что неявка на 18015 р. 97% к. въ экипажескомъ имуществѣ архангельскаго порта, въ томъ числѣ на 11 102 р. 97% к. одного багасту, открылась при слачѣ имущества исправлявшимъ должность экипажмейстера, сортовымъ смотрителемъ экипажескихъ магазиновъ, титулярнымъ совѣтникомъ Григорьевымъ опредѣленному въ должность экипажмейстера капитанъ-лейтенанту Бубнову. Слача сія происходила съ 12 іюня 1858 г. до 6-го іюня 1860 г. Въ это время генеральная коммисія, свидѣтельствовавшая казенное имущество къ 1 января 1859 года, открыла по экипажескимъ магазинамъ неявку въ матеріалахъ и вещахъ на 15 869 р. 20% к., да при окончательной слачѣ Григорьевымъ имущества Бубнову оказалось еще недостатка на 2146 р. 77% к.; всего же неявки исчисляется на 18 015 р. 97% к. Ранѣе этого, Григорьевъ въ томъ же портѣ исправлялъ должность экипажмейстера, съ декабря 1831 г. до 14 марта 1837 г., а этого числа приказомъ капитана надъ портомъ велѣно было принять имущество отъ Григорьева назначенному въ должность экипажмейстера капитану Глотову (нынѣ въ отставкѣ майорѣ), и смѣнные вѣдомости представить въ контору надъ портомъ. Но по прошествіи 1 года и 2 мѣсяцевъ, Глотовъ, по приказанію бывшаго тогда главнымъ командиромъ архангельскаго порта генераль-адъютанта Глазенапа, за безпорядки по магазинамъ былъ отъ должности удаленъ; смѣнныхъ вѣдомостей, требовавшихся отъ него означеннымъ приказомъ капитана надъ портомъ, представлено не было; по удаленіи же Глотова исправленіе экипажмейстерской должности поручено было, приказомъ капитана надъ портомъ, отъ 26 мая 1838 г., тому же Григорьеву, который и исполнялъ ее до 12 іюня того года, когда приказомъ капитана же надъ портомъ, велѣно было принять имущество отъ Григорьева прибывшему къ мѣсту службы капитанъ-лейтенанту Бубнову. По произведенному слѣдствію, никакихъ данныхъ, по которымъ можно было бы полагать, что неявка въ имущество произошла отъ умышленной растраты его Григорьевымъ или Глотовымъ, не обнаружено; изъ имѣющихся же въ дѣлѣ свидѣній оказывается, что оба они, Григорьевъ и Глотовъ, виновны собственно въ небрежномъ охраненіи имущества. Изъ нихъ—Григорьевъ самъ сознаетъ за собою неявку на 566 р. 62% к. и объясняетъ, что причина ихъ заключается въ томъ, что смѣ,

записавъ расходовавшаго имущества своевременно въ расходъ, потому забывалъ исправлять пропуски. Глотовъ же, хотя несколько не считаетъ себя отвѣтственнымъ въ неявкѣ, отзываясь, что имущества отъ Григорьева не принималъ, а только, приготовляясь къ приему, предварительно занимался повѣркою имущества; но отзывъ этотъ опровергается показаніями нѣсколькихъ очевидцевъ—сортовыми вахтерами и лицами изъ членовъ тортовой комисіи при экипажескихъ магазинахъ. Именно, изъ показаній сихъ очевидцевъ оказывается, что Глотовъ принималъ имущество отъ Григорьева, принималъ вполне по 1, 2, 3 и 4 сортамъ, кромѣ желѣза и деревянныхъ вещей, и что онъ производилъ и безъ участія Григорьева отпуски изъ разныхъ сортовъ. Кромѣ того, по дѣлу видно, что Глотовъ принималъ имущество, поступавшее съ транспортовъ и отъ подряччиковъ, чего не отрицаетъ и самъ онъ; слѣдовательно, если Глотовъ былъ завѣдующимъ большей частью имущества, то происшедшему неявкою доказывается и его небрежность въ охраненіи имущества; посему морской генераль-аудиторіатъ призналъ, что Глотовъ и Григорьевъ, за силою 223 ст. 1 кн. св. морск. угол. пост., подлежатъ каждый строгому выговору, со внесеніемъ сего въ ихъ указы объ отставкѣ, и денежной отвѣтственности на пополненіе ущерба казны,—Григорьевъ въ количествѣ 566 р. 62½ к., а Глотовъ, какъ принявшій уже отъ него большую часть имущества, взысканію остальной части убытка, т. е. 17 449 р. 35¼ к. *Прикосновенныя къ дѣлу сему лица:* капитанъ надъ архангельскимъ портомъ, капитанъ 1 ранга Калугинъ, произведенный приказомъ 3 сентября 1862 г. за № 429 въ контръ-адмирала, съ увольненіемъ отъ службы, секретарь конторы надъ портомъ, впоследствии дѣлопроизводитель въ ней, коллежскій совѣтникъ Гагаринъ, уволенный, приказомъ 18 октября 1862 г., № 354, отъ службы за штатомъ, и экипажмейстеръ архангельскаго порта, капитанъ-лейтенантъ Бубновъ, произведенный приказомъ 17 апрѣля 1862 г. № 408, въ капитана 2 ранга, съ зачисленіемъ въ резервный флотъ, виновны: первый—Калугинъ въ томъ, что, имѣя, по собственному признанію, словесное свидѣніе отъ бывшаго презуса комисіи генеральной комисіи 1857 г. полковника Харитонова (умершаго въ 1860 г. въ отставкѣ въ чинѣ генераль-маіора), что у Григорьева есть неявки въ имуществахъ, оставилъ обстоительство это, въ нарушеніе 27 ст. 2 кн. св. морск. угол. пост., безъ должнаго съ своей стороны наблюденія. Второй—Гагаринъ, видя долговременное непредставленіе затребованныхъ, приказомъ капитана надъ портомъ, смѣнныхъ вѣдомостей о приѣмѣ Глотовымъ имущества отъ Григорьева, не доложилъ, вопреки генеральнаго регламента 1765 г., капитану надъ портомъ о необходимости повужденія Глотова къ скорѣйшему приѣму имущества, и Бубновъ—обязанный, въ неполненіе даннаго ему приказа

капитана надъ портомъ 12 іюня 1838 г., лично принимать имущество отъ Григорьева, допускалъ, въ противность 261 ст. 1 кн. св. морск. угол. пост., взвѣшивать желѣзо вахтеру безъ бытности при этомъ своей и Григорьева, чѣмъ самымъ далъ послѣднему поводъ отзываться, что неявка въ желѣзъ могла произойти и отъ ошибки вахтера въ вѣсѣ. За такіе безпорядки, Калугинъ, Гагаринъ и Бубновъ, при отсутствіи всякаго предположенія объ умыслѣ съ ихъ стороны, подлежатъ выговору и сверхъ того, на основаніи 225 ст. 1 кн. св. морск. угол. пост. и 393-й 1 кн. XV т. св. зак., взысканію той части убытка казны, какая останется недозвзысканною съ Глотова, въслѣдствіе недостаточности его имущества. Постановивъ сіе заключеніе по буквѣ закона, морской генераль-аудиторіатъ не могъ не обратить вниманія на слѣдующія обстоятельства: во 1-хъ, по мнѣнію бывшаго главнаго командира архангельскаго порта, вице-адмирала Истомина, главнѣйшею причиною неявки въ имущество было отсутствіе въ порту до 1838 г. должнаго помѣщенія для матеріаловъ, такъ какъ имѣлись одни деревянныя зданія, въ которыхъ не было ни оконъ и никакого внутренняго устройства, почему матеріалы складывались туда безъ всякаго порядка, или сортировки, а оттого и правильная повѣрка была крайне затруднительна; далѣе изъясняетъ вице-адмиралъ Истоминъ, что матеріальное имущество съ самаго начала существованія архангельскихъ экипажескихъ магазиновъ не было приведено въ точную извѣстность, и что чугунный баластъ, котораго насчитывается въ неявкѣ на сумму болѣе 10 т. рубл., по всему вѣроятію, утрачивался съ незапамятныхъ временъ по мелочамъ. Во 2-хъ, при такомъ недостаткѣ надзора за казеннымъ имуществомъ отъ недостаточности въ самомъ помѣщеніи онаго, вышеупомянутые безпорядки въ веденіи счетовъ, т. е. пропуски и недописки объ отпущавшемся изъ магазиновъ, могли дѣйствительно произойти неумышленно, такъ-какъ ни Глотовъ, ни Григорьевъ не получили соответственнаго для своей должности образованія и, состоя въ ней, не имѣли при себѣ помощника. Въ 3-хъ, указаніе сіе подтверждается отчасти тѣмъ, что при дополнителномъ слѣдствіи, въ порту въ мусорѣ и подъ щеною отыскано, по указанію Григорьева, 70 пуд. баласту, числившагося между тѣмъ въ неявкѣ, что дастъ поводъ къ предположенію, что быть можетъ въ районѣ порта въ накопившихся отъ времени гудахъ мусора скрывается еще нѣкоторое количество баласту. И въ 4-хъ, при сказанномъ взвѣшиваніи желѣза вахтеромъ могла дѣйствительно произойти ошибка въ опредѣленіи вѣса; удостовѣриться же, существуетъ ли она на самомъ дѣлѣ, можно будетъ не ранѣе того, когда портовое желѣзо, назначенное по распоряженію морскаго министерства къ передачѣ купцу Молво и нынѣ опечатанное, будетъ взвѣшено при передачѣ. Соображая всѣ эти обстоятельства, морской

генераль-аудиторіатъ пришелъ къ убѣжденію, что если Григорьевъ и Готовъ и изобличаются въ небрежномъ храненіи имущества, то съ другой стороны нѣтъ положительныхъ доказательствъ о томъ, въ какой именно степени виновенъ изъ нихъ каждый въ нехваткѣ имущества, и въ какомъ именно размѣрѣ должны бы по справедливости подлежать тотъ и другой денежной отвѣтственности на пополненіе убытка. Наконецъ, нельзя упустить изъ вида, при окончательномъ обсужденіи настоящаго дѣла, увѣдомленія кораблестроительнаго департамента, что по случаю упраздненія архангельскаго порта весь имѣвшійся въ наличіи чугунный баластъ въ порту: 134 937 пудовъ, по невозможности сбыта его мѣстнымъ торговцамъ и по большой стоимости перевозки его въ балтійскіе порты, съ разрѣшенія адмиралтействъ-совѣта, отпущенъ царскосельскому купцу Молво взаменъ 26 987 п. 16 ф. мягкаго чугуна Громме, принятаго отъ него къ кронштадтскому порту, т. е. за 5 п. чугунаго баласта казна получила 1 пудъ чугуна Громме, который цѣнится въ продажѣ 50 к. пудъ, или что то же самое, выручила за каждый пудъ чугунаго баласта 10 коп., по каковой цѣнѣ убытокъ, за неокказавшійся въ наличіи баластъ 12 371 п., а за исключеніемъ найдешныхъ въ порту по указанію Григорьева 70 пудовъ, составитъ только 1230 р. 1 к., а не 11 102 р. 97¼ коп. По всѣмъ соображеніямъ и согласно 80 ст. 1 кн. и 405 ст. 2 кн. св. морск. угодн. постанов., морской генераль-аудиторіатъ представлялъ на Всемилостивѣйшее Его Императорскаго Величества благоусмотрѣніе—не благоудбно-ли будетъ повелѣть: 1) означенный простирающійся, за вычетомъ найденныхъ 70 пудовъ баласту и по соображеніи полученной казною цѣны отъ промѣна наличнаго баласта архангельскаго порта на чугунъ Громме, убытокъ на сумму восемь тысячъ сто сорокъ три рубля одна съ половиною копейки серебромъ, принять на счетъ казны; 2) подсудимымъ Готову и Григорьеву за оказавшіеся по должности ихъ безпорядки сдѣлать выговоръ со внесеніемъ въ указы объ отставкѣ; 3) прикосновеннымъ къ дѣлу лицамъ: уволенному отъ службы съ чиномъ контръ-адмирала Калугину, уволенному отъ службы за штатомъ коллежскому совѣтнику Тагарину и состоящему по резервному флоту капитану 2 ранга Бубнову, за неимѣніе должнаго попеченія о сохраненіи казеннаго имущества въ подлежащей исправности, объявить выговоръ.

Такое положеніе и представленіе морскаго генераль-аудиторіата удостоены, въ 7 день января 1863 г., Высочайшаго утвержденія.

ПЕНСИЯ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ. И. В.

СВѢДОМСТВО ЧИНАМЪ МОРСКАГО ВѢДОМСТВА, КОИМЪ НАЗНАЧЕНЫ ПЕНСИИ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ СЪ 1 СЕНТЯБРЯ 1862 ПО 1 ЯНВАРЯ 1863 ГОДА (*).

Кому именно назначены и съ какого времени.	Оклады въ годъ сере- бромъ.
П е н с и и:	руб. коп.
<i>Уволеннымъ отъ службы:</i>	
Бывшему учителю музыки управленнаго въ 1859 году хора музыкантовъ при ревельскомъ портѣ, губернскому секретарю Федору МАТЮШКИНУ, съ 1 января 1862 г.	30
<i>Архангельскаю порта:</i>	
Смотрителю и мастеру пильнаго завода, коллежскому секретарю Василию ЛАРИОНОВУ, съ 1 августа 1862 г.	49
<i>Мастерамъ мелочныхъ мастерствъ:</i>	
Шлюпочнаго, коллежскому секретарю Андрею КОРЕЛИНУ, съ 1 августа 1862 г.	49
Канатнаго, губернскому секретарю Василию КОРКОНОВУ, съ 1 сентября 1862 г.	49
Блоковаго, провинціальному секретарю Федору ЕЛИЗАРОВУ, съ 1 августа 1862 г.	49
<i>Содержателямъ при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ:</i>	
Титулярному совѣтнику, Петру ЩИПУНОВУ, съ 1 августа 1862 г.	58
<i>Губернскимъ секретарямъ:</i>	
Алексѣю ШАБАЛИНУ, съ 1 августа 1862 г.	58
Петру ГОРБУНОВУ, съ 1 сентября 1862 г.	
Дѣлопроизводителю канцеляріи начальника артиллерійской части, коллежскому секретарю Максиму ЮШКЕТОВУ, съ 1 сентября 1862 г.	43 50
Содержателю портовыхъ гребныхъ судовъ, ботовъ, флашкоутовъ, землечерпательныхъ машинъ, водолаз-	

(*) М. Сб. № 2, сего года.

	руб.	коп.
ныхъ колоколовъ и подъѣмныхъ машинъ, титулярному совѣтнику Семену СУХАНОВУ, съ 1 сентября 1862 г.	58	
Старшему содержателю магазиновъ по комиссаріатской части, титулярному совѣтнику, Василію БЫКОВСКОМУ, съ 1 сентября 1862 г.	58	
Чиновнику комиссаріатскаго вѣдомства при ширшемскомъ и лапминскомъ лазаретахъ, титулярному совѣтнику Ивану МИТРОФАНОВУ, съ 1 сентября 1862 г.	58	
Содержателю при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ въ николаевскомъ портѣ, коллежскому секретарю Петру НОВИКОВУ, съ 1 сентября 1862 г.	58	
Помощнику управляющаго черноморскими адмиралтейскими селеніями, титулярному совѣтнику Ивану НАДХИНУ, съ 1 іюня 1862 г.	36	75

Статскими совѣтниками:

Старшему помощнику дѣлопроизводителя кораблестроительнаго департамента, Павлу АРТЕМЬЕВУ, съ 27 августа 1862 г.	86	
--	----	--

Упраздненной временной контрольной экспедиціи состоящей при морскомъ министерствѣ.

Дѣлопроизводителю, Егору КАРНѢВУ, съ 24 іюня 1862 г.	103	
--	-----	--

Старшими контролерами.

Коллежскому совѣтнику Семену ЯЦЫНУ, съ 24 іюня 1862 г.	64	50
--	----	----

Примечаніе. Пенсія эта Яцыну прекращена съ 14 декабря 1862 г., за поступленіемъ его вновь на службу.

Надворному совѣтнику Семену ЛОБАНОВУ, съ 24 іюня 1862 г.	64	50
--	----	----

Младшими контролерами, надворными совѣтниками:

Николаю ЛУКШАНОВУ, съ 24 іюня 1862 г.	69	
Михаилу ПЛЕТЕНЕВУ, съ 24 іюня 1862 г.	63	

Помощнику контролера, коллежскому ассесору Дмитрію СЫЧКАРЮ, съ 24 іюня 1862 г.	47	
--	----	--

Чиновникамъ для усиленія средствъ:

Надворному совѣтнику Евгенію МАКРИДИНУ, съ 24 іюня 1862 г.	47	23
--	----	----

Коллежскому секретарю Михаилу ЖУКОВУ, съ 24 іюня 1862 г.	21	60
--	----	----

	руб.	коп.
Бывшему переводчику канцеляріи главнаго командира николаевскаго порта, состоящему въ званіи камергера двора Е. И. В., статскому совѣтнику Ивану БАТЬЯНОВУ, съ 24 іюня 1862 г.	114	36
Младшему дѣлопроизводителю бывшей канцеляріи главнаго командира архангельскаго порта, коллежскому ассесору Гаврилъ ПОТАПОВУ, съ 16 сентября 1862 г.	63	
Дѣлопроизводителю (бухгалтеру) по экипажескимъ магазинамъ архангельскаго порта, коллежскому ассесору Григорію ВОЛКОВУ, съ 1 ноября 1862 г.	43	50
Помощнику флота генераль-штаб-доктора и завѣдывавшему медицинскою инспекціею с.-петербургскаго порта, статскому совѣтнику, Николаю МАКСИМОВУ, съ 5 ноября 1862 г.	86	
Начальнику комиссаріатской части архангельскаго порта, статскому совѣтнику Василю ГОЛОВИЗНИНУ, съ 6 ноября 1862 г.	86	
Помощнику бухгалтера кронштадтскаго пароходнаго завода, коллежскому ассесору Павлу САЛЕМАНУ, съ 9 августа 1862 г.	47	25
<i>Архангелскаго порта:</i>		
Дѣлопроизводителю при капитанѣ надъ портомъ, надворному совѣтнику Аполлону БУТЕЙНИКОВУ, съ 16 октября 1862 г.	51	75
Дѣлопроизводителю канцеляріи начальника комиссаріатской части, надворному совѣтнику Ивану АНТОНОВУ, съ 6 ноября 1862 г.	47	25
Младшему содержателю по комиссаріатской части, коллежскому секретарю Василю СУПИНСКОМУ, съ 1 ноября 1862 г.	58	
Управленній временной контрольной экспедиціи, состоявшей при морскомъ министерствѣ, старшему контролеру, коллежскому совѣтнику Константину ЛУКЪЯНОВУ, съ 24 іюня 1862 г.	51	75
<i>Примѣчаніе</i> Пенсія эта Лукьянову прекращена съ 18 октября 1862 года, за поступленіемъ его вновь на службу.		
Старшему чиновнику особыхъ порученій кораблестроительнаго департамента, статскому совѣтнику Ильѣ ШУМОВУ, съ 1 марта 1862 г.	64	50
<i>Вдовамъ:</i>		
Состоявшаго по резервному флоту, подпоручика 9 рабочаго экипажа, Александръ Яковлеву ЕДОМСКОЙ, съ 4 декабря 1861 г.	21	60
Дочери ихъ Александрѣ.		

РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

	руб	коп.
Поручика корпуса флотских штурмановъ, Екате- ринѣ Иларіоновой ХОЛКИНОЙ, съ 14 января 1862 г.	29	
Сыновьямъ ихъ Ивану.	7	25
— — Николаю.	7	25
Дочерямъ — Аннѣ.	7	25
— — Маріи.	7	25
Шкиперскаго помощника 25 флотскаго экипажа, провинціального секретаря, Ольгѣ Ивановой МАТ- ВѢВОЙ, съ 20 июня 1862 г.	21	60
Поручика 10 рабочаго экипажа, Марьянѣ Ильше- вой САЙТКУЛОВОЙ, съ 7 сентября 1862 г.	21	60
Такелажмейстера севастопольскаго порта, состояв- шаго по адмиралтейству капитана, Ксении Василье- вой ПИГАЛЕВОЙ, съ 11 апрѣля 1862 г.	31	50
Сыновьямъ ихъ: Якову.	6	30
— — Федору.	6	30
— — Михаилу.	6	30
— — Ивану.	6	30
Дочери — Маріи.	6	30
Капитана корпуса корабельныхъ инженеровъ, Ген- ріетѣ Карловой ТИРНШТЕЙНѢ, съ 3 апрѣля 1862 г.	25	87
Поручика корпуса флотскихъ штурмановъ, Настасьѣ Львовой РЫЛОВОЙ, съ 13 августа 1861 г.	21	75
Смотрителя казенныхъ владій астраханскаго порта, губернскаго секретаря, Аннѣ Матвѣевой САВЕЛѢ- ВОЙ, съ 10 февраля 1862 г.	18	37
Дочерямъ ихъ: Екатеринѣ.	6	12
— — Александрѣ.	6	12
Капитана 2 ранга, Александрѣ Оседотовой СМИР- НОВОЙ, съ 27 сентября 1862 г.	32	25
Дочери ихъ Любви.	10	75
<i>Умершихъ въ отставку:</i>		
Чинovníка 9 класса, Марья Андреевной ФРИДОВ- СКОЙ, съ 8 июля 1862 г.	29	
Генераль-маіора, Елизаветѣ Ивановой БОРОВКО- ВОЙ, съ 14 сентября 1862 г.	86	
Подполковника, Евросинѣ Ивановой ЗАХАРОВОЙ, съ 2 октября 1862 г.	43	
Коллежскаго секретаря, Екатеринѣ Ефимовой НО- ВИКОВОЙ, съ 29 сентября 1862 г.	29	
Дочери ихъ Любви.	9	66
Поручика, Соломонидѣ Ивановой ЛИТЯГИНОЙ, съ 24 октября 1862 г.	21	60
Лекарскаго помощника, коллежскаго регистратора, Александрѣ Михайловны НОВИКОВОЙ, съ 28 сен- тября 1862 г.	16	12½
Сыновьямъ ихъ: Матвѣю.	3	22½
— — Федору.	3	22½
Дочерямъ — Пелагеѣ.	3	22½
— — Александрѣ.	3	22½
— — Настасьѣ.	3	22½

	руб.	коп.
Капитана 1 ранга, Дарьѣ Васильевой СВЯЦКОЙ, съ 22 іюля 1862 г.	51	50
Губернскаго секретаря, Варварѣ Васильевой ПО-ЛЯНИНОЙ, съ 21 сентября 1862 г.	21	60
Неизлечимо больноі совершенно-лѣтней дочери умершаго въ отставку маіора, дѣвицѣ Вѣрѣ Александровой БОЖКО, съ 19 іюня 1862 г.	9	66
Дочери умершаго капитана 2 ластоваго экипажа, круглой сиротѣ, дѣвицѣ Аниѣ Павловой БЫКОВОЙ, съ 28 іюня 1862 г.	21	60
<i>Примѣчаніе:</i> Означенной дѣвицѣ пенсія назначена была въ 1859 г. по 10 р. 50 к., за смертію же ея матери 28 іюня 1860 г., эта пенсія назначена ей въ замѣнъ прежней.		
<i>Единовременныя пособія.</i>		
<i>Вдовамъ.</i>		
Капитана 2 ранга, перваго своднаго черноморскаго флотскаго экипажа, Елизаветѣ Андреевой АСТАПОВОЙ.	103	50
Старшаго смотрителя береговаго такльнскаго маяка, провинціальнаго секретаря, Екатеринѣ Михайловой ЧЕРВЯКОВОЙ.	73	50
Сыновьямъ ихъ: Василю.		
— — Спиридону.	94	
Штабсъ-капитана корпуса корабельныхъ инженеровъ, Екатеринѣ Ивановой ЛИДЕРСЬ.		
Сыну ихъ Эмануилу.	77	54
Подпоручика корпуса инженеръ-механиковъ, Еленѣ Николаевой ЕМЕЛЬЯНОВОЙ.		
Сыну ихъ Александру.	43	50
Коммисара 3 рабочаго экипажа, провинціальнаго секретаря, Вѣрѣ Александровой КУДРИНОЙ.		
Сыновьямъ ихъ: Дмитрію.		
— — Ивану.		

ВѢДОМОСТЬ

О СУММАХЪ, ВЫДАННЫХЪ ИЗЪ КАЗНАЧЕЙСТВА МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА И ИЗЪ ПОРТОВНЫХЪ КАЗНАЧЕЙСТВЪ ГГ. КОМАНДИРАМЪ ВОЕННЫХЪ СУДОВЪ, НА УДОВЛЕТВОРЕНІЕ КОМАНДЪ, ЗА ЗАСЛУЖЕННУЮ МОРСКУЮ ПРОВИЗІЮ, ВЪ КАМПАНИИ 1862 ГОДА.

(Отъ комиссаріатскаго департамента).

Названіе судовъ.	Сколько дней про- должа- лась кам- панія.	Сколько во время кампаніи, было дневныхъ порцій.	Сколько выдано денегъ.			
			За заслужен- ную прови- зію.		За унтеръ-офи- церскія по- лупорціи.	
			Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
Корабли:						
Императоръ Николай I-й.	96	79064	2691	57 $\frac{1}{2}$	531	53
Вола.	17	6745	92	73	45	24 $\frac{1}{2}$
Ретвизанъ.	19	6934	210	53 $\frac{1}{2}$	41	96
Гангудъ (учебн. артиллер.).	92	70826	3630	95	605	7
Фрегаты:						
Свѣтула.	23	9374	562	82 $\frac{1}{2}$	105	31 $\frac{1}{2}$
Громобой.	28	9122	423	13	125	75
Касторъ.	84	19124	790	57 $\frac{1}{2}$	460	36 $\frac{1}{2}$
Пересвѣтъ.	28	17625	583	8	117	58
Коресты:						
Баянъ.	84	17052	850	89 $\frac{1}{2}$	137	85
Варягъ.	39	2704	67	97	31	48
Гридень.	28	3396	182	23	39	89 $\frac{1}{2}$
Соколъ.	28	5264	214	9 $\frac{1}{2}$	42	68 $\frac{1}{2}$
Ветръ.	65	4536	108	43 $\frac{1}{2}$	41	60
Пароходо-фрегаты:						
Рюрикъ.	179	32218	1818	72	255	50
Гремисій.	140	30761	1498	30 $\frac{1}{2}$	295	89 $\frac{1}{2}$

672346А

Смѣлый.	173	32696	1734 53	331 78 $\frac{1}{2}$
Владимиръ.	178	10604	900 12 $\frac{1}{2}$	138 32
Храбрый.	195	42630	1977 43 $\frac{1}{2}$	431 98
Соломбала.	127	15851	733 90	148 5
<i>Пароходы:</i>				
Курьеръ.	196	7843	219 82	165 98
Нева.	189	8412	549 91 $\frac{1}{2}$	181 62
Ижора.	197	4098	195 48	110 42
Вѣстовой.	206	2472	214 66 $\frac{1}{2}$	55 24 $\frac{1}{2}$
Ястребъ.	201	6813	507 17	122 18 $\frac{1}{2}$
Ильмень.	196	6287	322 13 $\frac{1}{2}$	106 46
Петербургъ.	190	5474	376 82	98 73
Ладоса.	166	19083	799 38 $\frac{1}{2}$	211 53 $\frac{1}{2}$
Нева.	89	2617	192 59	23 89
Разсмыльный.	202	2626	141 57 $\frac{1}{2}$	36 13 $\frac{1}{2}$
Онега.	200	10746	873 4	196 85 $\frac{1}{2}$
Фонтанка.	184	3256	231 70	87 7 $\frac{1}{2}$
Славянка.	203	5627	459 48 $\frac{1}{2}$	108 93 $\frac{1}{2}$
Араксъ.	116	2348	46 93	68 10
<i>Клиперы.</i>				
Всадникъ.	90	12390	315 49 $\frac{1}{2}$	106 31
<i>Шкуны:</i>				
Компасъ.	177	9736	499 30	143 48 $\frac{1}{2}$
Тоже (для 1-го отдѣленія балт. съёмки).	168	17232	1143 28	120 89 $\frac{1}{2}$
Секстанъ.	170	26132	1219 48 $\frac{1}{2}$	301 64
Алеутъ.	72	2175	88 92 $\frac{1}{2}$	36 73 $\frac{1}{2}$
Бакавъ.	213	13355	1028 25 $\frac{1}{2}$	163 77
Вѣя.	203	14962	1258 17 $\frac{1}{2}$	181 60
<i>Летки:</i>				
Штандартъ.	171	22910	1511 50 $\frac{1}{2}$	254 25 $\frac{1}{2}$

Александрия.	200	13170	1316	11 $\frac{1}{2}$	194	69 $\frac{1}{4}$
Волна.	140	2955	155	5 $\frac{1}{2}$	59	56 $\frac{1}{2}$
Забава.	116	3380	93	43	53	4
Королева Викторія.	140	6036	368	29 $\frac{1}{2}$	87	65 $\frac{1}{4}$
Никса.	140	3825	243	42 $\frac{1}{4}$	75	12 $\frac{3}{4}$
Костя.	140	864	78	71 $\frac{1}{2}$	12	51 $\frac{1}{2}$
Стрѣльна.	200	9368	649	60 $\frac{1}{2}$	135	90 $\frac{1}{4}$
<i>Тендеръ:</i>						
Копчикъ.	179	6332	352	83 $\frac{3}{4}$	106	16
<i>Винтовая лодка:</i>						
Панцирь.	197	4331	195	41 $\frac{1}{2}$	71	20 $\frac{1}{4}$
Шмель.	195	4319	190	51 $\frac{3}{4}$	86	69
Осетръ.	41	1375	53	10	21	60 $\frac{1}{2}$
Свѣтъ.	112	2548	151	37 $\frac{1}{4}$	35	60 $\frac{1}{2}$
Повѣса.	178	4038	188	8 $\frac{1}{4}$	63	3
Взрывъ.	200	6315	341	84 $\frac{1}{4}$	59	31 $\frac{1}{2}$
Опытъ.	147	3045	137	91 $\frac{1}{2}$	39	42 $\frac{1}{4}$
Лѣшій.	182	6704	223	76 $\frac{3}{4}$	48	33 $\frac{1}{2}$
Ершъ.	177	3665	154	27 $\frac{1}{4}$	47	46
Сѣкира.	103	3249	350	95 $\frac{1}{2}$	36	87
Копчикъ.	139	4126	181	67 $\frac{1}{4}$	47	64 $\frac{1}{2}$
Хвостъ и Лихачъ.	57	2574	15	82	31	80
Вѣдьма.	116	2919	99	23	25	98 $\frac{1}{2}$
<i>1-го отряда вин. лодокъ:</i>						
Правая колонна.	84	23440	603	35	261	42
Лѣвая —	84	21777	420	71	237	99 $\frac{1}{4}$
<i>2-го отряда вин. лодокъ:</i>						
Правая колонна.	84	25273	662	68 $\frac{1}{4}$	391	42
Лѣвая —	84	23310	382	97	307	74 $\frac{1}{2}$
Отрядъ 4-хъ вин. лодокъ, бывшихъ для практическаго плаванія съ кадетами мор- скаго кадетскаго корпуса.	92	8721	189	95	105	н

Транспорты:							
Красная Горка.	185	11499	606 30 $\frac{1}{2}$	137	7 $\frac{1}{4}$		
Артельщикъ.	201	16393	960 86	232	32		
Паровые барказы:							
Самоваръ.	144	1462	121 15 $\frac{3}{4}$	38	68 $\frac{1}{4}$		
№ 1.	90	797	9 56 $\frac{5}{8}$	13	95		
№ 2.	89	571	19 39 $\frac{5}{8}$	13	79 $\frac{1}{2}$		
Состоящий при адмиралтейскихъ и жорскихъ заводахъ.	137	685	124 51 $\frac{1}{4}$	11	34 $\frac{1}{4}$		
Завѣдывающему гвардейскимъ загороднымъ судамъ.	196	17333	1164 49	255	34 $\frac{1}{2}$		
Начальнику промѣрной партіи невиской губы.	159	9609	343 58 $\frac{5}{8}$	152	57 $\frac{5}{8}$		
На императорскіе катера и голландскіе буера.	205	18944	1372 63	139	58		
Плавучіе маяки:							
Ревельстейскій.	175	5061	356 65	81	40		
Казбодегрундскій.	171	4731	268 25 $\frac{1}{2}$	59	68		
На лондонское маячное судно.	183	4463	170 37 $\frac{3}{4}$	98	3		
— гидравлическій плавучій докъ.	208	60253	1928 68	388	39 $\frac{1}{4}$		
Брантвахты:							
— кронштадтскую.	206	137876	1359 9 $\frac{1}{2}$	1033	83		
— ревальскую.	258	11107	194 28 $\frac{3}{4}$	92	46 $\frac{1}{4}$		
На грѣбныя суда:							
1 ластоваго экипажа.	204	74448	359 22 $\frac{1}{2}$	877	45 $\frac{1}{2}$		
4 роты 3 ластоваго экипажа.	209	20520	116 88	268	93		
Телеграфы:							
Кронштадтскій.	213	3408	30 41	19	92		
Ораніенбаумскій.	213	1278	39 46 $\frac{1}{4}$	»	»		
Красногорскій.	213	1278	12 21	»	»		
Толбухинскій.	196	1176					
				по случаю перебора нѣкоторыхъ принаеотъ за заслугу денегъ не причлось.			
Итого.			49326 63	13665	47 $\frac{1}{2}$		

Примѣчаніе. По кронштадтскому порту, свѣдѣнія доставлены начальникомъ коммисаріатской части.

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЙ УКАЗАТЕЛЬ.

Главный командиръ одного изъ портовъ разрѣшилъ двухмѣсячный, для устройства дѣлъ по илѣнію, отпускъ офицеру, преданному суду за упущенія по службѣ.

На это сообщено главному командиру порта, что такъ какъ въ законахъ нѣтъ дозволенія увольнять въ отпуски преданныхъ военному суду лицъ, то подобныя ходатайства подсудимыхъ не могутъ быть удовлетворяемы мѣстнымъ начальствомъ, а въ настоящемъ случаѣ удовлетвореніе ходатайства подсудимаго до окончанія дѣла о немъ въ комисіи военного суда, представляется тѣмъ болѣе неудобнымъ, что онъ состоитъ подъ судомъ за уклоненіе отъ исполненія обязанностей службы и притомъ за такой поступокъ, разслѣдованіе и обсужденіе котораго не требуетъ многосложнаго, а слѣдовательно и продолжительнаго производства.

(По управл. флота генералъ-аудитора, 18 февр. 1863, № 90).

Digitized by Google

II

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ

ИЗВЛЕЧЕНІЕ

ИЗЪ ВСЕПОДДАННѢЙШАГО ОТЧЕТА

ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ

за 1861 годъ.

I. Составъ флота.

1. Личный составъ.

Въ морскомъ вѣдомствѣ состояло всего строевыхъ и нестроевыхъ чиновъ:

	къ 1-му янв. 1861 г.	къ 1-му янв. 1862 г.
адмираловъ и генераловъ	95	93
штабъ и оберъ-офицеровъ	3 245	3 038
гардемаринъ и кондукторовъ	169	376
классныхъ чиновниковъ	966	989
нижнихъ чиновъ	55 216	49 405
Изъ числа 93 адмираловъ и генераловъ находилось:		
въ резервѣ		9
на службѣ въ другихъ вѣдомствахъ		19
— — — морскомъ министерствѣ, портовыхъ управленіяхъ и учебныхъ заведеніяхъ		47
собственно на флотъ		18
		<u>93</u>

оф.

1

Изъ числа 3038 штабъ и оберъ-офицеровъ находилось:

въ резервѣ	479
— безсрочномъ отпуску	41
на коммерческихъ судахъ.	173
— службѣ въ другихъ вѣдомствахъ	37
— — въ морскомъ министерствѣ, портовыхъ управленійхъ и учебныхъ заведеніяхъ	556
въ береговыхъ командахъ: рабочихъ экипажахъ, ла- стовыхъ, арсенальныхъ и лабораторныхъ ротахъ и по адмиралтейству.	225
собственно на флотъ	1547
	3 038

Изъ числа 49 405 нижнихъ чиновъ находилось:

въ министерствѣ и портовыхъ управленіяхъ	1 095
въ учебныхъ заведеніяхъ	657
въ береговыхъ командахъ	17 902
собственно на флотъ.	29 751
	49 405

Изъ всѣхъ этихъ свѣдѣній оказывается:

1) что въ теченіе 1861 г. *уменьшилось* число штабъ и оберъ-офицеровъ на 6,3%, нижнихъ чиновъ на 12,3%;

2) что изъ числа всѣхъ адмираловъ и генераловъ почти *пятый*, изъ числа штабъ и оберъ-офицеровъ *половина*, а изъ числа нижнихъ чиновъ почти *дѣтъ трети*—находились на службѣ *собственно на флотъ*;

3) что число нижнихъ чиновъ, которые состояли на дѣйстви-
тельной службѣ на флотѣ, уменьшилось нѣсколько болѣе противу
состава береговыхъ командъ. Но при этомъ слѣдуетъ замѣтить,
что уменьшеніе первыхъ произошло отъ разрѣшеннаго, вслѣд-
ствіе сокращенія смѣты, увольненія значительнаго числа людей
во временной отпуску; береговыя же команды уменьшились
отъ неуполненія происшедшей въ нихъ естественной убыли,
такъ что береговой составъ, сравнительно съ составомъ боевымъ,
продолжаетъ уменьшаться все болѣе и болѣе, какъ и въ предъ-
идущіе годы;

4) изъ всѣхъ вышеприведенныхъ свѣдѣній оказывается, что
въ 1861 г. *собственно боевая сила флота*, т. е. флотскіе

экипажи и корпуса, комплектующіе военныя суда, состояли изъ	
адмираловъ и генераловъ	18
штабъ-офицеровъ	206
оберъ-офицеровъ	1 298
нижнихъ чиновъ	29 751
Всего	31 273

Лица эти имѣли большую морскую дѣятельность, ибо въ теченіе 1861 года изъ нихъ перебывало въ болѣе или менѣе продолжительныхъ плаваніяхъ:

офицеровъ (*)	1 693
нижнихъ чиновъ	25 487

И въ томъ числѣ въ заграничныхъ кампаніяхъ:

офицеровъ	587
нижнихъ чиновъ	7 298

Посему, изъ всего числа чиновъ, составлявшихъ боевую силу флота, перебывало въ морѣ: офицеровъ 83%, а нижнихъ чиновъ 86%.

Вообще въ концѣ 1861 г. состояло на службѣ въ командахъ балтійскихъ, черноморскихъ и сибирскихъ, бывавшихъ въ дальнихъ плаваніяхъ: офицеровъ 687 и нижнихъ чиновъ 15 647.

Сравнивая это число съ цифрой боевой силы флота, оказывается, что среднее число опытныхъ моряковъ составляетъ въ офицерахъ и въ нижнихъ чинахъ 45%.

Принимая во вниманіе, что правильная система дальнихъ плаваній началась только съ окончаніемъ послѣдней войны, т. е. съ 1856 г., цифры эти представляются весьма утѣшительными и остается лишь желать, чтобы и впредь эта система, которая оказала столь благотѣльное вліяніе на морское развитіе нашихъ офицеровъ и командъ, продолжалась и на будущее время.

Офицеры
розы

Въ боевомъ составѣ флота состояло къ 1 января 1862 года комендоровъ, выпущенныхъ съ учебныхъ артиллерійскихъ судовъ	»	1 484
стрѣлковъ изъ бывшей въ Кронштадтѣ штуцерной команды и изъ стрѣлковой царскосельской школы	»	432
гимнастиковъ	66	554

(*) Включая сюда 289 гардемаринъ и кондукторовъ.

2. Состояніе командъ.

Инспекторскіе смотры 1861 года, а равно особая коммисія, назначенная для обревизованія 3-го и 5-го флотскихъ и 2 го ладового экипажей показали, что состояніе командъ морскаго вѣдомства какъ по строевой, такъ и по хозяйственной частямъ, находилось въ надлежащемъ порядкѣ, и нижніе чины никакихъ особенно важныхъ претензій не объявили, за исключеніемъ весьма незначительнаго числа, большая часть коихъ оказались несправедливыми и объявленными вслѣдствіе недоразумѣній; а по претензіямъ основательнымъ сдѣланы надлежащія распоряженія къ скорѣйшему ихъ удовлетворенію. Справедливыя претензіи, въ большей части случаевъ, оказались неудовлетворенными за происходившею для надлежащаго ихъ разъясненія перепискою, что было совершенно необходимо во избѣжаніе излишняго и неправильнаго расхода казенныхъ денегъ, какъ это случилось напр., въ 1859 г., когда по распоряженію главнаго начальства Восточной Сибири были удовлетворены въ Иркутскѣ, по словесному показанію нижнихъ чиновъ, возвращавшихся сухимъ путемъ съ Амура въ Кронштадтъ, объявленные ими претензіи на сумму 3 471 р. 38 к., которыя, по разъяснившейся впослѣдствіи перепискѣ, оказались несправедливыми.

Артельныхъ денегъ, принадлежащихъ командамъ, въ минувшемъ году состояло 347 529 р. Изъ нихъ хранилось въ кредитныхъ установленіяхъ 292 714 р. Среднимъ числомъ приходилось на человѣка около 7 р. 50 к.

3. Суда флота.

Къ 1-му января 1862 г. состояло всѣхъ судовъ:

Готовыхъ:

	паров.	парус.
Кораблей	9	8
Фрегатовъ	9	3
Пароходо-фрегатовъ	9	»
Корветовъ	21	2
Клиперовъ	10	»
Шкунъ	22	10

Транспортовъ	6	16
Канонерскихъ лодокъ	78	>
Яхтъ	4	5
Малыхъ пароходовъ	43	>
Барказовъ и катеровъ	15	>
Бриговъ	>	2
Баржъ морскихъ	2	10
Тендеровъ	>	2

Строющихся:

Фрегатовъ	2	>
Корветовъ	2	>
Клиперовъ	2	>
Шкунъ	3	1
Канонерскихъ лодокъ	2	>
Малыхъ пароходовъ	8	>

Въ числѣ готовыхъ и строящихся судовъ не показаны портовые суда, какъ то: старыя суда, отчисленныя къ порту, плавающие доки, землечерпательныя машины, рѣчныя баржи, бота и другія мелкія суда.

Означенныя здѣсь паровыя суда имѣютъ:

	орудій.	силъ.
Въ балтійскомъ флотѣ	1 822	25 190
— бѣломорской флотиліи	18	375
— каспійской —	57	1 256
— черноморской флотиліи	170	4 594
— сибирской —	35	1 114
— аральской —	—	52
	2 103	32 581

II. ПЛАВАНІЕ ВОСКАДРЪ И ОТДѢЛЬНЫХЪ СУДОВЪ.

Въ 1861 г. изъ общаго числа судовъ нашего флота было вооружено, для болѣе или менѣе продолжительнаго плаванія, паровыхъ судовъ:

въ Балтійскомъ морѣ	118 (*)
— Бѣломъ	4
— Каспійскомъ	12
— Черномъ	29
— Восточномъ океанѣ	12
Всего.	175

(*) Въ томъ числѣ 58 канонерскихъ лодокъ.

Изъ этого числа находились за границей 39, слѣдовательно почти $\frac{1}{4}$ часть всего числа судовъ, бывшихъ въ морѣ.

Въ теченіе 1860 — 1861 г. оставались подъ вымпелами во внутреннемъ плаваніи суда на слѣдующихъ станціяхъ: въ заливѣ Пасьета и въ гавани Св. Ольги у береговъ Приморской области; у абхазскихъ береговъ въ Сухумѣ и Константиновскѣ; въ Каспійскомъ морѣ, при съемкѣ, и на астрабадской и бакинской станціяхъ.

Въ теченіе тѣхъ же зимнихъ мѣсяцевъ мы имѣли въ заграничномъ плаваніи эскадру изъ 5-ти судовъ у береговъ Сиріи и изъ 8 судовъ въ китайскихъ водахъ; кромѣ того, одинъ пароходъ состоялъ въ распоряженіи нашей миссіи при Оттоманской портѣ и 5 судовъ были въ отдѣльномъ плаваніи.

Въ теченіе лѣта 1861 г., во внутреннемъ плаваніи въ Балтійскомъ морѣ для практическихъ занятій балтійскихъ командъ были вооружены двѣ эскадры: одна изъ 4-хъ винтовыхъ кораблей, а другая изъ сорока винтовыхъ канонерскихъ лодокъ, одного пароходо-фрегата и двухъ легкихъ пароходовъ. Корабельная эскадра имѣла плаваніе въ водахъ Финскаго залива, а канонерскія лодки въ финляндскихъ шхерахъ.

Для практики кадетъ морскаго корпуса назначены были фрегатъ, корветъ и одна винтовая канонерская лодка, а для обученія комендоровъ цѣльной стрѣльбѣ вооруженъ, по примѣру прошлыхъ лѣтъ, корабль «Прохоръ».

Въ Черномъ морѣ для пракческаго плаванія вооружена была эскадра изъ двухъ корветовъ и двухъ шкунъ; а въ Сухумѣ и Константиновскѣ суда черноморской флотиліи по очереди находились въ составѣ станціонныхъ отрядовъ и содержали крейсерство вдоль восточнаго берега Чернаго моря.

Плаваніе судовъ каспійской флотиліи съ военнымъ назначеніемъ ограничивалось крейсерствомъ отъ астрабадской и бакинской станцій. Затѣмъ всѣ остальные суда, какъ каспійской, такъ и черноморской, аральской, сибирской и бѣломорской флотилій и балтійскаго флота употреблялись для путешествія лицъ Императорской фамиліи, для перевозки войскъ, переселенцевъ изъ Болгаріи, подвозки казенныхъ грузовъ и для разныхъ надобностей какъ морскаго управленія, такъ и другихъ вѣдомствъ.

Въ теченіе же лѣтней навигаціи нѣкоторыя изъ судовъ, на-

ходившихся въ составѣ нашихъ эскадръ у береговъ Сиріи и въ китайскихъ водахъ, по смѣнѣ ихъ судами, посланными изъ Балтики, отплыли въ обратный путь въ Россію. Первая изъ этихъ эскадръ, въ концѣ юня, отозвана отъ сирійскихъ береговъ и оставлена въ крейсертвѣ въ Средиземномъ морѣ.

Изъ всего числа вооруженныхъ паровыхъ судовъ, въ теченіе кампаніи 1861 года, имѣли прямое военное назначеніе и употреблялись для практики командъ 86; въ томъ числѣ 40 канонерскихъ лодокъ. За тѣмъ остальные 89 судовъ составляли вспомогательныя средства флота, служа для перевозки войскъ, грузовъ, для надобностей портовъ и другихъ вѣдомствъ.

III. КОРАБЛЕСТРОЕНІЕ.

Въ 1861 году кораблестроеніе производилось: въ С.-Петербургѣ, Кронштадтѣ, на ижорскихъ адмиралтейскихъ заводахъ, въ Архангельскѣ, Астрахани, Николаевѣ, на Камско-воткинскомъ заводѣ, въ Финляндіи и за границу: въ Швеціи, Бельгіи, Гамбургѣ и Англіи.

Всего строилось:

паровыхъ судовъ	38
парусныхъ (транспортъ «Гилякъ») . . .	1
плавучій докъ	1
Итого.	40

не считая въ томъ числѣ разныхъ гребныхъ и грузовыхъ судовъ.

Куплены: желѣзный винтовой транспортъ «Красная горка», съ машиною въ 80 силъ, и желѣзная грузовая парусная баржа.

Изъ числа строившихся паровыхъ судовъ, въ 1861 г. начаты постройкою—10, спущены на воду—25 и окончательно отдѣланы и вооружены—15.

Главные суда изъ спущенныхъ въ 1861 г. были слѣдующія:

Въ С. Петербургѣ: 51 пуш. фрегаты «Дмитрій Донской» и «Александръ Невскій»; 7 пуш. клиперы «Алмазь» и «Жемчугъ»; желѣзная броненосная канонерская лодка «Опытъ».

Въ Николаевѣ: 2 пуш. пароходъ «Алушта», который уже и отдѣланъ окончательно.

Между судами, строеніе коихъ еще продолжается, заслуживаютъ вниманія:

Въ С.-Петербургѣ: 58 пушеч. фрегатъ «Петропавловскъ» и 7 пуш. клиперы «Изумрудъ» и «Яхонтъ».

Въ Кронштадтѣ: 58 пуш. дубовый фрегатъ «Севастополь».

Въ Финляндіи: корветы «Варягъ» и «Витязь».

Изъ числа судовъ, спущенныхъ въ 1860 году, окончательно отдѣланы строившіеся: *въ С.-Петербургѣ* 111 пуш. корабль «Императоръ Николай I», 45 пуш. фрегатъ «Ослябя», 17 пуш. корветъ «Богатырь» и выстроенный *въ Архангельскѣ* 53 пушеч. фрегатъ «Пересвѣтъ».

Изъ разрѣшенныхъ въ 1861 г. вновь къ постройкѣ, главные суда слѣдующія:

Въ С.-Петербургѣ: 17 пуш. винтовой корветъ «Аскольдъ», въ 360 силъ.

Въ Финляндіи: двѣ дубовыя винтовыя канонерскія лодки, для сибирской флотиліи.

За границей въ 1861 г. заказаны или куплены и окончательно отдѣланы:

Въ Анліи: для с.-петербургскаго и кронштадтскаго портовъ, каспійской и аральской флотилій—19 разныхъ мелкихъ судовъ и 1 плавучій докъ; кромѣ того одна машина для рѣзанія камышей въ озерахъ и разливахъ, встрѣчающихся на рр. Сырь-Дарьѣ и Аму-Дарьѣ.

Въ Швеціи: 3 желѣзныхъ винтовыхъ барказа, для с.-петербургскаго порта и каспійской флотиліи.

Въ Гамбургѣ: для каспійской и аральской флотилій 14 судовъ (въ томъ числѣ 8 гребныхъ изъ желобчатого желѣза).

Всего приобрѣтено за границей въ 1861 г. 36 судовъ и одинъ плавучій докъ.

Кромѣ сего, начаты постройкой:

Въ Бельгіи: пароходъ «Нева» въ 80 силъ.

Въ Анліи: — 26 пушечная окованная плавучая батарея «Первенецъ», въ 300 силъ и «3277» тонн. водоизмѣщенія.

Всѣ средства, которыя только можно удѣлить изъ ограниченной смѣты морскаго министерства, обращены на броненосное судостроеніе; всѣ прочія, даже весьма настоятельныя потребности морскаго вѣдомства, какъ напр. заграничныя и внутреннія практи-

ческія плаванія, отодвинуты на второй планъ и исполненіе ихъ отложено до другихъ временъ.

Дѣйствуя такимъ образомъ, оказалось возможнымъ, кромѣ указанной въ Англіи батареи, приступить въ Петербургѣ къ сооруженію подобной же батареи англійскими мастерами, опытными въ дѣлѣ желѣзнаго судостроенія, и обратить въ броненосныя суда строящіяся въ Кронштадтѣ и въ Петербургѣ фрегаты «Севастополь» и «Петропавловскъ».

Между деревянными судами нашего флота трехдечные корабли «Императоръ Николай I», «Цесаревичъ» и «Синопъ» и фрегатъ «Генераль-Адмиралъ», могли бы быть обращены въ броненосные, но по тщательномъ обсужденіи этого вопроса признано болѣе полезнымъ оставить ихъ пока въ настоящемъ ихъ видѣ, ибо передѣлка, стоя большихъ денегъ, сократила бы многими годами срокъ ихъ службы, между тѣмъ какъ оставляя ихъ необшитыми, мы можемъ въ теченіе болѣе продолжительнаго времени разсчитывать на пособіе этихъ судовъ, имѣя въ виду, въ случаѣ войны, успѣшно покрыть ихъ броней, неприбѣгая тогда къ дорого-стоющимъ, но необходимымъ для ихъ сравнительной долговѣчности, кореннымъ передѣлкамъ.

Вообще надо сказать, что изъ двухъ системъ постройки блиндированныхъ судовъ: французской, состоящей въ обшивкѣ коваными плитами деревяннаго остова судна, и англійской, въ которой самый остовъ сооружается изъ желѣза,—преимущество слѣдуетъ отдать послѣдней въ отношеніи прочности и долговѣчности, хотя первая изъ этихъ системъ имѣетъ на своей сторонѣ преимущество въ отношеніи скорости постройки, а также и меньшихъ издержекъ; но это преимущество только кажущееся, ибо хотя первоначальная стоимость англійскихъ судовъ значительно превосходитъ стоимость французскихъ, зато желѣзныя суда могутъ служить несравненно долѣе деревянныхъ, обшитыхъ броней, и слѣдовательно, въ экономическомъ отношеніи выгоднѣе этихъ послѣднихъ. Продолжая сооружать для нашего броненоснаго флота новыя суда, которыя будутъ постепенно усиливать его составъ, а не замѣнять лишь суда, скоро приходящія въ негодность,—мы современемъ придемъ съ меньшими издержками въ болѣе могущественное, какъ морская держава, положеніе, нежели, если бы, увлеченные нетерпѣніемъ и желаніемъ создать скоро, мы приняли систему успѣшныхъ и недолговѣчныхъ построекъ.

Что же касается до рода судовъ, которыми долженъ быть снабженъ нашъ флотъ, то, имѣя постоянно въ виду, что священный долгъ защиты отечества налагаетъ на морское управленіе обязанность заботиться о безопасности нашихъ береговъ, необходимо обратить, во первыхъ, всѣ средства на созиданіе силъ оборонительныхъ, для охраненія доступовъ къ нашимъ побережьямъ, и уже потомъ начать сооруженіе судовъ, предназначенныхъ для нападенія и могущихъ переплывать моря и океаны.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду необходимости прочно водворить желѣзное судостроеніе въ Россіи и не быть въ этомъ важномъ дѣлѣ въ зависимости отъ иноземной промышленности и иноземныхъ техниковъ, лучшіе изъ нашихъ строителей отправлены за границу для изученія приѣмовъ, употребляемыхъ при броненосномъ судостроеніи; какъ офицеры, такъ и мастеровые назначены состоять при постройкѣ заказанной въ Англіи окованной батарей, и можно надѣяться, что во время сооруженія въ Петербургѣ батарей, о которой упомянуто выше, весьма и весьма многіе изъ нашихъ судостроителей и мастеровыхъ приобретутъ достаточный навыкъ въ этомъ новомъ для нихъ дѣлѣ, чтобы имѣющія строиться за симъ броненосныя суда воздвигались исключительно русскими руками и изъ русскихъ матеріаловъ. Въ этихъ же видахъ, морское вѣдомство вошло въ сношеніе съ министерствомъ финансовъ, для изысканія способовъ изготовлять на нашихъ горныхъ заводахъ броню и необходимые для желѣзнаго судостроенія матеріалы и вещи.

IV. МОРСКАЯ АРТИЛЛЕРІЯ.

Морское артиллерійское управленіе, въ 1861 году, какъ и въ предъидущіе годы, дѣятельно занималось снабженіемъ флота орудіями, оружіемъ и всѣми артиллерійскими принадлежностями. Кромѣ того, въ постоянной заботливости объ улучшеніи нашей морской артиллеріи введеніемъ различныхъ усовершенствованій въ разныхъ системахъ огнестрѣльнаго оружія, артиллерійское управленіе занималось разсмотрѣніемъ многихъ техническихъ вопросовъ и распоряжалось производствомъ артиллерійскихъ опытовъ.

Самое значительное снабженіе требовалось, въ 1861 году, по кронштадтскому порту, въ которомъ, для внутренней кам-

паніи и для заграничнаго плаванія, вооружались 60 судовъ, считая въ томъ числѣ и винтовыя канонерскія лодки. Снабженіе производилось преимущественно изъ запасовъ арсеналовъ; недостававшіе предметы заготовлялись въ артиллерійскихъ мастерскихъ, на ижорскихъ адмиралтейскихъ и на кронштадтскомъ пароходномъ, а частию на частныхъ заводахъ. Лабораторныя издѣлія приготавливались въ морской лабораторіи.

Артиллерійскія принадлежности для судовъ сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана отправлены изъ С.-Петербурга къ устьямъ Амура на зафрахтованныхъ судахъ, вмѣстѣ съ тяжестями кораблестроительнаго и комиссаріатскаго вѣдомствъ.

Кромѣ обыкновенныхъ распоряженій по снабженію морскихъ командъ оружіемъ, артиллерійское управленіе составило положенія о снабженіи командъ учебными и комплектными патронами, матеріалами и деньгами для учебной стрѣльбы изъ ручнаго оружія, и начертало инструкцію для храненія и сбереженія наръзнаго оружія на судахъ и руководство смотрителямъ пороховыхъ магазиновъ и начальникамъ лабораторій для храненія огнестрѣльныхъ и боевыхъ припасовъ и для обращенія съ этими предметами.

Упражненіе въ стрѣльбѣ въ цѣль изъ наръзныхъ ружей продолжалось по прежнему въ устроенныхъ для сего стрѣльбищахъ, и на періодическихъ состязаніяхъ выдавались призы отъ морскаго вѣдомства.

Обученіе и приготовленіе для флота опытныхъ и знающихъ свое дѣло орудійныхъ *комендоровъ*, производилось въ балтійскомъ флотѣ на учебномъ артиллерійскомъ кораблѣ «Прохоръ», замѣненномъ нынѣ винтовымъ кораблемъ «Гангудъ», а въ черноморской флотиліи на, обращенномъ изъ винтоваго въ парусный, корветѣ «Буйволъ». На этихъ судахъ, въ особенности же на первомъ изъ нихъ, испытываются также разные артиллерійскіе предметы и новыя приспособленія и приемы, которые потомъ, въ случаѣ одобренія ихъ, принимаются въ употребленіе и въ руководство на всѣхъ судахъ флота.

Потребныя для флота чугуныя орудія отливались на олопецкихъ заводахъ для балтійскаго и черноморскаго управленій, и на уральскихъ заводахъ для каспійской флотиліи. Изъ оставшагося невыполненнымъ на олопецкихъ заводахъ значительнаго

паряда чугуныхъ орудій, отпущена большая часть заказа, въ предвидѣніи введенія на флотъ артиллеріи новыхъ образцовъ.

Съ 1861 года начала свое дѣйствіе устроенная въ Кронштадтѣ механическая мастерская, для сверленія и наръзки орудій. Станки и другія приспособленія приобрѣтены въ Англіи, и мастерская изготовила и передѣлала уже нѣсколько орудій разныхъ системъ для опытовъ.

Въ Кронштадтѣ начались также работы въ новой оружейной мастерской, устроенной при тамошнемъ арсеналѣ.

Дабы слѣдить за исправнымъ снабженіемъ судовъ и за усовершенствованіями по части морской артиллеріи, составлена подробная программа вопросовъ, по которымъ артиллерійскіе офицеры и командиры судовъ, отправляемыхъ въ дальнія плаванія, должны доставлять свои замѣчанія по артиллерійской части; эта программа разослана на всѣ суда, находящіяся въ заграничномъ плаваніи.

Независимо отъ вышеизложеннаго, артиллерійское управленіе занято было разсмотрѣніемъ многихъ техническихъ вопросовъ и составляло требовавшіеся для сего чертежи. Подробныя по этому предмету свѣдѣнія изложены въ отчетѣ начальника артиллерійскаго управленія.

Главною же заботою въ этой отрасли морскаго управленія оставалось и остается снабженіе флота орудіями новѣйшихъ системъ. Причина неудовлетворительнаго, въ современномъ смыслѣ, состоянія нашей артиллеріи, заключается въ переходномъ состояніи этой военной науки во всѣхъ государствахъ, и должно признаться, что хотя Англія и Франція обладаютъ уже весьма значительнымъ числомъ новыхъ орудій, но при непрерывныхъ изобрѣтеніяхъ и улучшеніяхъ, орудія эти представляются уже несовременными. До сихъ поръ всѣ усилія артиллеристовъ были направлены къ полученію возможной дальности и вѣрности полета снарядовъ и въ этомъ отношеніи орудія Армстронга дали поразительные результаты. Несмотря на огромную ихъ стоимость и сложность механизма, англійское правительство истратило огромныя суммы для скорѣйшаго введенія этихъ орудій въ своихъ флотахъ, войскахъ и крѣпостяхъ, но недавніе опыты надъ кованными плитами доказали ничтожную силу проникаемости снарядовъ, выбрасываемыхъ изъ наръзныхъ орудій Армстронга, и самъ изобрѣтатель созналъ необходимость созданія орудій, могу-

нихъ выдерживать огромный зарядъ для сообщенія снарядамъ возможно болѣе первоначальной скорости. Для согласенія всѣхъ недоумѣній и разности взглядовъ между морскими, военно-сухопутнымъ и горнымъ вѣдомствами, съ цѣлю приступить въ скорѣйшемъ времени къ изготовленію у насъ орудій, отвѣщающихъ современнымъ требованіямъ, учрежденъ былъ особый комитетъ, подъ предсѣдательствомъ гр. Путятива. Комитетъ пришелъ къ заключенію, что на какомъ бы новомъ видѣ орудій не пришлось намъ остановиться, единственный металлъ, обладающій, при сравнительной дешевизнѣ, выдержать напряженіе, которому подвергаются при стрѣльбѣ орудія новыхъ системъ—есть литая сталь, могущая изготовляться, по способу полковника Обухова, одновременно въ большихъ массахъ и обладающая наибольшою степенью тягучести. Поэтому къ распространенію выдѣлки стали по способу Обухова должны быть направлены всѣ наши усилія, и морское министерство вошло уже по этому предмету въ сношеніе съ министерствомъ финансовъ, отъ котораго ожидается полное содѣйствіе въ этомъ важномъ для безопасности и величія Россіи вопросѣ.

V. Гидрографія.

Съ цѣлю способствовать успѣшному и безопасному плаванію какъ военныхъ, такъ и коммерческихъ судовъ, въ 1861 г. продолжались начатыя описи береговъ, и сообразно со средствами, распространялось и постепенно совершенствовалось наше маячное освѣщеніе введеніемъ системы Френеля, которая даетъ самые удовлетворительные результаты. Въ 1861 году новые аппараты поставлены: въ Финскомъ заливѣ—на двухъ Гогландскихъ и Екатерининскомъ маякахъ, въ Каспійскомъ морѣ—на нижнемъ Апшеровскомъ, въ Черномъ—на Одесскомъ и Еникальскомъ маякахъ и на вновь выстроенныхъ маякахъ на Евпаторійскомъ мысу и Волошской косѣ.

На нѣкоторыхъ маякахъ сдѣланы капитальныя исправленія, и приступлено къ возведенію новыхъ маяковъ на нѣсколькихъ, наиболѣе требующихъ сего, мѣстахъ нашихъ прибрежій. Къ числу первыхъ принадлежатъ маяки въ Кроншлотѣ, Толбухинъ маякъ, маяки Рижскій и Царельскій. Къ числу вторыхъ—на-

личныя зданія для острова Сосновца и мыса Святой Носъ въ Бѣломъ морѣ, которые, бывъ срублены въ Архангельскѣ изъ дерева, разобраны по частямъ и отправлены къ мѣсту ихъ назначенія. Въ Бѣломъ же морѣ предположено, въ видѣ опыта, поставить надъ церковью Соловецкаго монастыря двѣ аргантовыя лампы съ рефлекторами. Въ Каспійскомъ морѣ на островѣ Чечинѣ устроенъ фундаментъ подѣ маяка, службы и кладовая; для маяка на мысѣ Тюкъ-Караганъ заготавливаются строительные матеріалы и возведены временныя службы. Въ Черномъ морѣ, для Сухумскаго маяка доставлены изъ Франціи желѣзная башня съ полнымъ освѣтительнымъ аппаратомъ, а также фанари и освѣтительные приборы для Тарханкутскаго и Херсонскаго маяковъ. Изъ Франціи же получены двѣ металлическія башни съ френелевскими аппаратами для двухъ маяковъ въ Керченскомъ проливѣ. Для маяка въ Поті также заказаны за границу чугунная башня и аппаратъ.

Директоръ гидрографическаго департамента, осмотрѣвъ въ Балтійскомъ морѣ описъ береговъ и маяковъ, въ особенности указываетъ на превосходство новой френелевской системы освѣщенія, сравнительно со старою. Но изъ 27 береговыхъ маяковъ, находящихся въ вѣдѣніи дирекціи балтійскихъ маяковъ, только 9 освѣщены френелевскими аппаратами, и хотя 23 маяка, освѣщающіе Финскій заливъ, достаточны для его освѣщенія, но нельзя того же сказать про Рижскій заливъ и Моонзундъ, береговая черта которыхъ только въ половину меньше береговой черты Финскаго залива, между тѣмъ какъ въ Рижскомъ заливѣ всего 7 маяковъ, а въ Моонзундѣ ни одного. Это обстоятельство указываетъ на необходимость постройки новыхъ маяковъ, для которыхъ уже избраны мѣста, но денежные средства морскаго министерства не позволяютъ въ настоящее время привести въ исполненіе это въ высшей степени полезное предположеніе.

При спасительныхъ станціяхъ устроены сараи для спасительныхъ лодокъ, и приступлено къ постройкѣ домовъ для жилья спасительныхъ командъ на Домеснесѣ и при Соалерортскомъ маякѣ. Командою голландской спасительной станціи спасенъ экипажъ англійскаго барка *Gratitude*, разбившагося на рифѣ у сѣверной оконечности острова, а прислугою Коммерскаго маяка спасено 137 человекъ пассажировъ съ прусскаго парохода *Alexander II*, затертаго льдомъ у острова Коммерса. Съ

Толбухина маяки также спасены люди съ 2-хъ затонувшихъ соймъ, и такимъ образомъ маяки, будучи снабжены средствами для спасенія погибающихъ, приносятъ въ этомъ отношеніи ту же пользу, какъ и спасительныя станціи.

Гидрографическія работы въ Балтійскомъ морѣ производились по южную сторону абовскихъ и аландскихъ шхеръ. Открытая мѣстность, дальніе выѣзды и большая глубина дѣлали эту опись весьма затруднительною. Не смотря на то, работы могутъ назваться вполне удовлетворительными. Здоровье нижнихъ чиновъ было постоянно въ самомъ удовлетворительномъ состояніи, не смотря на перемежающіяся лихорадки и тифъ, свирѣпствовавшіе у окрестныхъ жителей.

Въ Каспійскомъ морѣ съемка, начатая въ 1856 г., въ половину уже окончена. Въ 1861 г. снятъ Аграханскій заливъ, берега Терекской дельты, и осмотрѣно теченіе Терека отъ устья на протяженіи 135 верстъ. Это изслѣдованіе показало возможность судоходства по Тереку въ весеннее время, хотя къ свободному плаванію пароходовъ должны будутъ встрѣтиться не малыя препятствія отъ множества крутыхъ поворотовъ и мелководія рѣки. Въ 1861 г. сдѣлана морская съемка сѣверныхъ береговъ Персіи, отъ Астрабадскаго залива до нашей границы Астары, на протяженіи 300 миль, и опредѣлены прибрежныя глубины на этомъ пространствѣ; окончень также промѣръ участка, лежащаго къ югу отъ Анперовскаго полуострова, покрытаго рядами дѣйствующихъ надводныхъ и подводныхъ грязныхъ вулкановъ. Изученіе этой части моря, кромѣ практической морской цѣли, можетъ имѣть и ученый интересъ, какъ необходимое пособіе для разрѣшенія вопросовъ, касающихся и геологическаго устройства юго-восточной части Кавказскаго хребта. Подобный же интересъ представляютъ начатыя въ 1861 году изслѣдованія глубины Каспійскаго моря. Коллекція грунтовъ морскаго дна, морскихъ инфузорій, образцы воды съ значительныхъ глубинъ (болѣе 400 сажень) и различныя другіе предметы собраны при этихъ работахъ, и отправлены для разсмотрѣнія въ академію наукъ. Изданіе новаго, исправнаго атласа Каспійскаго моря, при развивающемся тамъ въ настоящее время торговомъ судоходствѣ, должно принести всему кавказскому краю несомнѣнную пользу.

На Ладожскомъ озерѣ съемка и промѣръ со шлюпокъ дове-

дени въ южной части до р. Сясь, а въ сѣверной до Сердобоя, и произведенъ мереной промѣръ. При этомъ промѣръ дѣлались опыты надъ лотомъ съ электрическимъ проводникомъ для измѣренія большихъ глубинъ, изобрѣтеннымъ у насъ въ Россіи кандидатомъ Шнейдеромъ. Опыты эти дали самые удовлетворительные результаты, и нынѣ будутъ повторены въ большихъ размѣрахъ и на большихъ глубинахъ судами эскадры Средиземнаго моря,

Промѣръ около Кронштадта совершенно оконченъ. Это послѣдній участокъ того неравномѣрнаго промѣра, который былъ сдѣланъ въ 1831 году, по прежнему способу, и такимъ образомъ, въ настоящее время, Финскій заливъ изслѣдованъ вполне, согласно современнымъ требованіямъ гидрографіи.

Въ сѣверной части Ботническаго залива, почти окончательно изслѣдованъ входъ къ Улеаборгу, и сдѣланы частные промѣры у города Николайштадта (Ваза), и въ Финскомъ заливѣ близъ Фридрихсгама.

Въ Черномъ морѣ, на рѣкѣ Ингуль, въ зиму 1860—61 года произведенъ подробный промѣръ по льду, сдѣланы промѣры севастопольскаго рейда, продолжались изслѣдованія глубины въ одесской гавани и провѣрены глубины Днѣпра и Темрюкского лимана.

Въ ожиданіи гидрографической экспедиціи для изслѣдованія русскихъ береговъ Восточнаго океана, назначеніе которой будетъ зависѣть отъ нашихъ денежныхъ средствъ, въ приамурскомъ краѣ произведена въ 1861 г., по распоряженію командира сибирской флотиліи, съемка берега и прибрежный промѣръ на протяженіи 165 миль, между заливомъ Св. Владиміра и гаванью Находка. Во время этихъ работъ открыты двѣ удобныя для якорной стоянки бухты, одинъ надежный рейдъ, небольшая, но хорошая гавань, и найдены двѣ опасныя каменные банки.

Плаваніе нашихъ судовъ въ Восточномъ океанѣ начинаетъ уже приносить ту пользу, которую гидрографія вправѣ ожидать отъ любознательности и опытности нашихъ кругосвѣтныхъ плавателей. Съ корвета «Гридень», въ продолженіе 1860—1861 г., сдѣланы съемка и промѣръ Золотаго Рога въ заливѣ Петръ Великій, и представлена карта, въ настоящее время награвированная при гидрографическомъ департаментѣ; съ судовъ отряда контръ-адмирала Ляхачева, доставлены карты рѣки Пейхо,

нагасакаской бухты, рѣки Тюмень-Ула, карты острововъ Фу-Сима и Ики, наглядная карта рѣки Суѣ-унъ, съ приложеніемъ видовъ различныхъ мѣстностей; карта путей клипера «Опричникъ» внутреннимъ Японскимъ или Сувонадскимъ моремъ, отъ Нагасаки къ выходу въ Тихій океанъ, и клипера «Наѣздыкъ», отъ Іеддо къ берегамъ Китая проливомъ Бунго.

Плаваніе въ шхерахъ эскадры винтовыхъ лодокъ, кромя своей практической пользы, способствуетъ также обогащенію отечественной гидрографіи подробными замѣтками, служащими къ усовершенствованію шхерныхъ картъ.

Инструменты метеорологическіе и навигаціонные изготовлялись въ мастерской гидрографическаго департамента, не только подобно съ новѣйшими усовершенствованіями и заграничными образцами, но съ улучшеніями, заслужившими полное одобреніе иностранныхъ цѣнителей на лондонской всемірной выставкѣ.

Астрономическія обсерваторіи въ Кронштадтѣ и Николаевѣ были мѣстомъ повѣрки и испытанія инструментовъ, какъ для русскихъ, такъ и для иностранныхъ судовъ.

Метеорологическія наблюденія производились во всѣхъ главныхъ портахъ и на судахъ, находившихся въ Средиземномъ морѣ и въ приамурскомъ краѣ.

Несмотря на множество хорошихъ иностранныхъ лоцій, не всегда доступныхъ для нашихъ моряковъ, по незнакомію языка, министерство сочло нужнымъ приступить къ составленію *русской* лоціи океана и въ теченіи 1861 года издало руководство для плаванія отъ Англійскаго канала до экватора и отъ экватора до мыса Горна. Съ тою же цѣлю отпечатанъ переводъ лоціи Атлантическаго океана французскаго флота капитана Керхалле. Всѣ переѣзны по лоціи обозначались на картахъ и своевременно публиковались для всеобщаго свѣдѣнія.

VI. ВРАЧЕВНОЕ УПРАВЛЕНІЕ.

Состояніе здоровья морскихъ чиновъ въ 1861 г. было весьма удовлетворительно и представляетъ улучшеніе даже передъ предшествовавшими тремя годами, которые, въ свою очередь, считаются самыми благопріятными въ этомъ отношеніи. Эпидемическихъ болѣзней вовсе не было, и самая холера не только

нигдѣ не возрастала до степени эпидеміи, но, въ теченіе первой половины года, исчезла даже въ тѣхъ мѣстахъ, въ которыхъ упорно водворилась съ 1853 года.

Вообще, какъ безусловное, такъ и относительное число заболѣвшихъ и умершихъ было значительное менѣе, чѣмъ въ предшедшіе годы, что доказывается слѣдующими статистическими данными:

Къ 1 ноября 1860 года состояло больныхъ морскаго вѣдомства	1383
Въ теченіе года поступило	17779
Изъ нихъ выздоровѣло	17331
Умерло	585
Осталось 1 ноября 1861 года	1246

Сличеніе съ 1858, 1859 и 1860 годами, которые до сего времени были у насъ самыми, благополучными, показываетъ:

Отношеніе числа	въ 1858 г.	въ 1859 г.	въ 1860 г.	въ 1861 г.
Больныхъ къ наличному числу людей въ командахъ .	1:1,64	1:1,65	1:1,85	1:2,09
Умершихъ къ наличному числу люд.	1:39,50	1:46,40	1:62,50	1:68,47
Умершихъ къ числу выздоровѣвшихъ	1:21,70	1:25,20	1:30,81	1:29,62

Сравняя же эти цифры съ цифрами прежнихъ лѣтъ, результатъ, достигнутый по настоящее время, представляется еще болѣе утѣшительнымъ, ибо въ 1853 г. число больныхъ къ наличной численности командъ относилось какъ 1 : 1,23; число умершихъ къ наличію командъ какъ 1 : 28,75, а число умершихъ къ числу больныхъ, бывшихъ въ госпиталяхъ и выздоровѣвшихъ, какъ 1 : 18,40.

Столь постоянное, годъ отъ году, улучшеніе въ доровьи морскихъ командъ, при благопріятныхъ атмосферическихъ вліяніяхъ, при отсутствіи рекрутъ и очищеніи командъ отъ значительнаго числа выбывшихъ, пожилыхъ, худосочныхъ людей, должно, по справедливости, отнести и къ принимаемымъ постоянно мѣрамъ

для улучшенія вещественнаго и нравственнаго быта матросовъ. Въ числѣ этихъ мѣръ, продолжаютъ оказывать особенную пользу въ сохраненіи здоровья людей—улучшеніе пищи, соотвѣтствующая климату и временамъ года одежда, болѣе просторное помѣщеніе въ казармахъ, вслѣдствіе общаго уменьшенія числа нижнихъ чиновъ, болѣе заботливое сбереженіе людей при тяжелыхъ работахъ, болѣе человѣчное обращеніе ближайшихъ начальниковъ съ подчиненными имъ людьми, всегда своевременно подаваемое врачебное пособіе заботящихся и многія другія, сдѣланныя въ послѣднее время, улучшенія, по части леченія и гигиены. Нѣтъ сомнѣнія, что этимъ предотвращаются многія страданія, сохраняется жизнь многихъ людей, и улучшается общее состояніе здоровья командъ, содѣлывающее ихъ менѣе воспримчивыми къ разнымъ злокачественнымъ и хроническимъ недугамъ. Такъ напримѣръ, цынга, въ обыкновенномъ быту матросовъ, составляетъ нынѣ весьма рѣдкое явленіе, даже при пребываніи въ самыхъ нездоровыхъ мѣстностяхъ, какими считаются восточные берега Чернаго моря, или сырыя низменности прикаспійскаго края. Судовые экипажи наши подвергаются этой болѣзни гораздо рѣже и далеко не въ той степени, какъ въ бывшія времена. Глазные болѣзни, свирѣпствовавшія иногда съ необыкновенною силою и упорствомъ, также значительно уменьшились, вслѣдствіе принятыхъ гигиеническихъ мѣръ.

Въ отчетѣ флота генералъ-штабъ-доктора представляются подробныя свѣдѣнія о главныхъ болѣзняхъ, бывшихъ въ командахъ морскаго вѣдомства и о главнѣйшихъ дѣйствіяхъ медицинскаго управленія для улучшенія медицинской части и морской гигиены.

Чтобы удостовѣриться, въ какой мѣрѣ соотвѣтствуетъ цѣли введенный, съ Высочайшаго соизволенія въ видѣ опыта, новый уставъ морскихъ госпиталей, Е. И. В. Генералъ-Адмиралъ просилъ, въ истекшемъ году, министра внутреннихъ дѣлъ назначить особую комиссію изъ врачей гражданскаго вѣдомства, для обревизованія с.-петербургскаго-калинковскаго, кронштадтскаго и николаевскаго морскихъ госпиталей. Результаты этихъ ревизій показали, что при руководствѣ этимъ уставомъ госпитали находятся вообще въ удовлетворительномъ состояніи, какъ относительно пользованія и содержанія больныхъ, такъ и относительно административнаго порядка. Уставъ этотъ нынѣ исправ-

*

ленъ по указаніямъ 3-хъ годичнаго опыта, приче́мъ приняты въ соображеніе выводы произведенныхъ ревизій, а также отзы́вы разныхъ лицъ, коимъ былъ сообще́н на заключе́ніе проэ́ктъ пересмотрѣннаго устава. Въ настоящее время, проэ́ктъ э́тотъ оконча́тельно разсматривается вмѣстѣ съ проэ́ктомъ новыхъ госпитальныхъ штатовъ и проэ́ктомъ положенія объ окладахъ и довольствіи медицинскихъ и фармацевтическихъ чиновъ морскаго вѣдомства.

Кроме́ этихъ дѣйствій морскаго врачебнаго управленія, заслуживаютъ вниманія: устройство при 1 рабоче́мъ экипажѣ въ С.-Петербургѣ лазарета для женъ и дѣтей нижнихъ чиновъ э́того экипажа, снабженіе спасительныхъ стаций, учрежденныхъ по балтійскому побере́жью, врачебными аппаратами для оживленія обмершихъ, составленіе дополненія къ медицинской инструкціи для кругосвѣтныхъ судовъ, коимъ снабжены уже суда отплывшей подъ начальствомъ контръ-адмирала Попова эскадры, и нѣкоторыя другія мѣры.

VII. Судебная часть.

Въ 1861 году состояло въ морскомъ вѣдомствѣ подъ судомъ 443 челове́ка.

Число э́то менѣе числа подсудимыхъ 1860 г. (487) и относилось къ общему числу служащихъ, какъ 1:122. Въ 1859 г. отношеніе э́то выражалось какъ 1 : 106 и въ 1860 г. какъ 1 : 117.

Въ числѣ подсудимыхъ, 107 лицъ оставались отъ 1860 г., 336 были преданы суду въ 1861 г., и 103 челове́ка остались подъ судомъ къ 1862 году.

Изъ 443 подсудимыхъ было: 6 штабъ-офицеровъ, 15 оберъ-офицеровъ, 7 гражданскихъ чиновниковъ, 1 купецъ, 9 челове́къ нижнихъ чиновъ, пользующихся особыми правами, и 405 незъятыхъ отъ тѣлеснаго наказанія.

Офицеры и чиновники обвинялись: 4 за упущенія по службѣ, 5 въ растратѣ казенныхъ денегъ и имуществъ, 1 въ кражѣ у частнаго лица, 3 въ злоупотребленіи власти, 1 въ дерзости, 2 въ дурномъ поведеніи, 2 въ кровосмѣшеніи, 1 въ неявкѣ въ срокъ изъ отпуска и 1 въ нанесеніи оскорбленія частному лицу.

По суду 2 исключены изъ службы (одинъ изъ нихъ съ лишеніемъ чина), 1 разжалованъ въ рядовые, 1 отрѣшенъ отъ должности, 2 освобождены отъ суда (1 изъ нихъ за подачею мирового прошенія со стороны истца), 1 во время суда умеръ, объ одномъ дѣло передано къ разсмотрѣнію суда гражданскаго вѣдомства, а остальные 12 состояли еще подъ судомъ къ 1862 году.

Число офицеровъ, преданныхъ суду, относилось къ общему числу офицеровъ, какъ 1 : 154.

Изъ нижнихъ чиновъ, изъятыхъ отъ тѣлеснаго наказанія, обвинялись: 1 въ дерзости, 1 въ подлогѣ, 1 въ предосудительномъ поведеніи и живыхъ поступкахъ, 1 въ лихоимствѣ, 1 въ неосторожности, послѣдствіемъ коей было нанесеніе раны частному лицу.

Изъ этихъ лицъ 1 по суду лишенъ унтеръ-офицерскаго званія, нашивокъ и исключенъ изъ службы, 1 оставленъ въ подзрѣніи и уволенъ отъ службы, а остальные 3-е состояли еще подъ судомъ къ 1862 году.

Изъ нижнихъ чиновъ, неизъятыхъ отъ тѣлеснаго наказанія, состояли подъ судомъ въ 1861 году:

За преступленія по службѣ	194.
(Въ томъ числѣ за побѣгъ 128).	
За преступленія противъ права на имущества	139.
— — — — — безопасности жизни и про-	
тивъ правъ общественнаго состоянія	30.
За противозаконное удовлетвореніе плотскихъ стра-	
стей и развратное поведеніе	18.
За подлоги и живые поступки	14.
— преступленія противъ правительства	5.
— — — — — вѣры	5.

Изъ этого числа по суду оправдано 19, оставлено въ подзрѣніи 21, умерли въ бытность подъ судомъ 7, осуждено къ наказанію 277, изъ коихъ 242 наказано тѣлесно, и осталось подъ судомъ къ 1862 году 81.

Разсматривая распредѣленіе преступниковъ по разнымъ командамъ, коимъ они принадлежали, оказывается, что наибольшее число ихъ было, какъ и въ прошломъ году, изъ ластовыхъ экипа-

пажей, затѣмъ изъ рабочихъ и наименьшее собственно изъ флотскихъ экипажей.

Преобладающимъ видомъ тѣлесныхъ наказаній представляется наказаніе шпицрутенами; изъ 242 человекъ, наказанныхъ тѣлесно, 198 наказаны шпицрутенами. Посему на 10 человекъ наказанныхъ приходится 8 наказанныхъ шпицрутенами.

Во всеподданнѣйшемъ отчетѣ за прошедшій годъ, упомянуто, что изученіе уголовной статистики убѣждаетъ въ бесполезности жестокихъ наказаній. Сознаніе этой истины руководило составителей новаго воинскаго устава о наказаніяхъ, проектировавшаго военнымъ министерствомъ. Проектъ этого устава былъ сообщенъ на заключеніе въ морское министерство, и по разсмотрѣніи его въ особо-составленной для сего комисіи, возвращенъ военному министру съ подробными замѣчаніями, сдѣланными на него въ комисіи. Окончательное разсмотрѣніе этого проекта возложено, по Высочайшему повелѣнію, на особый комитетъ при II отдѣлѣмъ собственной канцеляріи для обсужденія, совмѣстно съ общимъ вопросомъ о существенномъ измѣненіи основаній нынѣ дѣйствующей системы наказаній.

Кромѣ проекта общаго воинскаго устава о наказаніяхъ, въ военномъ министерствѣ составленъ проектъ положенія о дисциплинарныхъ взысканіяхъ и особая къ нему правила о судѣ общества офицеровъ. Принимая во вниманіе, что правила о дисциплинарной власти начальниковъ и о значеніи суда общества офицеровъ имѣютъ особенную практическую важность въ бытѣ военныхъ командъ, найдено полезнѣйшимъ, отобрать предварительные отзывы и замѣчанія на проектированныя правила отъ тѣхъ именно лицъ, которыя обязаны всего чаще прибѣгать къ этому руководству. Вслѣдствіе этого, составленный въ военномъ министерствѣ проектъ перепечатанъ и разосланъ ко всѣмъ адмираламъ, отдѣльнымъ начальникамъ, командирамъ экипажей, командирамъ судовъ и старшимъ офицерамъ. Изъ полученныхъ отзывовъ, въ числѣ болѣе 200, составленъ сборникъ всѣхъ поступившихъ замѣчаній, который представляетъ обильный матеріалъ для вѣрнѣйшаго заключенія, согласно указанію опыта, по вопросамъ, входящимъ въ составъ положенія о дисциплинарной власти начальствующихъ.

Въ прошломъ году для окончательнаго пересмотра и исправленія проекта устава о военно-морскомъ судѣ, по доставлен-

нымъ на него замѣчаніямъ, учреждена особая, подъ предѣдательствомъ статсъ-секретаря князя Оболенскаго, коммисія изъ флотскихъ и гражданскихъ чиновъ морскаго вѣдомства. Полученные къ проекту этому многочисленные отзывы, весьма важные для исторіи законовѣдѣнія въ Россіи, какъ выражающіе взглядъ нашихъ юристовъ средины XIX столѣтія, приведены коммисіею въ систематическій порядокъ, напечатаны, и нынѣ, на основаніи этихъ замѣчаній, приступлено къ подробному пересмотру проекта. При частыхъ соотношеніяхъ морскаго суда съ общими судебными мѣстами имперіи, успѣшное примѣненіе началъ, положенныхъ въ основаніе новаго проекта судоустройства и судопроизводства въ морскомъ вѣдомствѣ находится въ тѣсной связи съ принятіемъ подобныхъ же, выработанныхъ наукою и опытомъ, началъ, для отправленія правосудія во всемъ государствѣ.

VIII. КОММИСАРІАТСКАЯ И ПРОВІАНТСКАЯ ЧАСТЬ.

На обязанности комиссаріатскаго департамента лежить: заготовленіе провіанта и прочихъ предметовъ довольствія для чиновъ морскаго вѣдомства, отпускъ имъ береговаго довольствія, морской и рѣчной провизіи, обмундированіе командъ, заготовленіе и отпускъ пароходнаго и заводскаго топлива, производство чинамъ морскаго вѣдомства разнаго денежнаго довольствія (въ томъ числѣ выдача пенсій и единовременныхъ пособій изъ эмеритальной кассы морскаго вѣдомства, а также пособій на воспитаніе дѣтей), содержаніе, отопленіе и освѣщеніе зданій морскаго вѣдомства и насмъ частныхъ домовъ, снабженіе судовъ во внутреннемъ и заграничномъ плаваніи, счетоводство съ консулами и банкирами разныхъ странъ по заграничнымъ плаваніямъ и командировкамъ и проч.

Въ истекшемъ году всѣ заготовленія и снабженія были произведены своевременно и исполнены совершенно удовлетворительно. Директоръ комиссаріатскаго департамента не переставалъ изыскивать средства для улучшенія обмундированія и довольствія морскихъ командъ и для достиженія возможныхъ выгодъ казнѣ при комиссаріатскихъ и провіантскихъ заготовленіяхъ морскаго вѣдомства.

Для достиженія выгоднѣйшихъ цѣнъ при заготовленіи провіанта комиссаріатскій департаментъ командировалъ довѣреннаго чиновника, чтобъ собрать на мѣстѣ свѣдѣнія о существующихъ и имѣющихся въ виду цѣнахъ какъ на хлѣбъ, такъ и на сплавы. Мѣра эта принесла несомнѣнную пользу, послуживъ къ значительному пониженію, на вторично произведенныхъ торгахъ, первоначально объявленныхъ подрядчиками цѣнъ.

Доселѣ употребляемый способъ посолки масла, производимой въ особой банѣ при с.-петербургскихъ адмиралтейскихъ магазинахъ, давно уже обращалъ вниманіе морскаго начальства на сопряженные съ этимъ способомъ неопрятность и другія неудобства. Съ цѣлю устранить ихъ куплена недавно изобрѣтенная для соленія масла машина, которая и была испытана при заготовленіи масла на 1862 г.; опыты будутъ произведены въ болѣе позднихъ размѣрахъ, при заготовленіи масла на 1863 г., и тогда можно будетъ вполне оцѣнить выгоды этого новаго способа посолки.

Относительно своевременнаго снабженія командъ предметами обмундированія, комиссаріатскій департаментъ нерѣдко встрѣчаетъ большія затрудненія, происходящія отъ частыхъ случаевъ неисправности подрядчиковъ, принимающихъ на себя поставку этихъ предметовъ. Независимо отъ общаго пересмотра подрядныхъ законоположеній, возложеннаго на особую комиссію при морскомъ министерствѣ, весьма дѣйствительною и полезною мѣрою къ устраненію такихъ затрудненій представляется составленіе запасовъ мундирныхъ матеріаловъ. Но осуществленію этой мѣры препятствуетъ недостатокъ денежныхъ средствъ, такъ какъ для исполненія ея потребовались бы слишкомъ значительныя суммы, ассигнованіе коихъ превзошло бы предѣлы финансовой смѣты Морскаго вѣдомства, и потому ее, по необходимости, должно на время отложить.

Большая часть предметовъ обмундированія изготовлялись въ адмиралтейской швальнѣ, съ помощью заведенныхъ съ 1859 г. швейныхъ и паровой кроильной машинъ. Съ 1861 года начали постепенно замѣнять въ швальнѣ казенныхъ рабочихъ вольнонаемными, такъ какъ употребленіе на это дѣло нижнихъ чиновъ нельзя не признать совершенно несовмѣстнымъ съ значеніемъ военнаго матроса. Первоначально нанятое, для опыта, небольшое число вольныхъ портныхъ постепенно увеличивалось въ теченіе

года, и къ 1 января 1862 г. въ швальнѣ работало 102 человека наемныхъ мастеровыхъ.

При заготовленіи пароходнаго и заводскаго топлива, сдѣланъ въ 1861 г. опытъ приобрѣтенія каменнаго угля изъ первыхъ рукъ, дабы освободиться отъ необходимости заготовлять его исключительно чрезъ здѣшнихъ поставщиковъ и отъ неизбѣжной при этомъ передачѣ въ цѣнѣ противъ настоящей стоимости угля въ мѣстахъ его добыванія. Въ этихъ видахъ заготовлено въ 1861 г. 115 000 пудовъ каменнаго угля отъ ньюкастельскихъ углепромышленниковъ. Начатый опытъ такого заготовленія будетъ продолжаться и въ 1862 г.

Заготовленіе освѣтительныхъ матеріаловъ на 1862 г. произведено въ размѣрахъ, значительно меньшихъ противу предшествовавшихъ заготовленій, такъ какъ съ 1 августа крюковскія и поцѣлуевскія казармы начали освѣщаться газомъ,—и морское министерство будетъ стараться вводить постепенно и въ другія зданія морскаго вѣдомства этотъ способъ освѣщенія, представляющій столько выгодъ, но требующій для первоначальнаго устройства затраты довольно значительныхъ суммъ.

Независимо отъ дѣйствій, входившихъ въ кругъ общихъ и постоянныхъ обязанностей морскаго комисаріата, имъ совершена въ 1861 г. обширная операція заготовленія и отправки провіанта для приамурскаго края. Вслѣдствіе ходатайства генералъ-губернатора Восточной Сибири, морское вѣдомство приняло на себя въ 1861 г. заготовленіе и доставку въ порты Восточнаго океана муки и ржи, для отвращенія угрожавшаго краю недостатка въ продовольствіи, а также непомѣрнаго возвышенія цѣнъ на хлѣбъ въ Забайкальской области, которая снабжаетъ хлѣбомъ приморскую область и ея порты. Операція эта, для которой зафрахтованы были благонадежныя частныя суда, исполнена совершенно удовлетворительно.

Впрочемъ, вызванная необходимостью доставка провіанта въ приамурскій край кругосвѣтнымъ путемъ не можетъ считаться дѣломъ нормальнымъ и хозяйственнымъ, и потому морское министерство не разъ обращало вниманіе начальства Восточной Сибири на необходимость изыскать средства для снабженія продовольствіемъ вновь-приобрѣтенныхъ на берегахъ Восточнаго океана земель доставкою его отчасти изъ близъ-лежащихъ странъ Японіи и Китая, отчасти изъ Америки, откуда предприимчивые

торговые люди ежегодно отправляют уже товары къ устьямъ Амура на свой счетъ и страхъ. Съ заселеніемъ же плодородныхъ мѣстностей вновь прибрѣтеннаго края, можно надѣяться, что онъ въ состояніи будетъ продовольствовать себя своими собственными произведеніями, не прибѣгая къ посторонней помощи.

ІХ. СТРОИТЕЛЬНЫЯ РАБОТЫ.

Во всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1860 г. изъяснено, что министерство всемѣрно старается ограничивать строительныя работы морскаго вѣдомства предѣлами крайней необходимости, допуская новыя постройки лишь для потребностей техническихъ и военныхъ, нетерпящихъ отлагательства. Слѣдуя этому правилу, постоянно отстраняются проекты и предположенія о постройкѣ домовъ и другихъ жилыхъ зданій, часто невызываемыхъ дѣйствительною *необходимостію* и представляющихъ не только затрату значительныхъ государственныхъ капиталовъ, но и постоянный источникъ расходовъ на содержаніе, ремонтъ, отопленіе и освѣщеніе этихъ зданій. Съ этою цѣлю, Е. И. В. Генералъ-Адмиралъ всегда старался освободить морское вѣдомство отъ существующихъ казенныхъ домовъ, въ которыхъ не встрѣчалось крайней надобности, и рѣдкій годъ проходитъ, чтобы нѣсколько домовъ не были отчуждены продажей, передачею въ другія вѣдомства или пожалованіемъ заслуженнымъ лицамъ морскаго вѣдомства, такъ какъ даже и этотъ послѣдній способъ представляется въ иныхъ случаяхъ выгоднымъ, избавляя казну отъ ежегодныхъ означенныхъ выше расходовъ. Въ теченіе 1861 года пожаловано довольно болыше число домовъ въ Николаевѣ и продано нѣсколько старыхъ строеній въ Астрахани, Херсонѣ и Петербургѣ, составлены подробныя соображенія о продажѣ разныхъ домовъ и другихъ недвижимыхъ имуществъ въ Петербургѣ, Кронштадтѣ, Ревелѣ и наконецъ въ Архангельскѣ, гдѣ, за упраздненіемъ главнаго порта, морское вѣдомство удерживаетъ только три зданія для надобностей остающейся тамъ гидрографической и маячной части. Всѣ распоряженія по отчужденію казенныхъ имуществъ въ этихъ двухъ послѣднихъ портахъ приводятся уже въ исполненіе, при чемъ Государскіе Импе-

ратору благоугодно было пожаловать предназначавшіеся къ продажѣ съ торговъ въ Ревелѣ домъ бывшей инженерной команды для помѣщенія приюта бѣдныхъ дѣвицъ эстляндскаго дворянства.

Руководимый тою же мыслию о сбереженіи казенныхъ капиталовъ, даже при производствѣ такихъ построекъ, необходимость которыхъ не подлежитъ сомнѣнію, Его Высочество подвергалъ въ прежнихъ отчетахъ и въ особыхъ всеподданнѣйшихъ докладахъ на Высочайшее благоусмотрѣніе предположеніе о постройкѣ казармъ частными лицами или товариществами, съ тѣмъ, что морское вѣдомство обезпечить имъ вѣрную прибыль на затраченный капиталъ наймомъ построенныхъ здацій на долгій срокъ. Въ истекшемъ году начата, въ видѣ опыта, постройка этимъ способомъ казармъ для женатыхъ мастеровыхъ кронштадтскаго пароходнаго завода. По составленному въ строительномъ управленіи, въ общихъ чертахъ, проекту и на условіяхъ, предварительно объявленныхъ отъ морскаго вѣдомства, постройку эту предпринялъ коммерціи совѣтникъ Кудрявцевъ, которому предоставлено избрать себѣ въ этомъ дѣлѣ товарищей, если онъ сочтетъ это нужнымъ. Кудрявцеву разрѣшено выстроить одинъ кварталъ казармъ, съ тѣмъ, что онъ обязывается подчиниться тѣмъ правиламъ и условіямъ, которыя будутъ утверждены законодательнымъ порядкомъ для подобнаго рода предпріятій. Плату за наемъ казармъ предположено опредѣлить 5% въ годъ со смѣтной суммы, изчисленной на постройку; наемъ производить въ продолженіе 57 лѣтъ, по истеченіи коихъ казармы поступаютъ въ собственность казны; въ погашеніе употребленнаго товариществомъ капитала выдавать ему ежегодно условный процентъ и ходатайствовать о разрѣшеніи пачи товарищества принимать въ залогъ по казеннымъ подрядамъ, за исключеніемъ послѣднихъ 7 лѣтъ найма. Четыре дома, составляющіе начатый Кудрявцевымъ кварталъ, выведены подъ крышу въ томъ же году и нынѣ окончательно отдѣланы.

Обращаясь за симъ къ строительнымъ работамъ, произведеннымъ въ 1861 году, вниманія заслуживаютъ слѣдующія:

Въ Кронштадтѣ: начаты работы по сооруженію двухъ новыхъ доковъ, размѣры коихъ разсчитаны для вмѣщенія новыхъ судовъ, величиною своею далеко превосходящихъ суда прежней, хотя и недавней еще постройки. Кроме сего перестроена заводо-церковь во имя Св. Николая Чудотворца, при экзерцис-

гаузѣ; въ доковомъ адмиралтействѣ: окончена каменная ограда съ особыми строеніями по сторонамъ главныхъ воротъ; построено каменное зданіе для канцеляріи экипажмейстера и два каменные сарая для приѣма вещей, подлежащихъ храненію въ экипажескихъ магазинахъ; устроено каменное помѣщеніе, съ печами, для храненія пожарныхъ инструментовъ, и окончена начатая въ 1861 г. желѣзная дорога. Въ зданіи штурманскаго училища устроенъ паровой водопроводъ. Мортоновъ элингъ окончательно приведенъ въ полное дѣйствіе, и на него поднимаются уже суда до 1200 тонн. вмѣстительности.

Въ С. Петербургѣ: окончена, въ новомъ адмиралтействѣ, перестройка ветхихъ деревянныхъ дамбъ мортова элинга, и окончено устройство паровой кузницы.

Въ Баку: продолжались работы по сооруженію и устройству новаго порта, долженствующаго сдѣлаться средоточіемъ морской дѣятельности на Каспійскомъ морѣ.

Въ Ревелѣ, Свеаборгѣ, Астрахани, Николаевѣ и Севастополѣ производились только незначительныя работы.

Составленный въ строительномъ управленіи и утвержденный Его Высочествомъ въ 1860 г. инструкція и положенія по строительной части были весьма полезнымъ пособіемъ къ водворенію въ портахъ новаго порядка въ теченіе 1861 года, перваго, въ которомъ Высочайше утвержденное 27-го января 1860 г. положеніе о преобразованіи береговыхъ административныхъ учреждений воспріяло полное дѣйствіе.

Раздѣльные вѣдомости, принимаемыя въ основаніе смѣтныхъ исчисленій, были, по пересмотрѣ въ техническомъ строительномъ комитетѣ, пополнены и измѣнены, и по исправленіи ихъ напечатаны и разосланы въ порты, для руководства. Это было вызвано неудовлетворительностью, въ настоящее время, во многихъ отношеніяхъ, урочнаго положенія, Высочайше утвержденного въ 1846 году.

Съ 1861 года всѣ ремонтныя работы, за упраздненіемъ въ концѣ 1860 года военно-рабочихъ ротъ морской строительной части, производились съ подряда.

По с.-петербургскому порту работы эти были отданы различнымъ подрядчикамъ, посредствомъ раздробительныхъ торговъ. Значительно низкія цѣны (представлявшія въ общей сложности сбавку на 25% противъ опѣчныхъ вѣдомостей), объявленные

торговавшимися, побудили къ избранію этого способа. Но, въ подтвержденіе опыта прежнихъ лѣтъ, затрудненія въ выполненіи работъ посредствомъ мелкихъ подрядчиковъ, оказались и нынѣ. Такими подрядчиками являются обыкновенно люди, незнающіе дѣла, неимѣющіе достаточныхъ денежныхъ средствъ, и потому, при исполненіи подряда, заботящіеся болѣе объ извлеченіи для себя возможно значительнаго барыша, нежели о добросовѣстности своихъ дѣйствій и объ исправности принятыхъ ими на себя работъ. Нѣкоторые изъ этихъ подрядчиковъ, съ которыми на означенныя работы были заключены въ 1861 году контракты, не только оказывались неисправными, но даже скрывались отъ работъ, такъ что строительное управленіе принуждено было, для отысканія ихъ, прибѣгать къ содѣйствію полиціи.

Въ отвращеніе подобныхъ неудобствъ, въ текущемъ году на ремонтъ по с.-петербургскому порту, назначены оптовые торги, и этого способа морское вѣдомство будетъ придерживаться и впредь, тѣмъ болѣе, что въ прочихъ портахъ, при производствѣ ремонтныхъ работъ, онъ оказался вполне успѣшнымъ.

Ж. ПОРТЫ, АДМИРАЛТЕЙСТВА И ЗАВОДЫ.

Устройство портовъ и адмиралтействъ продолжалось по той же системѣ, которая изложена въ прежнихъ всеподданнѣйшихъ отчетахъ Е. И. В. Генераль-Адмирала.

Въ *С.-Петербургскомъ портѣ* окончены работы по устройству новыхъ экипажескихъ магазиновъ; въ новомъ адмиралтействѣ: исправленъ деревянный элингъ, продолжались работы по капитальному исправленію мортонова элинга, окончено устройство новой портовой кузницы, сдѣланы желѣзныя дороги на протяженіи 754 сажень, устроены временные навѣсы надъ лѣсами и портовыми гребными судами, и при шлюпочной мастерской углублена рѣка Мойка; на Галерномъ островѣ—исправленъ сарай, въ коемъ обдѣлываютъ корабельные члены; на Охтѣ: исправленъ и удлиненъ элингъ, въ которомъ строится клиперъ «Яхонтъ», окончены работы по обращенію 2 корветскихъ элин-

говъ въ лѣсные сараи, и устроены плыльная яма съ павиломъ и плавучая крапная машина.

Въ Кронштадтѣ: продолжались работы по углубленію гаваней; въ военной гавани устроена новая пристань и произведены нѣкоторыя другія, менѣе значительныя работы; въ адмиралтействахъ: доковомъ и новомъ, кромѣ работъ, поименованныхъ въ предъидущемъ отдѣлѣ «строительныя работы», устроены отъ порта: въ первомъ шесть сараевъ изъ старыхъ систернъ, для древеснаго и каменнаго угля, кокса и экипажескихъ матеріаловъ, и во второмъ: кладовыя во всѣхъ мастерскихъ; также приступлено къ устройству, на дворѣ лѣсопильного завода, сарая для хранения лѣсовъ и произведены разныя улучшения въ кузнечныхъ мастерскихъ.

Въ Николаевѣ: выписаны для механической и машинной мастерскихъ три новыхъ механизма.

Въ Севастополѣ: прекращена предоставленная американцу Гоуэну, очистка бухты отъ судовъ, затопленныхъ въ ней въ послѣднюю войну. Гоуэнъ оказался несостоятельнымъ къ окончанію этого дѣла, и нынѣ оно должно быть передано товариществу севастопольскихъ гражданъ, предложившихъ принять на себя окончаніе очистки рейда, съ предоставленіемъ имъ снарядовъ и приспособленій, принадлежавшихъ Гоуэну и поступившихъ, на основаніи заключеннаго съ нимъ договора, въ собственность казны.

Въ Астраханскомъ портѣ: продолжались работы по углубленію адмиралтейскаго канала, и приведены въ окончательный порядокъ вновь-устроенные экипажескіе магазины.

Въ Баку: производились работы по устройству порта и адмиралтейства на Банловомъ мысу.

Въ Ревельскомъ портѣ: окончено углубленіе фарватера, ведущаго отъ оконечности адмиралтейскаго канала къ купеческой пристани; продолжались работы по углубленію старой военной гавани, и устроены: небольшая желѣзная дорога и двѣ пристани.

На Ижорскихъ Адмиралтейскихъ заводахъ: произведены работы по установкѣ разныхъ новыхъ механизмовъ и станковъ и по устройству новой паровой кузницы и большой сборочной мастерской. Кромѣ же работъ по устройству мастерскихъ и содержанію въ исправности заводскихъ механизмовъ, главнѣйшими изъ заводскихъ работъ въ 1861 году были: продолженіе изго-

товленія 800 сильного механизма для фрегата «Севастополь» и постройка трехъ желѣзныхъ палубныхъ грузовыхъ баржъ.

На Кронштадтскомъ пароводномъ заводѣ мастерскія были въ полномъ ходу, хотя онѣ еще не совершенно окончены. Въ 1861 году произведены, по устройству этого завода, многія значительныя работы, какъ по мастерскимъ, такъ и по магазинамъ и заводскимъ зданіямъ. Независимо отъ работъ по устройству и установкѣ станковъ и прочихъ механическихъ приспособленій, дѣятельность завода въ 1861 году заключалась во многихъ, весьма разнообразныхъ работахъ, исполненныхъ для кронштадтскаго порта, для артиллерійскаго и строительнаго управленій, для портовъ с.-петербургскаго, николаевскаго, свеаборгскаго и для многихъ судовъ нашего флота. Сверхъ того, изготовлены на заводѣ для *всемирной выставки* желѣзный лафетъ, по проэкту полковника Пестича; чугунные юферы, по системѣ вице-адмирала фонъ-Шанца; иллюминаторъ, по системѣ корабельнаго инженера Арцеулова, и мѣдный самоваръ; всѣ эти предметы получили на выставкѣ одобрителныя отзывы и медали.

Съ сентября 1860 г. допущенъ пріемъ учениковъ въ адмиралтейскія и заводскія мастерскія морскаго вѣдомства. Изъ собранныхъ въ 1861 г. свѣдѣній видно, что общее число учениковъ въ томъ году дошло до 350 и что наши адмиралтейства могутъ надѣяться много выиграть впослѣдствіи отъ этой мѣры, пріобрѣтая искусныхъ мастеровыхъ, съ раннихъ лѣтъ знакомыхъ съ адмиралтейскою работою.

Въ 1861 г. наемъ мастеровыхъ и рабочихъ въ портахъ и на заводахъ производился не чрезъ подрядчиковъ, какъ было прежде, но прямо портовыми и заводскими конторами, на основаніи правилъ, утвержденныхъ адмиралтействъ-совѣтомъ. Мѣра эта оказалась на опытѣ вполне успѣшною и даетъ возможность имѣть въ числѣ мастеровыхъ только людей, хорошо знающихъ свое дѣло и притомъ въ числѣ, соответствующемъ дѣятельной надобности.

Лучшими изъ нихъ оказывались отставные нижніе чины морскихъ рабочихъ экипажей. Это обстоятельство важно въ томъ отношеніи, что укрѣпляетъ мнѣніе о необходимости воспользоваться при упраздненіи рабочихъ экипажей лучшими мастерами этихъ командъ, для образованія изъ нихъ, на первое вре-

мя, кадръ будущихъ постоянныхъ наемныхъ мастеровыхъ морскаго вѣдомства.

Всѣ хозяйственныя заготовленія для портовъ, адмиралтействъ и кораблестроенія производились въ 1861 г. вполнѣ успѣшно. При этихъ заготовленіяхъ морское вѣдомство постоянно имѣло въ виду пріобрѣтать требуемые предметы преимущественно у отечественныхъ производителей, хотя бы и по болѣе дорогой цѣнѣ, принимая во вниманіе, что постоянные заказы заграницей различныхъ предметовъ для удовлетворенія потребностей нашего флота, никогда не приведутъ отечественной промышленности по этимъ предметамъ на степень развитія, при которой возможно будетъ освободиться отъ зависимости, въ которой мы въ этомъ отношеніи находимся у иностранцевъ, къ явной невыгодѣ столь важной отрасли нашего народнаго хозяйства.

ХІ. Морскія учебныя заведенія.

Въ 1861 году состояло въ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ: воспитанниковъ 1341, воспитателей и преподавателей 176, преподавателей въ офицерскомъ классѣ 16, причисленныхъ къ заведеніямъ на правахъ раненыхъ 39, лицъ служащихъ въ разныхъ должностяхъ 27 и прислуги 585.

Въ теченіе года произведены въ офицеры, гардемарины и кондукторы 164. Находилось въ разныхъ морскихъ кампаніяхъ воспитанниковъ: морскаго корпуса 309, штурманскаго училища 117 и училища инженернаго и артиллерійскаго 46—въ морѣ, и 34 на ижорскихъ заводахъ и охтенской верфи.

Въ распоряженіяхъ своихъ относительно учебныхъ заведеній морское министерство имѣло главнѣйшую цѣлю—рядомъ послѣдовательныхъ лѣтъ облегчить переходъ къ полному преобразованію заведеній. Усиліями нѣсколькихъ лѣтъ, при содѣйствіи, можно сказать, всѣхъ лицъ, специально знакомыхъ у насъ съ дѣломъ воспитанія, сообщившихъ, по приглашенію морскаго министерства, свои мнѣнія объ этомъ важномъ вопросѣ, достаточно выяснились теперь условія, при которыхъ морское образованіе можетъ достигать своей цѣли, а равно и подробности желаемого устройства самыхъ морскихъ учебныхъ заведеній.

Для начертанія окончательнаго проекта устройства этихъ за-

веденій и для принятія приуготовительныхъ мѣръ къ общему ихъ преобразованію, учрежденъ, подъ предѣдательствомъ Управляющаго черскимъ министерствомъ, комитетъ изъ лицъ морскаго вѣдомства и вѣдомства народнаго просвѣщенія. Нынѣшній составъ и числительность морскихъ учебныхъ заведеній не дозволяютъ ввести теперь же то устройство, главныя начала коего начертаны уже комитетомъ, и потому онъ ограничивается въ настоящее время отдѣльными, но послѣдовательными мѣрами, которыя во многомъ улучшаютъ нынѣ дѣйствующую систему воспитанія, и служатъ переходомъ къ новой. Въ числѣ началъ, принятыхъ комитетомъ и подтверждаемыхъ размышленіемъ и опытомъ, является необходимость отдѣленія образованія общаго отъ образованія спеціальнаго. Спеціальное морское образованіе тогда только дѣйствительно полезно и прочно, когда ему предшествуетъ полный курсъ общаго образованія. Смѣшеніе общаго и спеціальнаго образованія, допускавшееся доселѣ въ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ, имѣло постоянно самое неблагоприятное вліяніе на приготовленіе дѣятелей для разныхъ отраслей морскаго дѣла. При такомъ горядкѣ, приходилось принимать мальчиковъ въ заведенія въ слишкомъ раннемъ возрастѣ, когда еще не обозначилось ихъ призваніе къ морю, и когда нельзя было опредѣлить въ состояніи ли они, по своему тѣлосложенію и здоровью, переносить тягости морской службы. Вслѣдствіе того же смѣшенія имъ преподавались поверхностно слишкомъ большое число предметовъ, изъ коихъ ни одного они не изучили основательно.

Дабы направить сколько возможно на болѣе правильный путь воспитаніе тѣхъ, которые уже находятся въ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ, положено образовывать теперь же изъ воспитанниковъ низшихъ классовъ этихъ заведеній три гимназіи: въ С.-Петербургѣ, въ Кронштадтѣ и въ Николаевѣ. Этою мѣрою воспитанникамъ не прегражденъ путь къ поступленію въ морскую службу, если въ сознательномъ уже возрастѣ они будутъ чувствовать призваніе посвятить себя этому трудному поприщу, и окажутся къ сему достойными по состязательному экзамену; но за то тѣ изъ нихъ, которые не будутъ имѣть расположенія или способности къ морскому дѣлу, получать такое образованіе, которое не воспрепятствуетъ имъ быть полезными на другомъ избранномъ ими пути.

Такою мѣрою достигается еще другая цѣль: сокращеніе из-
оф.

лишняго числа офицеровъ въ морскомъ вѣдомствѣ. Число офицеровъ, выпускаемыхъ въ настоящее время изъ морскихъ учебныхъ заведеній, превышаетъ, при мыѣшней составѣ флота, дѣйствительную въ нихъ потребность, и это обстоятельство постоянно ставитъ морское министерство въ крайнее затрудненіе, и вынуждаетъ его увеличивать резервный списокъ. Для скорѣйшаго же устраненія этого излишка предоставлено родителямъ брать изъ морскихъ учебныхъ заведеній своихъ дѣтей, неоказывающихъ призванія къ морю, и продолжать ихъ воспитаніе по своему усмотрѣнію, насчетъ особо назначаемой на каждаго отъ морскаго вѣдомства суммы.

Для высшаго образованія по различнымъ отраслямъ морскаго дѣла открывается академическій курсъ, чтобы со временемъ преобразовать его въ морскую академію, отсутствіе которой составляло пробѣлъ въ системѣ морскаго образованія.

Кромѣ сего, въ учебныхъ программахъ произведены нѣкоторыя измѣненія съ цѣлью болѣе основательнаго преподаванія специальныхъ предметовъ. Дабы предохранить молодыхъ людей отъ опасныхъ увлеченій, которымъ они такъ легко поддаются въ первые годы по выходѣ изъ училищъ, обращено самое строгое вниманіе на сообщеніе еще на школьной скамьѣ серьезнаго направленія ихъ образу мыслей, на внушеніе имъ твердыхъ понятій о важныхъ обязанностяхъ, налагаемыхъ на нихъ долгомъ службы и мундиромъ, который они будутъ носить. Только постоянныя и неуклонныя дѣйствія на нравственную сторону юношей, оставляютъ въ молодыхъ сердцахъ тѣ благодатныя зачатки, которые впослѣдствіи входятъ въ плоть и кровь, и опредѣляютъ направленіе ихъ дѣятельности въ жизни. Вслѣдствіе этого въ системѣ воспитанія въ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ принято дѣйствовать на воспитанниковъ силой убѣжденія, истолковывать имъ поступки ихъ, обращаться къ ихъ чести и самолюбію. Въ самой системѣ наказаній постоянно имѣется въ виду соблюсти сколь возможно строгую соотвѣтственность съ характеромъ и наклонностями воспитанниковъ. Только въ немногихъ исключительныхъ случаяхъ обращались къ тѣлесному наказанію, когда всѣ другія мѣры оказывались недостаточными, а главное—когда уровень нравственнаго развитія воспитанника былъ слишкомъ низокъ и нечувствителенъ. При этомъ, однакожъ,

должно признаться, что такая система воспитанія, при всѣхъ ея несомнѣнныхъ достоинствахъ, представляетъ въ настоящее время чрезвычайныя трудности, особенно по малому числу подготовленныхъ къ ней наставниковъ и воспитателей, пріисканіе и образованіе которыхъ составляетъ одну изъ главнѣйшихъ и труднѣйшихъ обязанностей начальства учебныхъ заведеній.

Для практическаго образованія кадетъ въ морскомъ дѣлѣ составленъ былъ, подъ начальствомъ директора морскаго корпуса, учебный отрядъ, изъ паруснаго фрегата «Касторъ» и винтового корвета «Баянъ», а старшіе воспитанники были розписаны по судамъ практической эскадры. Пребываніе кадетъ на «Касторѣ» и «Баянѣ» оказало уже съ перваго года самые лучшіе результаты. Молодые люди съ охотою и любовію занимались своимъ дѣломъ, въ чемъ Его Высочество Генералъ-Адмиралъ лично съ особеннымъ удовольствіемъ убѣдился при посѣщеніи отряда въ Транзундѣ, а по возвращеніи изъ кампаніи мальчикматросы привели въ удивленіе комиссію, производившую имъ смотръ, необыкновенными успѣхами, сдѣланными ими въ теченіе короткаго ихъ пребыванія на судахъ учебнаго отряда.

ХІІ. Морское министерство и разные административныя распоряженія.

Удостоенное въ 1860 г. Высочайшаго утвержденія новое образованіе управленія морскимъ вѣдомствомъ дѣйствовало въ теченіе 1861 г. совершенно успѣшно, и основная мысль этого преобразованія оказалась вполнѣ состоятельною. Въ постоянномъ стремленіи къ совершенствованію, морское министерство продолжало принимать разныя мѣры для большаго упрощенія дѣлопроизводства, для водворенія возможной правильности и законности при производствѣ хозяйственныхъ операций и всемірно старалось о дальнѣйшемъ развитіи началъ, руководящихъ нынѣшнимъ образованіемъ управленія и состоящихъ между прочимъ въ водвореніи большей самостоятельности портовыхъ управленій и въ возможномъ ограниченіи дѣятельности министерства. Предвидѣнная, при самомъ составленіи проекта новаго образованія, возможность совершеннаго преобразованія министерства не подлежать уже сомнѣнію. При нынѣшнемъ устройствѣ портовъ, при пре-

доставленных главным командирамъ правахъ и самостоятельности дѣйствій, министерство можетъ быть значительно сокращено въ объемъ уменьшеніемъ какъ числа служащихъ, такъ и числа отдѣльных въ немъ учреждений. Ограничивая кругъ своихъ дѣйствій *направленіемъ* портовыхъ управленій, въ которыхъ сосредоточивается настоящая исполнительная морская дѣятельность государства, по пути, указываемому *свыше*, и *наблюденіемъ* за исполненіемъ преподанныхъ имъ указаній для достиженія общей цѣли морскаго управленія, сообразно надобностямъ и средствамъ государства,—морское министерство можетъ упразднить у себя большую часть этихъ управленій и ограничить свой составъ однимъ исполнительнымъ учрежденіемъ, однимъ техническимъ, однимъ судебнымъ и однимъ гидрографическимъ. Это послѣднее учрежденіе оказывается необходимымъ удержать въ настоящемъ его видѣ, потому что большее разредоточіе управленія гидрографическимъ вѣдомствомъ представляетъ слишкомъ ощутительныя неудобства, чтобы коснуться нынѣшняго порядка его управленія. Предположеніе о подобномъ образованіи министерства, представляющемъ, кромѣ административныхъ, значительныя денежныя выгоды, хотя и существовало при обсужденіи послѣдняго преобразованія управленія морскимъ вѣдомствомъ, но не могло быть приведено въ исполненіе, потому что отсутствіе власти и самостоятельности въ портовыхъ управленіяхъ и совершенная, доходившая до крайнихъ предѣловъ мелочности, зависимость ихъ отъ министерскихъ учреждений, породили въ портахъ привычки, которыя воспренятствовали бы имъ прямо воспользоваться дарованными имъ правами. Поэтому оназалось необходимымъ оставить въ министерствѣ на первое время всѣ прежнія учрежденія, хотя и въ уменьшенномъ составѣ, чтобы портовые управленія могли бы обращаться къ нимъ, если не за приказаніемъ, то хоть за совѣтомъ, за разрѣшеніемъ встречаемыхъ при всякомъ новомъ дѣлѣ недоумѣній, и находили бы въ нихъ помощь при производствѣ хозяйственныхъ заготовленій, которыя были прежде исключительно сосредоточены въ департаментахъ, но по новому образованію перешли на обязанность портовъ. Нынѣ же департаменты почти совершили свое временное назначеніе и настало время подумать о замѣнѣ

нынѣшняго состава министерства другихъ, болѣе упрощенныхъ, очеркъ моего наложенъ въ предъидущихъ строкахъ.

Въ теченіе 1861 г. составлялись въ министерствѣ подробныя соображенія по упраздненію главнаго порта въ Архангельскѣ, дальнѣйшее существованіе коего, не принося никакой пользы, служило лишь источникомъ значительныхъ расходовъ, сокращеніе которыхъ въ настоящее время составляетъ одну изъ главнѣйшихъ и труднѣйшихъ обязанностей морскаго вѣдомства. Высочайше утвержденныя соображенія эти приведены уже выше въ исполненіе.

Черноморскіе адмиралтейскіе поселенцы освобождены отъ крѣпостной зависимости николаевскаго адмиралтейства и, согласно ихъ желанію, причислены къ сословію николаевскихъ мѣщанъ, а населенныя ими деревни обращены въ пригороды Николаева, съ предоставленіемъ всѣхъ принадлежащихъ имъ земель въ вѣчное и потомственное пользованіе пригородныхъ обществъ. Слншкомъ 7500 поселенцевъ, съ ихъ семействами, благословляютъ Государя за нынѣшнее свое благоденствіе и столь щедрое устройство ихъ быта въ награду за многолѣтніе труды ихъ и отцовъ ихъ на черноморскихъ верокахъ.

Сооруженіе амурскаго телеграфа для соединенія портовъ Восточнаго океана съ Николаевскомъ и Хабаровкой начало въ истекшемъ году отчасти приводиться въ исполненіе. Заказы для телеграфа окончены, и всѣ матеріалы и вещи, равно и служилыя лица отправлены въ Сибирь; съ нынѣшняго дѣла приступлено къ работамъ на мѣстѣ, а черезъ годъ это звѣно возмнковой нити, долженствующей соединить крайній востокъ съ центромъ Европы, будетъ окончено и приведено въ дѣйствіе.

Для отвращенія возможности повторенія бѣдствій голода, коимъ подверглась Камчатка, Государю Императору по всеподданнѣйшему докладу Управляющаго морскимъ министерствомъ, благоугодно было повелѣть, чтобы немедленно были составлены какъ въ Камчаткѣ, такъ и въ Охотскѣ, Гижигѣ и въ Удскомъ краѣ двухъ-годовой запасъ хлѣба и другихъ предметовъ первой необходимости, такъ что и на будущее время эти отдаленныя страны обезпечены отъ ужасовъ голода.

По представленію морскаго министерства, въ Николаевскѣ на Амурѣ разрѣшено, Высочайше утвержденнымъ нынѣшнемъ сибир-

скаго комитета, открыть женское училище, потребность кою сдѣлалась настоятельною съ увеличеніемъ населенія, состоящаго преимущественно изъ лицъ морскаго вѣдомства.

Преобразование корпуса морской артиллеріи, вслѣдствіе неудовлетворительнаго по современнымъ требованіямъ состоянія его, составляетъ также одинъ изъ важныхъ вопросовъ, разрѣшеніе коихъ относится къ предметамъ настоящей министерской дѣятельности. Мнѣнія о преобразованіи этого корпуса распадаются главнѣйше на два отдѣла. Нѣкоторые лица, коимъ поручено было разсмотрѣніе этого вопроса, полагаютъ оставить корпусъ морской артиллеріи въ настоящемъ составѣ, введя въ него лишь нѣкоторые измѣненія; другія же настаиваютъ на необходимости упразднить его, возложивъ обязанности по артиллерійской части на флотскихъ офицеровъ. Изъ значительнаго числа мнѣній, доставленныхъ лицами, близко знакомыми съ этимъ дѣломъ, составленъ сводъ, который нынѣ разсматривается.

Соображенія и изысканія средствъ, для развитія въ Россіи торговаго флота, служащаго естественнымъ резервомъ и пособіемъ флоту военному, не переставали составлять предметъ занятій морскаго министерства. Командированный съ этою цѣлію за границу дѣйствительный статскій совѣтникъ Доргобужинновъ изучалъ торговые флоты иностранныхъ государствъ, и частію лично, частію чрезъ корреспондентовъ, собралъ подробныя историческія, статистическія и административныя свѣдѣнія о торговыхъ флотахъ Англіи, Франціи, Пруссіи, Швеціи и Норвегіи, Даніи, Голландіи, Австріи и Италіи. Собранныя имъ свѣдѣнія послужатъ богатымъ матеріаломъ при обсужденіи совокупности мѣръ, необходимыхъ для развитія у насъ торговаго судоходства. Между тѣмъ, въ морскомъ министерствѣ производится изысканіе и собираются свѣдѣнія для той же цѣли. Такъ напр. напечатанъ и разосланъ свѣдущимъ лицамъ проектъ россійскаго морскаго права, потому что устарѣвшія наши постановленія по этому предмету требуютъ тщательнаго пересмотра и измѣненія; изучается возможность введенія морской записи въ прибалтійскихъ губерніяхъ; по представленію морскаго министерства, учрежденъ при либавской прогимназіи навигаціонный классъ и разрѣшено молодымъ людямъ купческаго сословія отправляться за границу, прежде достиженія совершеннолѣтія, для обученія въ иностранныхъ купеческихъ конторахъ.

Эмеритальная пенсіонная касса морскаго вѣдомства продолжала усилывать свои средства, постояннае приращеніе 300000 служить ручательствомъ въ вѣрности и осторожности расчетовъ, послужившихъ основаніемъ къ прочному ея существованію. Въ теченіе 1861 г. капиталъ кассы увеличился на 514000 р. и къ 1 января 1862 г. состоялъ изъ 3593000 р.

Въ 1861 г. изъ кассы выдано пенсій 230 лицамъ на сумму 11596 р. и единовременныхъ пособій 13 лицамъ на сумму 1311 р.

По счѣтѣ 1861 г. морскому вѣдомству было ассигновано 21397027 р. $4\frac{1}{2}$ к., которые распределялись по слѣдующимъ главнымъ отдѣламъ:

На содержаніе административныхъ учрежденій.	1631847 р.
— — — — — учебныхъ заведеній.	427711 »
— комиссаріатскую и провіантскую часть.	10441967 »
— кораблестроительныя надобности.	7157992 »
— морскую артиллерію.	300240 »
— строительныя работы.	1324212 »
— расходы по гидрографіи, на ученые предметы	
и печатанія.	113058 »

требовалось.

ассигновано.

На 1860 годъ	22422803 р. $84\frac{1}{4}$ к.	20375334 р. $46\frac{1}{4}$ к.
— 1861 —	23113849 » — »	21397927 » $4\frac{1}{2}$ »
— 1862 —	22231162 » — »	19000000 » — »

ОБЪ УБЫТКАХЪ ПРИНЯТЫХЪ НА СЧЕТЪ КАЗНЫ ВЪ 1862 ГОДУ

(Продолженіе) (*).

I. ПО КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОМУ ДЕПАРТАМЕНТУ.

Въ концѣ 1859 г., вслѣдствіе имѣвшагося въ виду предположенія о постройкѣ, изъ казенныхъ лѣсовъ, трехъ фрегатовъ большаго ранга, представилась необходимость приобрести большемѣрныхъ лѣсовъ для пополненія партій, законтракованныхъ у подрядчиковъ Бугтенгагена и Фелейзена. Вслѣдствіе сего управлявшій морскимъ министерствомъ адмиралъ Мѣтлинъ, въ ноябрѣ мѣсяцѣ 1859 г., приказалъ сообщить находившемуся въ то время за границею подполковнику Гезехусу, чтобы прінскалъ въ прусскихъ портахъ большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ на принципальные члены, величиною не менѣе 70 к. ф. въ каждой штукѣ, и если окажется, что таковыя лѣса можно будетъ купить, съ доставкою въ С.-Петербургъ, не дороже 1 р. 75 к. за куб. фут., то законтраковать сколько окажется возможнымъ; если же цѣна онымъ будетъ выше показанной, то г. Гезехусу поручено было сообщить кораблестроительному департаменту: сколько можно будетъ приобрести таковыхъ лѣсовъ и на какой именно цѣнѣ, съ непремѣннымъ условіемъ доставки этого лѣса въ навигацію 1860 г.

Послѣ того, вслѣдствіе донесеній подполковника Гезехуса и эксперта Кауфмана и доклада кораблестроительнаго департамента, адмиралтействъ-совѣтъ, по журналу 20 февраля 1860 г. ст. 21 557, разрѣшилъ: предоставить гг. Гезехусу и Кауфману купить приторгованные ими за границею до 150 т. в. ф. дубоваго лѣса, назначенныхъ категорій: подъ лит. А— $\frac{3}{4}$; лит. В— $\frac{3}{4}$; Е и F— $\frac{1}{4}$, всего количества, по объявленнымъ лѣсоторговцами пѣнамъ, а именно:

Дубовые брусья:

				за куб. футъ.	
Лит. А, отъ $\frac{100}{100}$	куб. ф. въ шт., по 1 р. 61 к.	(53 зил. гр.)	(*)		
— $\frac{100}{100}$	—	— 1 » 43 »	(47 » »)		
» В, — $\frac{75}{100}$	—	— 1 » 15 »	(38 » »)		
— $\frac{50}{100}$	—	— 1 » — »	(33 » »)		

Плансны голландской обдѣлки.

Лит. Е, длиною въ средней сложности 30 ф., толщиною въ 16 $\frac{1}{4}$ дюйм. 78 к. (26 зилб. грош.)

(*) М. Сб. сего года, № 2.

(.) 1 таллеръ = 91 $\frac{1}{4}$ коп.—1 зильбергрошъ составляетъ 12 фенинговъ и равняется почти 3 к. серебр.—30 зильбергрошей составляетъ 1 таллеръ. *Ред.*

Г, той же длины, но толщиной въ средней сложности $13\frac{1}{2}$ д. 66 к. (22 анльберг.)
и за доставку ихъ въ С.-Петербургъ:

Лит. а, 1 разрада	34 коп.
2 —	25 »
Лит. б, 1 разрада	19 »
2 —	15 »
Лит. Е и Г по	15 »

Кромѣ того, разрѣшено имъ приобрести до $\frac{1}{10}$ части, т. е. до 7500 куб. футъ мелкаго лѣса, годнаго однако же для корветскаго набора, полагая примѣрно по 50 коп. за куб. футъ, съ тѣмъ, чтобы всѣ эти лѣса были доставлены въ С.-Петербургъ въ навигацію 1860 года самими продавцами, которые обязаны застраховать грузы въ благонадежномъ обществѣ и въ случаѣ гибели оныхъ отыскивать гдѣ слѣдуетъ убытки, не вводя морское вѣдомство въ переписку по сему предмету, а для болѣе вѣрнаго обезпеченія казны постановить условіе, что послѣдняя часть платежа ($\frac{1}{10}$) должна быть уплачена за границу по прибытіи лѣсовъ въ С.-Петербургъ, не ожидая впрочемъ выгрузки оныхъ, о чемъ давать знать по телеграфу.

Впослѣдствіи, 5 марта 1860 г., объявлено было приказаніе Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала, что по измѣнившимся обстоятельствамъ, постройка фрегатовъ должна быть отложена; причемъ не представлялось уже особой надобности въ большемѣрныхъ лѣсахъ. Когда подполковнику Гезехусу сообщено было объ этомъ, и онъ спрошенъ былъ: нельзя ли прекратить покупку большемѣрныхъ лѣсовъ за границу? то Гезехусъ отозвался: что условіе на покупку 150 т. к. ф. дубовыхъ большемѣрныхъ лѣсовъ было уже въ то время заключено съ заграничными купцами, а потому не представлялось никакой возможности прекратить вовсе эту покупку, такъ какъ по прусскимъ законамъ пришлось бы морскому вѣдомству платить за это неустойку; но онъ полагалъ, что при строгой браковкѣ и надлежащемъ распредѣленіи лѣсовъ по категоріямъ, легко будетъ уменьшить поставку условленнаго количества лѣсовъ; и дѣйствительно, гг. Гезехусу и Кауфману удалось уменьшить разрѣшенную имъ поставку лѣсовъ почти на половину, не доводя однакожъ до жалобъ и просьбъ поставщика и безъ всякаго вознагражденія за таковое измѣненіе.

Подполковникъ Гезехусъ и экспертъ Кауфманъ, по полученіи увѣдомленія о вышеупомянутомъ рѣшеніи адмиралтействъ-совѣта, отъ 20 февраля 1860 г., заключили контрактъ съ данцигскимъ купцомъ Манкевичемъ, переведа утвержденную за фрахтъ плату на прусскія деньги и обязавъ его поставить лѣса въ С.-Петербургъ или Кронштадтъ, по слѣдующимъ цѣнамъ за куб. ф. вмѣстѣ съ доставкой:

Лит.	A, I	кат. по 2 р.	— к.	(2 тал. 5 з. гр. 9 фен.)
—	II	— — 1	» 66	» (1 — 25 — — —)
—	B, III	— — 1	» 33	» (1 — 14 — — —)
—	IV	— — 1	» 12	» (1 — 7 — — 9 —)
—	E, V	— — —	» 94	» (1 — — — 9 —)
—	F, VI	— — —	» 80	» (— — 26 — — 9 —)

Для разрѣшенной же $\frac{1}{100}$ части меньшихъ размѣровъ, они до-
бавили слѣдующія категоріи:

VII по 27 грш. 9 фен., за куб. футъ (90 к.).

VIII — 21 — 8 — — (64 к.).

Первая изъ этихъ послѣднихъ категорій составила изъ брусевъ, въ которыхъ оказалось при приѣмѣ кубическаго содержанія менѣе 50 футъ, а вторая составила изъ плансоновъ, имѣвшихъ толщины менѣе 15—16 д., или менѣе 25 фут. длины и изъ брусевъ менѣе 35 куб. фут.

Въ теченіе навигаціи 1860 г., доставлено изъ-за границы на семи судахъ 51 823 $\frac{3}{4}$ куб. ф., за которые деньги уплачены были русскимъ посольствомъ въ Берлинѣ сполна. Одинъ корабль *Адмиралъ Митлинъ*, на которомъ было, по обмѣру гг. Гезехуса и Кауфмана, 22 318 $\frac{10}{100}$ куб. фут., по случаю внезапнаго прекращенія навигаціи, зазимовалъ у финляндскихъ береговъ, и кромѣ того осталось въ Данцигѣ, три бруса, въ которыхъ заключалось 621 к. ф. Согласно условіямъ и разрѣшенію адмиралтействъ-совѣта, за лѣса, находившіеся на кораблѣ *Адмиралъ Митлинъ*, уплачено было по нагрузкѣ, $\frac{1}{100}$ частей, а $\frac{1}{100}$ уплачены по прибытіи лѣсовъ въ С.-Петербургъ въ началѣ мая 1861 г.; за остальные же три штуки, доставленные къ кронштадтскому порту въ августѣ мѣсяцѣ 1861 г., въ которыхъ при приѣмѣ оказалось 556 $\frac{10}{100}$ к. ф., не было уплачено вовсе.

Доставленные на кораблѣ *Адмиралъ Митлинъ* болѣе крупныя дубовыя брусья голландской обдѣлки, подвергнуты были тщательной браковкѣ здѣшней приѣмною коммпсією, которая, принявъ въ соображеніе, что брусья эти самыхъ большихъ размѣровъ, пригодныя на главные члены въ кораблестроеніи, а слѣдовательно употребляемы будутъ въ дѣло исподволь, признала необходимымъ, согласно правиламъ введенной въ 1861 году классификаціи, очистить ихъ отъ всѣхъ мѣстныхъ фаутовъ, опилить у нѣкоторыхъ штукъ концы, для совершеннаго удостовѣренія въ доброкачественности, по случаю подозрительныхъ концевыхъ трещинъ. Вслѣдствіе таковой браковки, въ принятыхъ брусьяхъ, оказалось, вмѣсто 22 318 $\frac{10}{100}$ куб. ф. (по размѣрамъ, принятымъ гг. Гезехусомъ и Кауфманомъ для расчета уплаты), только 21 612 $\frac{2}{100}$ к. ф., т. е. менѣе на 706 $\frac{1}{100}$ к. ф., на сумму 1250 тал. 4 фен. Исключивъ изъ этого недостатка, доставленные въ августѣ мѣсяцѣ въ кронштадтскому порту три бруса—

556⁰/₁₀₀ к. ф., на сумму 1071 тал. 25 злб. грош. 11 фениг., за которые деньги не уплачены и поставщиками не требованы, действительный дефицитъ отъ браковек груза корабля *Адмиралъ Митлинъ* простирался на 149⁰/₁₀₀ к. ф., на сумму 178 тал. 4 грош. 5 фен. (182 рубл.).

Принявъ въ соображеніе: 1) что действительная кубическая масса въ приобретенныхъ чрезъ подполковника Гезехуса и эксперта Кауфмана большемерныхъ лѣсахъ, простирается до 87 090 к. ф., но за сдѣланнымъ ими учетомъ въ размѣрахъ и обдѣлкѣ, это количество принято ими при расчетахъ для уплаты за 74 763⁰/₁₀₀ к. ф.; 2) что изъ сего количества ими не уплачено поставщику за три бруса и поставщикъ не требовалъ за нихъ уплаты, освѣдомясь о браковкѣ комисіею брусевъ, доставленныхъ на корабль *Адмиралъ Митлинъ*; 3) что приемная комисія тщательно браковала послѣдніе доставленные лѣса, на основаніи утвержденной уже въ 1861 г. классификаціи, которая при приемѣ гг. Гезехусомъ и Кауфманомъ за границею лѣсовъ, еще не была утверждена, отчего произошло означенное уменьшеніе; 4) что обвинять подполковника Гезехуса и эксперта Кауфмана въ злоупотребленіи, или упущеніи, нельзя, потому что они принимали и мѣрили лѣса за границею не на основаніи правилъ классификаціи, утвержденной впоследствии; 5) что гг. Гезехусъ и Кауфманъ содѣйствовали въ уменьшенію поставки большемерныхъ лѣсовъ на половину, не смотря на то, что ими уже были заключены условія съ заграничными поставщиками, безъ всякаго вознагражденія за такое уменьшеніе и безъ жалобъ со стороны означенныхъ поставщиковъ,—директоръ кораблестроительнаго департамента, на основаніи 43 § общаго образованія управленія морскимъ вѣдомствомъ, п. 4, разрѣшилъ: не подвергать гг. Гезехуса и Кауфмана взысканію *ста восьмидесяти двухъ* руб. и принять убытокъ сей на счетъ казны.

II. ПО ГИДРОГРАФИЧЕСКОМУ ДЕПАРТАМЕНТУ.

Отъ командира винтоваго фрегата «Свѣтлана» представлены въ гидрографическій департаментъ, два засвидѣтельствованные акта, объ утраченныхъ: лагъ-лотѣ Пелу и лагѣ Массея.

По разсмотрѣніи этихъ актовъ, оказалось, что утрата инструментовъ произошла отъ обстоятельствъ, неизбежныхъ при плаваніи фрегата, почему и происшедшій отъ этого убытокъ, на сумму 49 рублей 10 копѣекъ, принять на счетъ казны, разрѣшеніемъ директора департамента, по праву, предоставленному ему § 43, (пунк. 4.) общаго образованія управленія морскимъ вѣдомствомъ.

ИЗВѢСТІЯ О ПЛАВАНІИ НАШИХЪ СУДОВЪ ЗАГРАНИЦЕЙ.

РАПОРТЪ КОМАНДИРА КОРВЕТА «РЫНДА», КАПИТАНА 2 РАНГА СФУРСА-ЖИРКЕВИЧА.

Хакодате; 19 августа 1862 года ().*

1 августа въ 3 часа пополудни ввѣренный мнѣ корветъ «Рында» подъ парами отправился съ Гонъ-конгскаго рейда.

3 августа въ 6 часовъ утра, пройдя Пескадорскіе острова (въ Формозскомъ проливѣ) и несмотря на постоянное маловѣтріе отъ НО, вступилъ подъ паруса, чтобы по возможности сберечь болѣе угля; однакожь, послѣ двухсуточной лавировки, которою почти корветъ ничего не выигралъ, принужденъ былъ вступить опять подъ пары, которыхъ уже и не прекращалъ во все время плаванія Формозскимъ проливомъ.

На пути, 7 августа по утру, для пополненія запаса топлива, заходилъ въ китайское селеніе Келюнгъ (на сѣверной оконечн. о. Формозы), гдѣ, какъ кажется, нашихъ судовъ еще не бывало. Во время погрузки угля гребныя суда дѣлали въ бухтѣ промѣръ, и глубины оказались сходными съ означенными на англійской картѣ. Уголь купили очень дешево, именно: за тоннъ, съ доставкой, 5 долларовъ 40 центовъ (6 р. 85 к.) (*), тутъ уже влючена и таможенная пошлина; противъ того, что платили за уголь въ Гонъ-Конгѣ, здѣшній почти втрое дешевле; всего я купилъ 38 тоннъ. Изъ Келюнга вышли въ тотъ же вечеръ подъ парами и чѣмъ далѣе отходилъ отъ острова, тѣмъ вѣтеръ дѣлался полнѣе и корветъ могъ вступить подъ паруса, но ими пользовались только до остр. Чусима, гдѣ встрѣтили крѣпкій НО, задержавшій насъ двое съ половиною сутокъ. Корейскій проливъ шли подъ парами, а потомъ, до Сангарскаго пролива, подъ парусами.

19 августа, въ 11 ч. вечера, пришли на хакодатскій рейдъ благополучно.

Переходъ сопровождался чрезмѣрными жарами, имѣвшими весьма вредное вліяніе на здоровье команды; ежедневно прибывало боль-

(*) Рапортъ этотъ долженъ бы предшествовать рапорту кап. 2 р. Сфурса-Жиркевича, помѣщенному въ № 2 М. Сб. (оф. стр. 74), но такъ какъ онъ полученъ только 15 февраля сего года, то помѣщается теперь, не какъ послѣднее извѣстіе о плаваніи корвета «Рында», а какъ документъ. Ред.

(*) 1 долларъ имѣетъ 190 центовъ. Долларъ равняется 1 р. 31½ к. и ходитъ по курсу. Ред.

ныхъ по 2 и по 3 человѣка, и почти всѣ офицеры и гардемарины переболѣли, и нѣкоторые изъ нихъ довольно опасно; но, благодаря искусству и стараніямъ судоваго врача г. Павлицкаго, почти всѣ больные уже поправились, за исключеніемъ двухъ простудю, и трехъ—береговой болѣзню, полученной въ Гонъ-Конгѣ.

Дополнивъ здѣсь запасъ угля и давъ случай командѣ вымыться въ банѣ, намѣренъ 23 августа отправиться, согласно предписанія г. начальника эскадры, на Шантарскіе острова и въ Аянъ.

Репорты командира транспорта «Гилея», кап.-лейт. Эневиста.

I.

Де-Кастри; 17 октября 1862 года.

Прибывъ съ вѣреннѣмъ мнѣ транспортомъ въ заливъ де-Кастри августа 31 дня, а 3 сентября, на буксирѣ пароходо-корвета «Америка», отправился къ Амуру и прибылъ въ портъ Николаевскъ 12 сентября. Сдавъ грузъ и принявъ баластъ, транспортъ, 5 октября, на буксирѣ, пошелъ въ де-Кастри, куда прибылъ 13 октября. Здѣсь нагружаюсь еще баластомъ и дровами, что я надѣюсь покончить чрезъ два дня, и тогда транспортъ будетъ совершенно готовъ къ отправленію въ море. Отсюда я намѣренъ зайти въ Манилу для закупки разнаго бѣгучаго тавелажа и кабельтововъ, которые изъ николаевского порта не могли быть отпущены.

II.

Манила, 25 ноября 1862 г.

Отправясь изъ Николаевска съ вѣреннѣмъ мнѣ транспортомъ 5 октября 1862 г., я былъ буксируемъ до залива де-Кастри, куда прибылъ 13 октября. Принявъ надлежащее число баласта для плаванія океаномъ, 18 числа я вышелъ изъ де-Кастри и направилъ свой курсъ къ Формозскому проливу; но сильный противный вѣтеръ, позволявшій транспорту имѣть лишь зарифленный гротъ-марсель, принудилъ меня зайти въ Императорскую гавань. Этимъ случаемъ я воспользовался, чтобы нарубить лѣсу для судовыхъ потребностей и нѣсколько лисель-спиртовъ въ запасъ. Выждавъ здѣсь хорошей погоды и попутнаго вѣтра, я, 26 октября, вышелъ въ море, но къ несчастью засталъ опять противный вѣтеръ, вслѣдствіе чего спустился проливами: Лаперузовымъ и Св. Екатерины, въ Тихій океанъ; потомъ, мимо Батанскихъ острововъ, въ Манилу, куда прибылъ благополучно 25 ноября. На рейдѣ я засталъ клиперъ «Наѣздникъ».

На транспортѣ все благополучно; больныхъ нѣтъ.

По окончаніи закупокъ морской провизіи и другихъ матеріаловъ, я немедленно отправлюсь по назначенію—въ Мульмейнъ за грузомъ.

РАПОРТЪ КОМАНДИРА ФРЕГАТА «ДМИТРІЙ ДОНСКОЙ», КАПИТАНЪ-ЛЕЙТЕНАНТА БЕКЛЕШЕВА.

Порто-Ганде; 31 декабря 1862 г.

Выйдя изъ Таго утромъ 17 декабря, мы встрѣтили огромную зыбь отъ W и брамсельный SW. На другой день утромъ прекратили пары и поставили марсели въ два рифа, а къ ночи взяли третій рифъ, но послѣ полуночи вѣтеръ началъ отходить и къ утру мы уже могли нести полные паруса.

20 декабря зыбь значительно уменьшилась и вѣтеръ стихъ, а 21-го зыбь увеличилась опять, и розмахи доходили до 20°.

22 декабря, проходя о. Мадеру, имѣли маловѣтріе съ легкими шевалами отъ W, а 23-го, въ 4 ч. утра, вѣтеръ пошелъ къ N. Сдѣлалось ясно и тепло. Съ 24-го установилась прѣкрасная погода; термометръ на воздухѣ показывалъ + 19°, въ водѣ + 17°.

25 декабря, по всѣмъ признакамъ, казалось, что получили самый легкій пассатъ (въ широт. 27° 26' N, долготѣ 19° 50' W), съ которымъ въ продолженіе трехъ сутокъ сдѣлали 250 миль; но 28-го совершенно заштилъло и зыбь отъ W увеличилась. Развели пары и нашли опять пассатъ, 30 декабря утромъ, въ широт. 18° 34' N, долготѣ 24° 28' W, съ которымъ 31 декабря, въ 10 часовъ утра, достигли Порто-Гранде, гдѣ фрегатъ сталъ фертонингъ на рейдѣ.

Здѣсь я дополню запасъ угля и воды, дождусь европейской почты, которая должна придти 8 января, а 9 или 10 января отправлюсь къ острову Св. Екатерины.

Наши опрѣснители (Тона и Гранта) не даютъ воды, въ количествѣ, достаточномъ для суточного расхода, а потому необходимо каждую недѣлю разводить паръ въ машинномъ котлѣ и тогда въ сутки опрѣсняется до 660 ведръ. Камбузъ же вмѣстѣ съ хлѣбопекарной печью даютъ только до 150 ведръ. Аппаратъ Тона исправлялся три раза, потому что текъ трубами, проводящими холодную воду сѣвозъ чечевицы; аппаратъ же Гранта исправенъ, но сильно нагрѣвается. Въ настоящее время мы обрѣзаемъ брамсели, потому что они сильно вытянулись; то же самое скоро придется сдѣлать съ остальными парусами.

Праздники, благодаря отличной погодѣ, мы провели очень весело. Кромѣ всевозможныхъ игръ, матросы дали намъ три спектакля; разыгранны были: «Булочная», «Мельникъ» и «Дочка его благородія». Гардемарины и кондукторы сыграли: «Игроки» и «Женитьба». При этомъ,

кроме оркестра фрегатской музыки, участвовать оркестръ любителей—изъ гардемаринъ, въ числѣ 9 чел. Сцена была устроена на публ.

На фрегатѣ все благополучно; больныхъ: гардемаринъ Благо и 6 матросъ; слабыхъ при командѣ 10 человекъ.

Рапортъ командира клипера «Гайдамакъ», кап.-лейт. Пещурова.

Манилла; 27 декабря 1862 г.

24 декабря 1862 года клиперъ «Гайдамакъ» прибылъ въ Маниллу.

По предписанію начальника эскадры Тихаго океана клиперъ оставилъ Гонъ-Конгъ 20 декабря въ 6 ч. вечера, поэтому можно судить что переходъ сюда былъ не изъ скорыхъ, но впрочемъ вина въ томъ падаетъ ни на качества клипера, а на неблагоприятную погоду, встрѣченную нами по выходѣ въ море. Въ теченіе сутокъ мы имѣли вѣтрикъ ONO съ большою зыбью, при которомъ чтобы держаться на курсѣ, должны были дѣйствовать все время машиной, а затѣмъ, когда вѣтеръ отошелъ и мы прекратили паръ, то сила его на столько уменьшилась, что ходу было только отъ 6 до 7 узловъ. По мѣрѣ же приближенія къ Люсону вѣтеръ постепенно переходилъ въ штиль, и въ 100 миляхъ отъ входа, 24 декабря въ 7 ч. утра мы опять дали ходъ машинѣ до $\frac{1}{2}$ 5-го часа вечера, когда отдали якорь рядомъ съ корветомъ «Новикъ».

По распоряженію начальника эскадры мнѣ предписано слѣдующіе два мѣсяца плавать соединенно съ этимъ корветомъ, сначала по Сулуйскому и другимъ морямъ, омывающимъ Филиппинскіе и сосѣдніе съ ними острова, а потомъ вмѣстѣ же посѣтить и нѣкоторые порта въ Сіамѣ, Кохинхинѣ и Китаѣ. Исполненіе этого предписанія я рассчитываю начать со 2 января, что дастъ время корвету «Новикъ» привести въ надлежащій видъ еще на якорѣ переданный ему, не вполнѣ доконченнымъ, становъ къ 60 фунтовому орудію. Это орудіе ставится на корветъ вмѣсто 35 фунтоваго, а сіе послѣднее и еще одно изъ батарейныхъ его орудій я принялъ на клиперъ.

«Новикъ» прибылъ въ Маниллу 5 декабря; на немъ, какъ и на вѣренномъ мнѣ клиперѣ, все благополучно.

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

(исправлено по 28 февраля).

Названіе судовъ.	Ч и с л о					Командиры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Пушекъ.	Офицер. гардемар. в коцукъ.	Нижнихъ чиновъ.	Слѣдъ.			
На пути изъ Восточнаго океана въ Балтику.							
Клнп. Опричникъ.	6	8	92	150	К.-Л. Семивановъ 2.	20 ноября 1861 г. вышелъ изъ Батавіи и въ 1862 году долженъ бы возвратиться въ Балтику, но гдѣ въ настоящее время находится, свѣдѣній никакихъ нѣтъ.	
Въ Восточномъ океанѣ и у береговъ Сибири.							
Корв. Калевала.	15	15	168	250	К.-Л. Желтухинъ. (К-щій)	14 ноября 1862 г. былъ въ Нагасаки.	
Корв. Посадникъ.	11	13	154	200	Ф.-А. К. 2 р. Бириневъ 1.	5 августа нах. въ крейсерствѣ по Японск. морю; къ 10 авг. долж. быть въ Нагасаки.	
Клнп. Разбойникъ	6	8	90	150	К-щій Л. Поповъ.	21 октября приб. въ Нагасаки и 8 ноября коман. хотѣлъ идти въ Сингапуръ.	
» Набздникъ.	6	9	90	150	К-щій К.-Л. Конаржевскій.	25 ноября наход. въ Манилаѣ	
» Абрекъ. . .	5	12	131	300	К. 2 р. Пилкинъ 1.	15 нояб. приб. въ Гонъ-Конгъ.	
Корв. Богатырь.	17	27	266	360	К.-Л. Чебышевъ.	3 ноября приб. въ Нагасаки.	
Корв. Новикъ.	11	21	168	200	К.-Л. Скриплевъ.	5 декабря приб. въ Манилу.	
» Рында	11	20	167	200	К. 2 р. Сфурса-Жиревичъ.	17 октября приб. въ Нагасаки.	
Пар. тран. Гиланъ.	6	10	40	600	К.-Л. Энквиствъ.	25 ноября приб. въ Манилу, откуда коман. хотѣлъ идти въ Мульмейнъ.	

Шхуна Сахалинъ.	4	7	32	40	К-щій Сеининъ.	12 октяб. приб. въ Нагасаки.
Клин. Гайдамакъ.	7	7	138	250	К.-Л. Пешуровъ.	24 декабря приб. въ Манилу.
Вин. лод. Моржъ. Въ Средиземномъ морѣ.	2	—	—	80	Лейт. Линденъ.	14 ноября была въ Нагасаки.
Фр. Ген.-Адмиралъ.	70	39	757	800	К. 1 р. Штофрегенъ.	13 декабря наход. на Пирейс. рейдъ.
Фрег. Осляби .	45	31	436	360	К. 1 р. Назимовъ.	2 февраля 1863 г. вышелъ съ рейда острова Корфу.
На станции въ Кон- стантинополѣ.						
Парох. Никерманъ	4	6	53	100	К.-Лейт. Кумани 2.	Въ Константи- нополѣ.
Въ Атлантическомъ океанѣ.						
Ф. Дмитрій Донской	51	139	637	800	К.-Л. Беклешовъ.	10 января изъ Порто Гранде вы- шелъ въ о-ву Св. Екатерины.
Отправился въ амери- канскимъ берегамъ Атлантическаго оке- ана.						
Клин. Алмазъ .	7	17	160	350	К.-Л. Зеленый 5.	Въ Англіи.
На пути въ Восточ- ный океанъ.						
Клин. Жемчугъ.	7	18	159	350	К.-Л. Шварцъ.	Въ Англіи.

ВѢДОМОСТЬ КАПИТАЛАМЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

МОРСКАГО ВѢДОМСТВА, КЪ 1-МУ ФЕВРАЛЯ 1863 г.

Суммъ эмеритальнаго капитала морскаго вѣдомства:	Оставалось къ 1-му января.		Поступило въ январь.		Итого.		Израсходовано въ январь.		Осталось къ 1-му февраля 1863 года.	
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Въ деньгахъ	46644	86½	11798	74½	58443	60½	103390	41	<i>Передерж</i> См. прим. 2. —44946 80½	
Въ билетахъ Комиссiи Погашенiя долговъ:										
а) 5-го 4½ займа	750000	»	»	»	750000	»	»	»	750000	»
б) 5 и 6-го 5½ займа	208000	»	»	»	208000	»	»	»	208000	»
в) 4½ непрерывно-ходныхъ билетахъ	564865	»	»	»	564865	»	»	»	564865	»
Въ облигацияхъ Главнаго Общества Россiйскихъ желѣзныхъ дорогъ	1000000	»	»	»	1000000	»	»	»	1000000	»
Въ Государственныхъ 5½ банковыхъ билетахъ	1014800	»	»	»	1014800	»	»	»	1014800	»
5½ выкупн. свѣдѣтел	105150	»	421400	»	526550	»	»	»	526550	»
Итого	3689459	86½	433198	74½	4122658	60½	103390	41	4019268	19½
Въ билетахъ	»	»	»	»	»	»	»	»	4064215	»
Долговой расходъ произведенъ на	»	»	»	»	»	»	»	»	—44946	80½

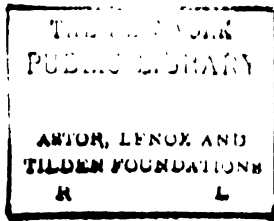
Примѣчанiя: Комиссiя, свидѣтельствующая книги и суммы эмеритальной кассы, повѣривъ 7 февраля 1863 г., съ подлинными приходо-расходными документами, счетъ эмеритальной кассы, нашла: 1) что выведенный къ 1 февраля 1863 г. остатокъ въ разныхъ кредитныхъ бумагахъ 4 064 215 руб. съ подлинными документами оказался вѣренъ и на лицо и 2) что выведенный по книгамъ казначейства къ 1 февраля расходъ 44 946 р. 80½ к., выше имѣвшихся наличныхъ суммъ эмеритальной кассы, оказался вѣрнымъ. Долговой расходъ этотъ произведенъ изъ общихъ наличныхъ суммъ казначейства морскаго министерства, въ виду полученiя изъ главнаго казначейства, въ январѣ мѣсяцѣ сего 1863 года 91 500 р., составляющихъ сумму вычетовъ въ эмеритальную кассу за январскую треть.

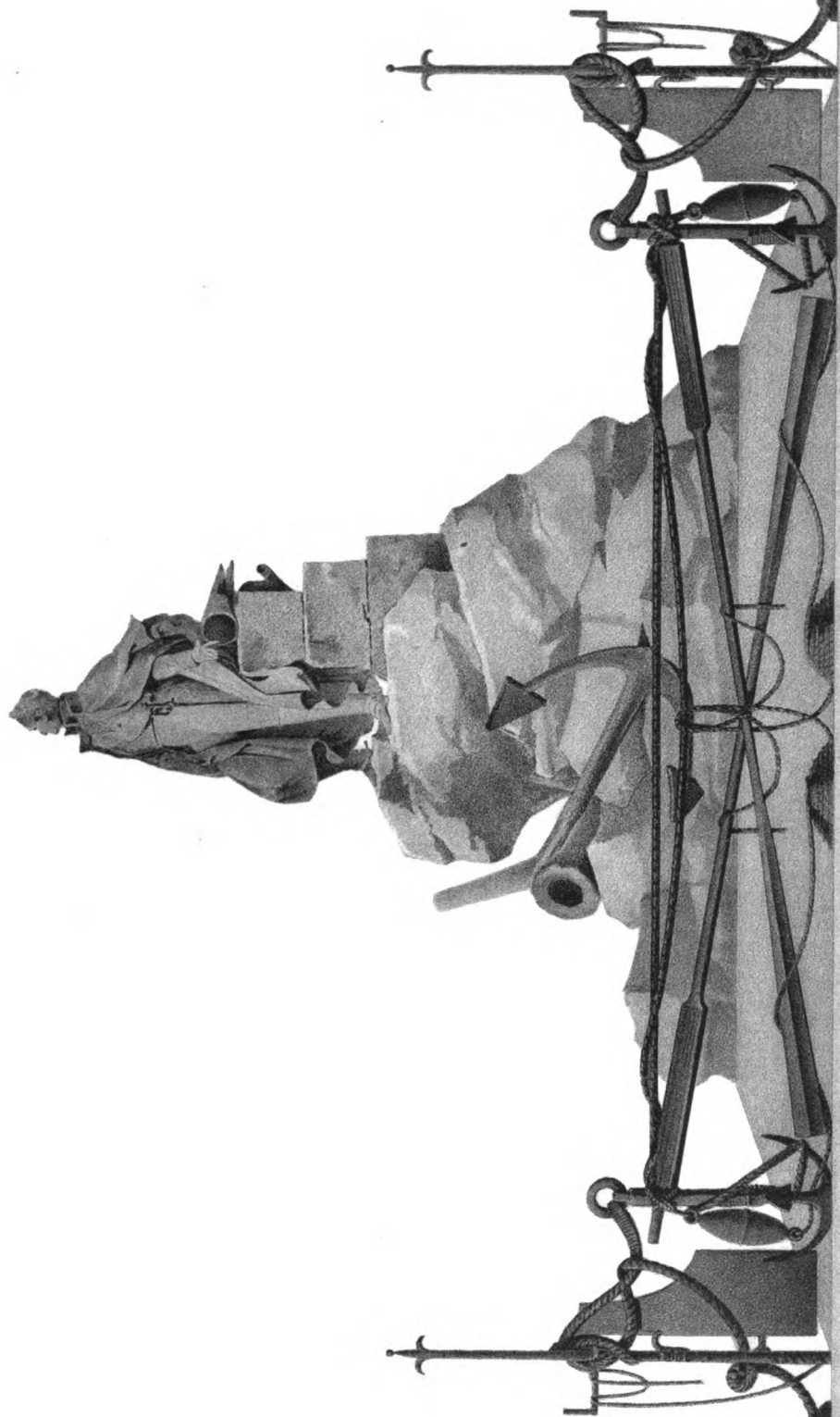
Подписали: Статсъ-Секретарь Князь Оболенскiй, Генералъ-Лейтенантъ Терентьевъ, Коллежскiй Совѣтникъ Бушъ, Контръ-Адмиралъ Зеленой, Капитанъ 1 ранга Жандоръ, Коллежскiй совѣтникъ Маннъ, Контръ-Адмиралъ Князь Голицынъ и Статскiй Совѣтникъ Шульцъ.

Начальникъ Казначейства, Бѣлковскiй.

III

НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ





THE ANCHOR, THE COMPASS, THE DIVIDER, THE GAVEL, THE TELESCOPE, THE BOX, THE EQUIPMENT

О ПАМЯТНИКЪ

АДМИРАЛУ ГРЕЙГУ (*)

Въ № 71 Кронштадтскаго Вѣстника я съ истиннымъ удовольствіемъ прочелъ статью «Нѣсколько словъ о покойномъ адмиралѣ А. С. Грейгѣ». Будучи самъ черноморцемъ и принадлежа частью къ эпохѣ управленія черноморскимъ флотомъ адмирала Алексѣя Самойловича, я хорошо помню послѣдніе годы пребыванія тамъ адмирала и его полезной дѣятельности, а потому, надѣюсь, каждому будетъ понятно, отчего такъ близко къ сердцу принялъ я эту статью и почему считаю своею обязанностию сказать нѣсколько словъ въ защиту черноморцевъ, бывшихъ подчиненныхъ А. С. Грейга, а вмѣстѣ съ тѣмъ и пояснить какъ составила мысль о сооруженіи памятника адмиралу и кому она принадлежитъ. Хотя по нѣкоторымъ причинамъ я нѣсколько поздно принимаюсь за это, но, слѣдуя пословицѣ: лучше поздно, чѣмъ никогда, рѣшаюсь теперь помѣстить статью мою на страницахъ Морскаго Сборника, не въ видахъ возбужденія полемики, а напротивъ, чтобы поясненіемъ своимъ открыть истину и

(*) Помѣщая въ М. Сб. эту статью, редакція считаетъ долгомъ благодарить почтеннаго автора, за исполненіе нашей просьбы—разъяснить обстоятельства сооруженія памятника адмиралу А. С. Грейгу.

Ред.

прекратить разныя неимѣющія основанія предположенія, равно оскорбительныя для черноморцевъ и для памяти покойнаго адмирала.

Нельзя конечно не сожалѣть о томъ, что до настоящаго времени мы не имѣемъ еще біографіи А. С. Грейга; она давно бы открыла всѣмъ поучительную исторію жизни и заслугъ этого замѣчательнаго государственнаго человѣка. Но съ другой стороны, прочитывая съ особеннымъ удовольствіемъ появляющіяся въ настоящее время статьи и воскресающія воспоминанія современниковъ объ Алексѣѣ Самойловичѣ, я готовъ даже радоваться, что біографія его не была издана прежде, и что теперь, когда по случаю возбужденнаго вопроса о памятникѣ и біографіи, есть еще многимъ время высказаться и поспѣшить доставленіемъ новыхъ матеріаловъ, къ имѣемымъ уже въ достаточномъ количествѣ, можно съ увѣренностію ожидать, что біографія А. С. Грейга, составленная при такихъ данныхъ, вполнѣ удовлетворитъ общимъ ожиданіямъ.

Все появившееся въ послѣднее время въ печати объ А. С. Грейгѣ чрезвычайно вѣрно обрисовываетъ его дѣятельность и характеръ, а потому говорить что либо объ этомъ вышло бы повтореніемъ. Замѣчательное умѣнье адмирала обращаться съ молодыми людьми (о чемъ такъ подробно говорится въ № 71 Кронштадтскаго Вѣстника), поощряя ихъ къ научнымъ занятіямъ и любви къ своему дѣлу, я испыталъ на себѣ, и конечно никогда не забуду тѣхъ истинно отеческихъ наставленій и совѣтовъ, которые были имъ даны мнѣ при производствѣ въ мичманы, и направили меня на путь той службы, которой я съ тѣхъ поръ исключительно посвятилъ себя и которую всегда любилъ и люблю неизмѣнно. Его же ходатайству я былъ обязанъ оставленіемъ въ черноморскомъ флотѣ, гдѣ послѣ того и прослужилъ до конца 1852 года.

Это послѣднее обстоятельство дало мнѣ возможность быть свидѣтелемъ многого, совершеннаго А. С. Грейгомъ и М. П. Лазаревымъ; слѣдовательно, я какъ очевидецъ могу, отстранивши всякое пристрастіе, засвидѣтельствовать, что каждый изъ этихъ дѣятелей, по своимъ истиннымъ заслугамъ и огромной пользѣ, принесенной черноморскому флоту, имѣлъ свои неотъемлемыя достоинства. Алексѣй Самойловичъ, какъ признавали вообще всѣ его современники и всѣ знавшіе его, былъ человѣкъ свѣтлаго,

проницательнаго ума, съ вѣрнымъ политическимъ государственнымъ взглядомъ, обширными, многосторонними познаніями, большою учености и стоялъ далеко впереди своего вѣка. Михайлъ Петровичъ имѣлъ также свои особенныя достоинства, которыя ставили его высоко въ мнѣніи каждаго служившаго подъ его начальствомъ, и къ лучшей его характеристикѣ надо отнести то, что онъ всегда съ особеннымъ уваженіемъ отзывался объ Алексѣѣ Самойловичѣ и никогда не позволялъ клеветникамъ, которыхъ, къ несчастію, всегда и вездѣ довольно, — говорить что либо противъ него.

Средства, которыми располагалъ А. С. Грейгъ для устройства черноморскаго флота и портовъ, были несравненно менѣе отпускаемыхъ впослѣдствіи для той же цѣли; но, не смотря на ихъ незначительность и принимая въ соображеніе всю трудность почти первоначальнаго устройства, Алексѣемъ Самойловичемъ сдѣлано очень много. Подробное исчисленіе всего будетъ принадлежать его біографіи, въ матеріалахъ для которой есть довольно фактовъ, чтобы обрисовать все его управленіе отъ начала до конца и выказать поразительную разницу положенія черноморскаго флота, въ которомъ онъ находился при назначеніи адмирала А. С. Грейга главнымъ командиромъ, и то, въ какомъ флотѣ былъ имъ оставленъ. О первомъ положеніи мнѣ подробно рассказывали мои братья, служившіе тогда во флотѣ, второе положеніе я самъ видѣлъ. Былъ я также свидѣтелемъ и тѣхъ душевныхъ привѣтствій и чувствъ искренней преданности и любви, которыя непритворно выражались на прощальномъ обѣдѣ, данномъ А. С. Грейгу при отъѣздѣ его изъ Николаева въ 1833 году, и былъ я при погребеніи М. П. Лазарева, самъ плакалъ и былъ свидѣтелемъ искреннихъ слезъ, пролитыхъ при этомъ почти всѣми приеутствовавшими. Изъ этого можно вывести заключеніе, что оба эти дѣятеля, за исключеніемъ небольшого числа враговъ и недоброжелателей, которыхъ они имѣли, какъ и всѣ люди высоко поставленные, были весьма любимы, высоко цѣнимы и глубоко уважаемы своими подчиненными, и потому, присоединивъ къ этому особенныя государственныя заслуги каждаго, память о нихъ слѣдовало увѣковѣчить; но при этомъ возникаетъ вопросъ, — почему М. П. Лазареву памятникъ уже воздвигается, тогда какъ о сооруженіи памятника А. С. Грейгу только недавно возбуждена мысль? Вотъ это я и хочу разъяснить теперь. Приведеніе въ

исполненіе такого дѣла, какъ сооруженіе памятника, зависитъ прежде всего отъ денежныхъ средствъ, и потому не надо забывать, что подписка на памятникъ М. П. Лазареву состоялась подъ вліяніемъ свѣжаго, глубокаго впечатлѣнія, произведеннаго на всѣхъ его смертію, застигшей покойнаго адмирала въ полномъ разгарѣ дѣятельности, сознательная оцѣнка которой и выразилась единодушнымъ желаніемъ современниковъ обезсмертить его память. Подписка состоялась въ самый день погребенія адмирала, когда, по окончаніи весьма торжественной похоронной процессіи, всѣ предваренные другъ другомъ отправились во вновь вторично сооруженную въ то время М. П. Лазаревымъ бібліотеку и тутъ же, въ полчаса времени, сборъ по подпискѣ дошелъ до значительной цифры, давшей возможность безотлагательно приступить къ дѣлу. При другихъ обстоятельствахъ оставилъ черноморскій флотъ А. С. Грейгъ; онъ уѣзжалъ въ Петербургъ занять постъ члена государственнаго совѣта и въ исполненіи этой обязанности, какъ равно и многихъ другихъ, поручаемыхъ покойному адмиралу высокимъ довѣріемъ Государя Императора, онъ продолжалъ свою полезную дѣятельность еще 12 лѣтъ и слегъ въ могилу въ 1845 году. Слѣдовательно, не мало времени прошло до того, когда мысль о сооруженіи ему памятника могла быть предложена открыто. Она таилась однакожъ у всѣхъ бывшихъ подчиненныхъ и современниковъ адмирала, хотя въ періодъ этого времени число ихъ по разнымъ обстоятельствамъ значительно уменьшилось, — и общее желаніе наше высказалось уже окончательно во время посѣщенія Государемъ Императоромъ и Его Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ города Николаева въ 1861 году, когда возникъ вопросъ—гдѣ ставить памятникъ М. П. Лазареву—въ Николаевѣ или въ Севастополѣ? Для рѣшенія этого вопроса былъ вызванъ изъ Петербурга въ Николаевъ и сооружающій памятникъ даровитый художникъ нашъ Н. А. Пименовъ. Находясь въ это время также въ Николаевѣ, я былъ въ числѣ старичковъ, нашихъ черноморскихъ адмираловъ, когда желаніе о сооруженіи памятника А. С. Грейгу рѣшили привести въ исполненіе; при чемъ на меня, какъ на проживающаго въ Петербургѣ, было возложено собрать свѣдѣнія о цѣнѣ, которая можетъ потребоваться для сооруженія памятника, и отдѣльно бюста адмирала; для этого я обратился къ тому же г. Пименову; долго тянулось дѣло наше о предварительныхъ соображеніяхъ, свѣдѣн

проч. Кто имѣлъ дѣло съ художниками, тотъ конечно хорошо знаетъ, что скоро такія дѣла не дѣлаются; однакожъ мнѣ удалось узнать что было необходимо, получить отъ г. Пименова проэктъ и рисунокъ памятника, которые предварительно начатія дѣла я рѣшился представить Генералъ-Адмиралу и, выразивъ при этомъ Его Высочеству мысль нашу и желаніе соорудить памятникъ адмиралу А. С. Грейгу, просилъ сказать мнѣ—можемъ ли мы разсчитывать на дозволеніе Государя Императора и въ случаѣ надобности на нѣкоторое содѣйствіе отъ морскаго вѣдомства. Мысль эта была принята Его Высочествомъ съ особеннымъ вниманіемъ; рисунокъ памятника былъ оставленъ Великимъ Княземъ у себя и за тѣмъ доложенъ Государю Императору. Черезъ нѣсколько дней мнѣ было сообщено полное на это соизволеніе Его Величества и поощреніе къ исполненію нашего желанія. Сообщивъ объ этомъ немедленно, какъ равно и объ условіяхъ г. Пименова своимъ товарищамъ по этому дѣлу въ Николаевѣ, я также послалъ имъ рисунокъ проэкта, и по пріѣздѣ вскорѣ за тѣмъ въ Петербургъ главнаго командира николаевскаго порта, вице-адмирала фонъ-Глазенапа, я отъ лица всѣхъ товарищей моихъ объяснилъ ему о ходѣ всего дѣла и просилъ объ официальномъ испрошеніи дозволенія подписки на сооруженіе памятника. По пріѣздѣ моемъ въ Николаевъ, въ 1862 году, и по возвращеніи вице-адмирала фонъ Глазенапа изъ Петербурга, я передалъ ему какъ фотографическіе снимки съ рисунковъ г. Пименова, такъ и всю переписку мою съ нимъ по случаю предположенія о сооруженіи памятника.

Вскорѣ за тѣмъ мы съ особеннымъ удовольствіемъ прочли объявленіе въ приказахъ по морскому вѣдомству о разрѣшеніи Государя Императора открыть подписку и предъ отъѣздомъ моимъ изъ Николаева, въ августѣ 1862 года, Б. А. фонъ-Глазенапъ сообщилъ мнѣ о предположенныхъ имъ распоряженіяхъ относительно назначенія комисіи по постройкѣ памятника и проч.

Вотъ настоящая исторія всѣхъ предварительныхъ соображеній и дѣйствій по устройству памятника нашему бывшему и многоуважаемому адмиралу Алексѣю Самойловичу Грейгу. Цѣль моя—сдѣлать все это гласнымъ, происходитъ не отъ того, чтобы я хотѣлъ выставить имя свое и имена своихъ товарищей черноморцевъ, какъ основателей этого дѣла; я напротивъ, рѣшаюсь не подписывать подъ статью своего имени и передамъ его въ редакцію

Сборника вмѣстѣ съ именами моихъ товарищей, съ просьбою, если редакция признаетъ возможнымъ, то не объявлять ихъ, такъ какъ я на это не уполномоченъ. Къ объясненію же дѣла этого, я какъ упомянулъ уже въ началѣ статьи, рѣшаюсь на томъ основаніи, что въ статьѣ Кронштадтскаго Вѣстника № 71 я и всѣ старики черноморцы съ грустью прочли несправедливое обвиненіе, выраженное словами: «Хотя болѣе 30 лѣтъ прошло уже съ тѣхъ поръ, какъ черноморскій флотъ лишился знаменитаго своего наставника, но ни одинъ черноморецъ и не подумалъ замолвить о немъ словечко, и только теперь, но и то съ другой стороны, неожиданно раздался голосъ и притомъ голосъ рѣшительный; да, большой грѣхъ взяли на себя старые черноморцы и проч.....» Изъ описанія моего можно видѣть теперь, что голосъ о сооруженіи памятника А. С. Грейгу раздался не съ другой стороны, а поданъ именно черноморцами; зачѣмъ же, не зная дѣла, пятнать цѣлое сословіе людей, незаслужившихъ такого обиднаго приговора.

Беру на себя увѣрить какъ автора статьи, помѣщенной въ № 71 Кронштадтскаго Вѣстника, такъ и всѣхъ тѣхъ, которые бы раздѣляли убѣжденіе его въ приведенныхъ выше строкахъ статьи, что глубокое уваженіе и чувства искренней признательности къ адмиралу А. С. Грейгу, при полномъ сознаніи его высокихъ заслугъ и огромной пользы, принесенной имъ морской службѣ вообще и черноморскому флоту въ особенности, не говоря уже о его государственныхъ заслугахъ, ни на минуту не оставляло и не оставляетъ бывшихъ подчиненныхъ покойнаго адмирала, нынѣ совершенныхъ стариковъ или почти стариковъ. Всѣ они, отправляясь мало по малу на вѣчный покой, уносятъ съ собою чистыя и благодарныя чувства къ адмиралу; оставшіеся же еще въ живыхъ, хотя конечно и не въ большомъ числѣ, могу увѣрить какъ очевидецъ, приняли извѣстіе о рѣшеніи дѣла по сооруженію памятника, съ искреннею радостію и каждый съ удовольствіемъ принесетъ посильную свою лепту, не какъ вынужденный налогъ, а какъ вполнѣ добровольное приношеніе. Послѣ всего этого мнѣ остается еще сказать что всѣмъ намъ вообще весьма было бы желательно видѣть печатаемыми въ Морскомъ Сборникѣ, отъ времени, до времени, всѣ распоряженія коммисіи, назначенной въ Николаевѣ по сооруженію памятника адмиралу А. С. Грейгу, а также просить еще всѣхъ тѣхъ, которые имѣютъ

какія либо свѣдѣнія объ адмиралѣ, его управленіи флотомъ и другіе матеріалы для его біографіи, поспѣшить доставленіемъ ихъ въ редакцію Морскаго Сборника, которая, какъ я съ удовольствіемъ узналъ, готова оказать всевозможное содѣйствіе къ тому, чтобы ожидаемая всѣми съ большимъ нетерпѣніемъ біографія адмирала А. С. Грейга, была составлена и издана въ такомъ видѣ, какъ того вполне заслуживаетъ это замѣчательное по своимъ государственнымъ заслугамъ лицо. За такое прекрасное и благородное намѣреніе заранѣе благодаримъ редакцію Морскаго Сборника и спѣшимъ подѣлиться со всѣми этою пріятною новостью.

Теперь, когда уже не можетъ болѣе подлежать сомнѣнію сооруженіе памятника и изданіе біографіи адмирала А. С. Грейга, могу и я сказать въ свою очередь: пусть предположенный червоморцами къ сооруженію въ г. Николаевѣ памятникъ напоминаетъ будущимъ поколѣніямъ нашимъ, примѣръ адмирала и человека, а біографія его пусть поучаетъ какимъ образомъ можно сдѣлаться достойными такой памяти, любви и уваженія.

Передавая статью мою для напечатанія въ Морской Сборникъ, я не лишнимъ считаю приложить также два фотографическіе снимка съ рисунковъ проекта памятника съ покорнѣйшею просьбою, если признается возможнымъ, то помѣстить къ статьѣ и копію съ нихъ.



СЕВАСТОПОЛЬ

1852 годъ

(Записки врача морской службы)

Продолженіе ()*.

Преобразование въ черноморскомъ флотѣ и назначеніе М. Н. Лазарева начальникомъ штаба черноморскаго флота. — Военная гавань. — Назначеніе фрегата «Архипелагъ» съ Муравьевымъ въ Египетъ. — Приѣздъ М. П. Лазарева въ Севастополь. — Назначеніе фрегату «Архипелагъ» отпущенія и передается фрегату «Штандартъ». — Севастопольскій морской госпиталь. — Холодная пирушка у братьевъ М.... и вѣсть о снаряженіи отряда судовъ въ Константинополь. — Свадебный вечеръ въ домѣ чиновника Чернявскаго.

Проектъ преобразования черноморскаго флота, начатый еще въ 1850 году и окончательно пересмотрѣнный особымъ комитетомъ въ С. - Петербургѣ подъ предсѣдательствомъ адмирала А. С. Грейга, по утвержденіи приведенъ былъ въ исполненіе только въ 1852 году, съ прибытіемъ въ Николаевъ контръ-адмирала М. П. Лазарева, который, вслѣдствіе состоявшихся реформъ назначенъ былъ начальникомъ штаба главнаго командира черноморскаго флота и портовъ. Вскорѣ по прибытіи М. П. Лазарева въ Николаевъ, въ Севастополь получено было предписаніе, съ прилагавшеюся при немъ программой, о составленіи «штаба командира севастопольскаго порта». Выборъ членовъ въ составъ штаба предоставлялся на усмотрѣніе флотскаго въ Севастополь начальника. Въ это время, флотскимъ въ Севастополь начальни-

(*) См. М. Сб. № 2.

комъ и командиромъ порта былъ вице-адмиралъ К. Ю. Пата-
нiоти; по управленiю дѣлами, завистѣвшими отъ него по порту,
какъ извѣстно уже читателю изъ предшествовавшихъ статей
сихъ записокъ, распоряжалась *походная канцелярiя*, при кото-
рой состояли знакомые намъ *эскадръ - майоръ* и *секретарь*
(Осипъ Андреичъ). Теперь, *походная канцелярiя съ состоя-*
щими при ней—упразднилась или уничтожилась вовсе, а вмѣ-
сто нея, въ самое непродолжительное время, составилъ *штабъ*,
въ составъ котораго назначены были: дежурный штабъ-офицеръ
(капитанъ 2 ранга Бардаки), два старшихъ адъютанта (лейте-
нанты — Чигирь и Колесниковъ), оберъ-аудиторъ (аудиторъ
Бочаровъ) и значительный комплектъ старшихъ и младшихъ
писарей. На первыхъ порахъ, во вновь сформированномъ штабѣ,
теченіе дѣлъ вообще потекло какъ-то не совсѣмъ быстро и
плавно, потому что на первыхъ же порахъ по руслу теченiя
дѣлъ встрѣтились корчаги; корчаги эти составляли страшную
запутанность въ предшествовавшихъ дѣлахъ, съ умысломъ или
безъ умысла допущенную секретаремъ (Осипомъ Андреичемъ),
такъ что, для распутыванiя встрѣчавшихся запутанностей, при-
знано было необходимымъ на нѣкоторое неопредѣленное время
оставить Осипа Андреича при штабѣ, *auxillator'омъ*, или спра-
вочнымъ кодексомъ, для членовъ штаба вообще, съ производ-
ствомъ ему того же довольствiя, какое было имъ получаемо.
Онъ и былъ оставленъ (и оставался что-то очень долго — чуть
ли не до самой своей кончины). По конторѣ надъ портомъ
произошли также большiя измѣненiя: капитану надъ портомъ
(капитанъ 1 ранга Викорстъ) прибавлены помощники; въ крисъ-
комисарскомъ и провіантмейстерскомъ отдѣленiяхъ также
прибавлены чиновники, а нѣкоторые изъ старыхъ смѣнены и
замѣнены новыми. Въ этомъ же году въ Севастополь прибылъ
контръ-адмиралъ А. П. Авиновъ, назначенный командиромъ
3 бригады 4 флотской дивизii.

При новыхъ реформахъ, и со вступленiемъ М. П. Лазарева
въ должность начальника штаба черноморскаго флота и портовъ,
дѣла по исправленiю кораблей, впередъ какъ-то не подвигались—
оставались по прежнему тѣ же нескончаемыя требованiя коман-
дировъ судовъ, неудовлетворявшiяся конторою надъ портомъ, та
же апатiя конторы надъ портомъ къ требованiямъ командировъ,
крики и порицанiя послѣднихъ на бездѣйствiе мѣстнаго управ-

ленія, — и въ особенности, вся горечь негодованія командировъ изливалась на оберъ-интенданта. Ново-сформированный штабъ командира севастопольскаго порта хотя и дѣятельно поддерживалъ шумливую энергію капитановъ перепискою о *выполненіи* ихъ *требованій*, но дѣла, кромѣ переписки—въ существенномъ впередъ не подавались. Между-тѣмъ, не говоря о мелкихъ судахъ, большая часть кораблей при начатыхъ исправленіяхъ оставались разснащенными, выгруженными до трюма; все выгруженное изъ кораблей, по неимѣнію магазиновъ и даже сараевъ (не вездѣ), сложено было по берегамъ гавани (южной бухты) не совсѣмъ въ приличномъ порядкѣ; матросы экипажей и мастеровые отъ порта, ежедневно высылавшіеся къ работамъ, при недостаткѣ матеріаловъ хотя ничего не дѣлали, но отъ дѣла, какъ говорится, не бѣжали. Отъ нечего дѣлать заставляли ихъ передвигать и перекладывать то, что уже двадцать разъ было передвинуто и переложено; гиканья, треканья раздавались вездѣ, движеніе людей въ гавани замѣчалось большое, но все это какъ-то походило больше на движеніе рыночное, тѣмъ болѣе, что тутъ много было переселившихся съ рынка торговыхъ, бабъ съ разными лакомыми съѣдомыми припасами: смотришь—тамъ баба съ лоточкомъ сидитъ на карронадѣ, тамъ другая съ кошелькомъ—расположилась въ пушечномъ станкѣ, какъ въ вольтеровскомъ креслѣ; тамъ третья — въ тѣни узкаго промежутка разныхъ складовъ спитъ не въ граціозномъ положеніи, а вотъ и четвертая... что четвертая? ворчитъ на *щепочницу*, что щепы собираетъ: «вишь, негодница, зубоскалка какая!.. кажись и могла бы ищо, а поди-ты, вотъ-она-што!.. Мать-то, негодница, шляха, совсѣмъ опошлѣла—кому-жъ добру-то научить?..»

Лазарева со дня-на день ожидали въ Севастополь.

Еще до прибытія М. П. Лазарева въ Севастополь, получено было предписаніе о снаряженіи одного изъ исправѣвшихъ фрегатовъ для отплытія съ Н. Н. Муравьевымъ въ Египетъ. Выборъ палъ на 60 пушечный фрегатъ «Архипелагъ»; командиромъ фрегата былъ к.-л. Богдановичъ. Первымъ распоряженіемъ, въ отношеніи приготовленія фрегата къ кампаніи, было—укомплектовать его офицерами; онъ и былъ укомплектованъ ими, кажется, болѣе нежели двойнымъ комплектомъ, большую часть котораго составляли офицеры съ красными воротниками, а всѣ вообще—принадлежащіе къ категоріи «доморощенныхъ»; распо-

риженіе это дѣлалось помимо требованій командира фрегата, на которое онъ не могъ имѣть вліянія. Но на фрегатѣ имѣлся одинъ только комплектъ парусовъ, да и то отчасти потертыхъ, бѣгучій такелажъ также не совсѣмъ исправный и стоячій кое-гдѣ требовалось замѣнить новымъ. Въ этомъ отношеніи командиръ фрегата имѣлъ большое вліяніе и настоятельно требовалъ, кромѣ имѣвшихся парусовъ, отпустить два комплекта новыхъ, перемѣнить весь бѣгучій такелажъ и дать одинъ запасный; не забыть и стоячій такелажъ и многое прочее, тоже немаловажное. По всѣмъ этимъ требованіямъ отказать командиру было бы незаконно, а удовлетворить во всемъ, по мѣстнымъ недостаткамъ, оказывалось трудно и почти невозможно. Не смотря на важность предстоявшей кампаніи, интересъ ея для капитана, а тѣмъ болѣе для офицеровъ значительно уменьшался— фрегатъ былъ въ такомъ состояніи по снабженію его необходимымъ, что не только для продолжительнаго плаванія въ морѣ, но не могъ даже изъ гавани вытянуться на рейдъ, потому что не было кабельтовыхъ. Прочіе фрегаты вѣроятно были не въ лучшемъ состояніи. Обстоятельство это въ описанныхъ подробностяхъ было мнѣ извѣстно потому, что я состоялъ назначеннымъ на этотъ же фрегатъ, былъ въ короткихъ отношеніяхъ съ командиромъ, не имѣвшимъ надобности скрытничать передо мною въ отношеніи настоящихъ обстоятельствъ.

Прибылъ наконецъ въ Севастополь и начальникъ штаба М. П. Лазаревъ; остановился онъ въ квартирѣ А. П. Авшинова. Сначала встрѣтили Лазарева съ визитными рапортами, а потомъ, какъ слѣдовало быть, командиры экипажей и судовъ атаковали его просьбами да жалобами по тѣмъ недостаткамъ, какіе требовались по снабженіямъ экипажей и по исправленіямъ судовъ; Лазаревъ каждому изъ претендентовъ общалъ дѣлать то, что отъ него зависѣло; посѣщая ежедневно военную гавань и осматривая по порядку исправлявшіяся суда, дошелъ онъ наконецъ и до фрегата «Архипелагъ», который дѣйствительно былъ имъ найденъ въ такомъ состояніи, что безъ снабженія требуемымъ выйти въ море не могъ, а между тѣмъ, изъ того, что требовалось, не отпускали ничего, и контора надъ портомъ отозвалась, что по неимѣнію въ настоящее время при адмиралтействѣ парусины и такелажа, впредь до высылки таковыхъ изъ Николаева, снабдить фрегатъ «Архипелагъ» требуемымъ рѣши-

только не можетъ. Фрегаты: «Эривань» и «Тенедось» оказались не въ лучшемъ состояніи и также во многомъ требовали снабженія, какъ и певрый. Но въ это время, фрегатъ «Штандартъ», стоявшій на рейдѣ, занималъ брантвахтенный постъ; командиръ фрегата — к.-л. Щербачевъ. Лазаревъ посѣтилъ и этотъ фрегатъ; осматривая его во всѣхъ подробностяхъ, нашелъ достаточно исправнымъ и почти готовымъ къ тому, чтобы выйти въ море. Эта возможная готовность дала мысль Лазареву назначеніе фрегату «Архипелагъ» отмѣнить и передать таковое фрегату «Штандартъ». Черезъ нѣсколько дней «Штандартъ» былъ готовъ; команда и офицеры остались на немъ тѣ же, какъ и были при занятіи брантвахтеннаго поста; посягательство было къ тому, чтобы замѣнить ихъ «доморощенными», но приступъ къ тому оказался не успѣшнымъ. Добавились къ нимъ только немногіе съ красными воротниками и нѣсколько гардемаринъ. «Штандартъ» ушелъ въ Одессу въ распоряженіе ожидавшагося уже тамъ Н. Н. Муравьева. Брантвахтенный постъ занялъ бригъ «Орфей». «Архипелажцамъ», въ томъ числѣ и мнѣ, не удалось воспользоваться предстоявшей интересной кампаніей, но я менѣе сожалѣлъ объ уtratѣ этой кампаніи, нежели всѣ другіе, не исключая и самого командира; болѣе же сокрушался я о томъ, что вскорѣ послѣ этой неудачи записали меня въ штатъ севастопольскаго морскаго госпиталя ординаторомъ.

Въ три года службы моей въ морскомъ вѣдомствѣ, я уже привыкъ къ той свободѣ дѣйствій, къ которой меня допустили; теперь же, при новомъ моемъ назначеніи, свобода эта у меня отнималась—я обязанъ былъ два раза въ день посѣщать палаты больныхъ, иногда безотлучно находиться при госпиталѣ, а притомъ долженъ былъ и отказаться отъ пріобрѣтенной мною частной практики. Негодование мое о назначеніи меня въ госпиталь ординаторомъ относилъ я къ старшему лекарю госпиталя—г. Глаголеву; но когда я вступилъ въ эту новую для меня должность, вникнувъ въ существо дѣла и отбросивъ отъ себя эгоистическія представленія, то увидѣлъ тогда, что негодование мое было несправедливо и вотъ почему:

Въ описываемое время, при севастопольскомъ госпиталѣ, число ординаторовъ состояло даже нѣсколько большее, чѣмъ позволялось по штату, и требовалось необходимою; но болѣе

шая часть этихъ ординаторовъ были: надворные, коллежскіе и статскіе совѣтники; гг. совѣтники, долговременною службою и личными достоинствами достигшіе смыхъ чиновъ, оказывались теперь для службы вовсе неспособными, даже болѣе или менѣе вредными, но чрезвычайно способными интриговать противъ старшаго лекаря — ихъ полу-начальника, который пользовался только чиномъ штабъ-лекаря, коллежскаго ассесора — не болѣе. Къ этимъ интригамъ имѣлись того времени основательныя причины: *во-первыхъ* — полузависимость чиновныхъ ординаторовъ отъ старшаго лекаря, *во-вторыхъ* — совѣтничья лѣнь ординаторовъ, а въ *третьихъ* — привычки ординаторовъ къ тому, отчего, при нововведеніяхъ по госпиталю, требовалось отвыкать, т. е. отставать отъ нѣкоторыхъ неблагоупотребленій, въ старый вѣкъ не считавшихся предосудительными. Дѣйствительно, въ вѣкъ чинопочитанія — странно было видѣть начальникомъ младшаго надъ старшимъ. Лѣнь у совѣтниковъ-ординаторовъ развивалась долговременною службою, приобрѣтенными чинами, лѣтами, сѣдиною, осанистымъ брюшкомъ и знаками отличій, — все это въ совокупности вызывало каждаго посторонняго и не посторонняго на личное къ нимъ уваженіе, а за уваженіемъ терпимо было снисхожденіе къ нѣкоторымъ ихъ слабостямъ, которыя молодымъ чинамъ не спускаются (не спускались). Облѣнившіеся совѣтники пользовались правомъ испрашивать для себя покойныя мѣста; такихъ гг. обыкновенно и распредѣляли по ластовымъ экипажамъ, гдѣ ровно нечего было дѣлать, а главное — въ морѣ не ходить; больше же назначали такихъ въ госпиталь ординаторами: тутъ было покойно, тепло, а при небольшой дѣятельности немножко и выгодно, и можно было лѣниться, т. е. мѣсяць, два и три по болѣзни не бывать въ госпиталѣ, а потомъ сказатья здоровымъ, походить недѣлю — другую въ госпиталь и опять отпрапортоваться немощнымъ. За нихъ обыкновенно трудились медики молодые, несостоявшіе въ штатѣ госпиталя ординаторами. Въ отношеніи же привычекъ ординаторовъ-совѣтниковъ къ нѣкоторымъ неблагоупотребленіямъ, служившимъ поводомъ къ интригамъ съ старшимъ лекаремъ, мы представимъ это въ очеркѣ обязанности тогдашняго ординатора.

Ординаторъ обязанъ былъ приходить въ палату больныхъ утромъ — къ 8, а послѣ обѣда къ 4 часамъ; если онъ ординаціи своимъ больнымъ кончалъ до визитаціи старшаго лекаря,

то послѣ визитаціи могъ уходить изъ палаты; въ противномъ же случаѣ, обязанъ былъ ординаціи доканчивать. Совѣтники-ординаторы этому правилу не придерживались: одинъ изъ нихъ приходилъ часовъ въ 9, другой — попозже, третій — лишь бы успѣть къ визитаціи старшаго лекаря, а четвертый — по какимъ-нибудь домашнимъ обстоятельствамъ позволялъ себѣ и вовсе не приходилъ; каждый же изъ нихъ, прійдя въ палату, обязанность свою выполнялъ слѣдующимъ образомъ: его, обыкновенно, у порога палаты встрѣчали старшій фельдшеръ и фельдшерскіе ученики; одинъ изъ учениковъ держалъ чернильницу въ рукѣ, другой несъ черезъ плечо перекинутое полотенце, котораго концы намачивались уксуомъ или растворомъ хлора для вытиранія пальцевъ ординатора; третій (если былъ) оставался порожнякомъ, для посылокъ. Ординаторъ-совѣтникъ, войдя въ палату, наипервѣе обращался съ вопросомъ къ фельдшеру: ну, что, какъ у тебя тутъ?

- Слава Богу, ничево-съ; отвѣчалъ фельдшеръ.
- Трудные есть?
- Есть. Изъ прежнихъ есть и въ числѣ прибывшихъ есть.
- А прибылыхъ много?
- Шесть человѣкъ.
- Много.... не особенно важные?
- Никакъ-нѣтъ-съ.
- А выписныхъ сколько?
- Восемь человѣкъ.
- Мало.... замѣчалъ ординаторъ-совѣтникъ.

Разспросы и замѣчанія ординаторъ совершалъ на ходу, проходя между рядами кроватей, поглядывая на обѣ стороны и неостанавливаясь надъ больными; но если замѣчалъ гдѣ не сошьемъ чистую простыню, то сдергивалъ ее съ кровати собственными руками, бросалъ на полъ и повелительно приказывалъ переменить; иногда при этомъ и добавлялъ — «что, смотритель съ докторомъ на мылѣ экономятъ, что-ли?» или опять, если замѣчалъ надъ кроватью дощечку, ненаписанную мѣломъ, на которой обозначались №, имя больного, названіе болѣзни и средства назначаема, тогда спрашивалъ фельдшера: почему не написано? На вопросъ обыкновенно слѣдовалъ отвѣтъ: «за выпискою больного кровать остается незанятою», или «больной только что поступилъ, болѣзнь еще неопредѣлена». Въ такомъ слу-

чаѣ ординаторъ вмѣсто замѣчанія ограничивался чѣмъ-то похожимъ на мычаніе: «а-ми!» и продолжалъ проходить дальше, не останавливаясь надъ прибывшимъ больнымъ; но иногда и останавливался, смотрѣлъ языкъ у больного, щупалъ нудъ и голову, давилъ брюхо, обтиралъ себѣ пальцы полотенцемъ, намоченнымъ въ растворъ хлора, опредѣлялъ болѣзнь и назначалъ *remedia interna et externa*. Обыкновенно слѣдовали: *M-ra murgolis ammoniæ stibialis*, или *M-ra nitratis potossa* — внутреннія; изъ наружныхъ же, *frictio* — *linimentum ammoniacum*, *spiritus saronis*, s. *sampharatus et cast.* Послѣ такой продолжительной ординаціи, ординаторъ-совѣтникъ подходилъ къ выпиленнымъ, стоявшимъ во фронтѣ въ углубленіи палаты, здоровался съ ними и на вопросъ: «здоровы-ли?» удовлетворясь отвѣтомъ «слава Богу, ваше в, благ.!» заключалъ: «ну, съ Богомъ!...» Потомъ ординаторъ-совѣтникъ отправлялся къ трудно-больнымъ. Наипервѣе подходилъ онъ къ тому больному, къ которому подводилъ его фельдшеръ; если больной находился уже *in agone mortis*, въ такомъ случаѣ ординаторъ не утруждалъ уже умирающаго вопросами, но обращался съ таковыми къ фельдшеру, обыкновенно начиная тѣмъ: что у него такое?..

— *Diarrhœa colliquativa*. Отвѣчалъ фельдшеръ.

— Что принимаетъ?

— *Decoct. Salep.*

— Давно назначено?

— Дня три.

— А трудно ему сдѣлалось когда?

— Вчера.

— Отчегожъ это такъ?

— Вчера передъ вечеромъ вышелъ въ отхожее мѣсто да тамъ и упалъ—не въ силахъ былъ ни встать, ни идти, его принесли оттуда на рукахъ.

— А-ми!.. докторъ (старшій лекаръ) не перемѣнялъ ему ординаціи (лекарства)?

— Никакъ-нѣтъ.

Во время разспросовъ фельдшера, ординаторъ для повѣрки показаній снималъ съ изголовья кровати *скорбный листъ*, углублялся въ него размышленіемъ, и если не находилъ противнымъ, то къ *decoctum salep* приказывалъ прибавить *T-rae opii*. Но это прибавленіе умирающему не приходилось уже пробовать!

Такимъ образомъ, ординаторъ-совѣтникъ переходилъ къ другому, третьему и прочимъ трудно-больнымъ (немогимъ однакожъ), ограничиваясь разспросами у фельдшера: кому, когда и отчего сдѣлалось труднѣе и кому какія средства назначены. Если эти разспросы не прерывались визитаціей старшаго декаря, то отъ трудно-больныхъ, ординаторъ-совѣтникъ иногда переходилъ къ осмотру вновь прибывшихъ больныхъ; чаще же, таковыхъ предоставлялъ усмотрѣнію фельдшера. «Ты», говорилъ онъ фельдшеру, «прибывшихъ осмотришь самъ и ординаціи ихъ составишь... я ужъ усталъ, а можетъ статься и докторъ ихъ осмотритъ, такъ тово... лучше».

— Слушаю-сь! отвѣчалъ фельдшеръ.

Ординаторъ-совѣтникъ усаживался на табуретъ передъ фельдшерскимъ столомъ—ждать докторской визитаціи и иногда приходилось ему и долгонько просиживать, барабани пальцами по столу или въ оловянную кружку. Такова была дѣятельность ординаторовъ-совѣтниковъ.

Отъ старшаго фельдшера при палатѣ больныхъ требовалось нѣкоторое знаніе латинской номенклатуры, какъ-то: знать по латыни названія частей человѣческаго тѣла, названія чаще встрѣчающихся болѣзней, припадки болѣзненные—*dolor, calor, frigus, tremor et caet.*; написать по диктовкѣ рецептъ, знать значеніе немногихъ *intermorum et cuternorum* какъ то *vomitiorium, laxans, purgans, clysm, aënema, vesicatorium, synapisma, frictio, cataplasma — emollientia, tepida, frigida, venesectio, cucurbitae siccae et cruentae* и еще абсолютно необходимыя: *idem, sine medicamentis, sanus, mortus* — служившія основою скорбному листу. Эти ограниченныя знанія фельдшеровъ, лѣтѣи ординаторы обращали въ собственную свою пользу: врачебныя занятія, трудъ и дѣятельность, требовавшіеся отъ ординаторовъ въ отношеніи къ больнымъ — почти во всемъ выполнялись фельдшерами: больному, поступившему въ госпиталь и требовавшему безотлагательнаго пособія, если такового не было произведено въ пріемной камерѣ, производилось обыкновенно въ той палатѣ, куда помѣщали больного, и ему тутъ дѣлали пособія не ординаторъ палаты, а фельдшеръ по своему усмотрѣнію; въ немногихъ случаяхъ производилось это подъ руководствомъ дежурнаго ординатора по госпиталю, да и то тогда только, когда дежурный былъ не лѣтѣй. Такимъ обра-

зомъ съ самаго начала поступленія больного въ палату, онъ—или страдалъ и умиралъ, или при особенно счастливыхъ обстоятельствахъ—выздоровливалъ подѣ непосредственнымъ наблюденіемъ фельдшера, и это безошибочно можно отнести къ 9 на 10 больныхъ, которымъ фельдшеръ назначалъ ординаціи и велъ скорбные листы въ большей части случаевъ достаточно отчетливо. По тогдашнему времени, гораздо менѣе встрѣчалось вреда въ ординаціяхъ, назначавшихся фельдшерами, нежели въ ординаціяхъ, назначавшихся ординаторами-лѣнтяями: фельдшеръ, назначивъ извѣстное ему *infusum saepe salinum*, въ большей части случаевъ, вреда больному не дѣлалъ; дать однажды—и пріостановится до времени, ограничиваясь въ этомъ промежуткѣ одиѣ только наружными средствами, а ординаторъ, напротивъ, назначалъ что нибудь посерьезнѣе и начиналъ имъ душиить больного, до крайняго его изнеможенія. Нельзя сказать, чтобъ это происходило отъ непониманія дѣла; нѣтъ, это дѣлалось часто отъ лѣни. Если случалось и такъ, что фельдшеръ намекалъ ординатору о больномъ, которому отъ употребляемаго имъ средства не лучше, а хуже дѣлается, то ординаторъ, вмѣсто того, чтобъ вникнуть въ состояніе больного и измѣнить ординаціи, обыкновенно говорилъ: «пусть продолжаетъ — ничего», или: «ну оставить такъ — *sine medicamentis*». Въ этихъ ординаторскихъ назначеніяхъ, не смотря на то, что они ограничивались надъ 1 изъ 10 больныхъ, замѣчались чаще промахи, нежели надъ 9 изъ 10 больныхъ, состоявшихъ подѣ непосредственнымъ наблюденіемъ фельдшера.

Промахи эти обыкновенно объяснялись во время визитацій доктора по палатамъ, когда онъ, осматривая трудно больныхъ, провѣрялъ ихъ скорбные листы; тутъ то и оказывалось, что любимая ординаторами лѣнтяями *M-ra muriatis ammoniae stibiata*, однажды назначенная, давалась въ теченій 7, 9 и болѣе дней, при продолжительномъ употребленіи которой дѣлалось у больного сильное раздраженіе желудка и кишечнаго канала, переходившее иногда въ воспаленіе. Подобныя микстуры и вообще ординаторскія назначенія, фельдшера ни измѣнять, ни прекращать не осмѣливались, а ординаторамъ-лѣнтяямъ болѣею частію бывало *никогда*, за недосугами, и потому то въ скорбномъ листѣ, подѣ такими ординаціями ежедневно и проставлялись довольно длинные столбцы *абсолютнаго—idem*. Безопаснѣе было

для тѣхъ больныхъ, которымъ на скорбныхъ ихъ лежалъ длинныя столбцы *idem* представлялись подѣ *zine medicamentis*; при такой ординаціи иному счастливцу больному Богъ помогалъ чаще и выздоравливать. Промахи, замѣчавшіеся докторомъ, вели его къ жаркимъ съ ординаторами преніямъ, походившимъ чуть чуть не на брань или почти на брань.

— Неужели, Гаврило Тимофеечъ, вы въ теченіи 9 дней не встрѣтили показанія переѣхать вашу микстуру? спрашивалъ докторъ ординатора.

— А что такое вы замѣтили? обратно спрашивалъ ординаторъ доктора.

— Да какъ же это можно?... Естественно, что ваша микстура произвела сильное раздраженіе въ кишечномъ каналѣ у больного, оттого у него и *diagnosa*. Ради Бога, будьте внимательнѣе, — нельзя же такъ, какъ нибудь.

Гаврило Тимофеечъ внутренно и самъ убѣждался, что оно такъ, да ни за что не признавался, что оно такъ—сыпнеть въ оправданіе себя латинью, а заключеніе добавить по русски: «нѣтъ ужъ, сдѣлайте ваше одолженіе, безъ замѣчаній насчетъ лѣченія—нѣтъ по вашему не переучиваться стать; слава Богу, четвертый десятокъ дослуживаю; а вы вотъ, лучше бы обращали вниманіе ваше на то, что матрацы вмѣсто соломы сѣномъ набиты... Сегодня я собственноручно простыню выдернулъ изъ подѣ больного—грязь грязью!»

— Въ этомъ отношеніи, есть кому заботиться, Гаврило Тимофеечъ; а ваша заботливость должна быть обращена на внутреннее, на болѣзненное состояніе больного... приходили бы почаще, да пораньше въ палату, а то—день прійдете, а два дня—нѣтъ; вчера не были, да и позавчера, кажется, не приходили—нельзя же такъ.

— Развѣ я и заболѣть не могу?... слава Богу, послужилъ, да и лѣта мои...

— Правда ваша, Гаврило Тимофеечъ; дѣйствительно лѣта ваши... пора бы вамъ и на покой—пенсію имѣете полную, чегожь еще?

— Ну, въ этомъ ужъ не вашъ расчетъ, а мой.

— Ой-й, еслибъ вы знали, какъ я въ этомъ вамъ сочувствую!

Такъ докторъ съ ординаторомъ перебросается взаимными оди-

въ другому замѣчаніи и разойдутся. Докторъ шелъ далѣе по палатамъ, а ординаторъ спѣшилъ въ аптеку.

Аптека—это *Fanum aereopagiticum medicorum consillarium* тогдашняго и тому предшествовавшаго времени. Сюда-то ординаторы госпиталя, послѣ умственныхъ и физическихъ утомленій въ палатахъ надъ больными, спѣшили чтобы освѣжить и подкрѣпить свои силы; тутъ, въ матеріальномъ отдѣленіи аптеки, на концѣ длиннаго рундука (стойки) ожидала ихъ водка и закуска—теперь довольно въ скромномъ объемѣ, а года два тому назадъ (1830) она отличалась избыткомъ и питейнаго и съѣдомаго:—*aqua vitae* со спеціями и безъ спецій, *vinum rubrum Tauricum*, *vinum de Porto*, *cerevisia cum semenum cardamoni* и даже квасъ; а какъ къ закускѣ собирались всегда въ 11 часовъ, когда обыкновенно изготовлялись пробныя госпитальныя порціи для доктора, то онѣ, какъ есть на четырехъ подносахъ—ординарная, слабая, кисельная и офицерская, помимо доктора приносились прямо въ матеріальную и поставлялись на рундукъ; къ этой закускѣ, достаточной для насыщенія 6—8 просторныхъ желудковъ, присоединялись иногда запеченный окорокъ, а иногда пирогъ, изготовленный домашнимъ образомъ на кухнѣ аптекаря. Въ большей части случаевъ, въ самое время акта закусыванія, въ главѣ ординаторовъ и аптекаря председательствовалъ самъ докторъ. Но такъ бывало до 1830 года, до эпохи, выразившейся въ Севастополѣ буйствомъ по случаю изгнанія чумы, съ которою вмѣстѣ забѣжалъ куда-то и старшій докторъ, и съ той поры болѣе уже къ своему посту не возвращался (*). Постъ сбѣжавшаго доктора занялъ теперешній—штабъ лекарь, коллежскій ассесоръ Глаголевъ, назначенный помимо всякихъ объ немъ представленій, а единственно по личному усмотрѣнію главнаго командира А. С. Грейга.

Глаголевъ небылъ строптивъ, не любилъ ссоръ, но съ такими людьми, каковы были ординаторы-совѣтники, избалованные предшествовавшимъ временемъ, невозможно было ему обойтись безъ столкновений съ ними, особенно при такой обстановкѣ, какую хотѣлось ему вести по госпиталю; но всего вдругъ опрокинуть

(*) См. статьи: На берегу въ Севастополѣ и Фрегатъ Штандартъ—1830 годъ. Морск. Сборникъ, книжки 4 и 6-е 1861 гдъ.

было невозможно—для этого требовался тактъ, которому надобно было и слѣдовать: нѣкоторые неблагоупотребленія, съ которыми старые ординаторы свыклись и считали ихъ какъ-бы обычными, правильными для себя достоинствомъ, Глаголевъ призналъ неправильными и исключилъ изъ обычая по госпиталю. Водилось такъ: госпитальная провизія, доставляемая подрядчикомъ, привозилась ежедневно въ госпиталь на телѣгахъ, которыя останавливались передъ провизіонною камерою; о привозѣ провизіи давали знать комиссару и дежурному по госпиталю ординатору; ординаторъ обязанъ былъ, освидѣтельствовавъ качество провизіи, сказать комиссару принять что или не принимать чего. Комиссаръ одобренное принималъ съ телѣгъ по вѣсу, по мѣрѣ и складывалъ въ провизіонную камеру; но за принятіемъ требовавшейся собственно для госпиталя провизіи, на телѣгахъ оставалось еще достаточное количество разной провизіи—говядины, хлѣба бѣлаго и чернаго, капуста или зелени, кореньевъ разныхъ, крупы, квасу,—изъ этого остаткаго количества развѣшивалось и раздавалось тутъ же съ телѣгъ, предстоявшимъ тутъ же съ корзинами, кувшинами и мѣшочками, бабамъ, похожимъ на кухарокъ, и мужчинамъ, похожимъ на деньщиковъ—всего обоого пола душъ 10—12, составлявшихъ прислугу штата чиновниковъ при госпиталѣ—ординаторовъ и комиссаровъ. Подозрѣніе падало: будто бы все это провизіонное отъ подрядчика отпускалось даромъ, а ординаторы и комиссары говорили, что за отпускаемое имъ они подрядчику платили деньги. Однакожъ Глаголевъ торговлю эту запретилъ въ госпиталѣ.

Было и еще одно обстоятельство, болѣе и явственнѣе похожее на неблагоупотребленіе: тѣ же бабы, похожія на кухарокъ, и мужчины, похожіе на деньщиковъ, нерѣдко проносили изъ аптечнаго подвала бутылки, наполненныя иногда водкой, иногда пивомъ, виномъ, уксусомъ; въ посудѣ же меньшаго калибра проносились лимонный сокъ, медъ, *ol. olivatum*, *buterum insulatum v. salitum* и прочее кое-что, для домашняго обихода потребное. Глаголевъ воспретилъ и это. Но это перестали проносить въ ворота, за то стали передавать черезъ стѣнки. За это ординаторы вовсе не платили. За чтоже было все это давать имъ даромъ? Объ этомъ говорить для тѣхъ, кто знаетъ за что дается даромъ—будетъ лишнее; а для тѣхъ, кто не знаетъ—и знать ненужно!

Глаголевъ не могъ воспретить ежедневныхъ сходбищъ ординаторовъ въ матеріальномъ отдѣленіи аптеки, не могъ воспретить и потребления нѣставлявшихся тутъ на рундукѣ предобѣденныхъ закусокъ. Но закуски были уже далеко не такія, какія были прежде,—теперь ограничивались онѣ излишней госпитальной булкой, кускомъ невзрачно отваренной во щажъ говядины, принесеннымъ изъ какой-нибудь палаты; иногда къ закускамъ добавлялась копченая тарань, но тарань не по зубамъ старымъ ординаторамъ; хоть бы селедка—это былобы помягче. То-ли дѣло, госпитальная проба; но проба уносилась теперь прямо во флигель къ Глаголеву. Къ 11 часамъ утра безъ посѣтителей у Глаголева необходимо; въ числѣ частыхъ и замѣчательныхъ посѣтителей бывалъ Григорій Афонасьевичъ Польской (капитанъ 1 ранга, командиръ корабля «Парижъ»). Польской отличался мягкостью, простотой и добротой души и въ особенности вмѣстимостью желудка; въ этомъ отношеніи онъ извѣстенъ былъ точно такъ, какъ Мutowкинъ въ Кронштадтѣ. Пробныя порціи было кому поѣдать и у Глаголева.

Вводимая Глаголевымъ обстановка по госпиталю, пока держались въ немъ ординаторы-совѣтники, какъ-то не устанавливалась, въ особенности въ палатахъ больныхъ; нѣтъ-нѣтъ, смотришь,—ни съ того, ни съ сего и выкажется что нибудь непріятное для Глаголева, даже скандальное для него, со стороны ординаторовъ-совѣтниковъ, которые, находясь, по тогдашнему, въ полузависимости отъ него, не боялись его. Глаголевъ же, не смотря на то, что былъ protégé А. С. Грейга, не могъ открыто протестовать на чиновныхъ ординаторовъ, опасаясь возбудить назначеніе формальнаго слѣдствія, результаты котораго могли бы обратиться не въ пользу Глаголева: онъ былъ одинъ, а противъ него все госпитальное чиновничество—борьба неравная. Спутать себя отпискою, которую пришлось бы разбирать подобному, какъ Осипъ Андреичъ,—справедливаго ожидать было сомнительно. Глаголевъ вооружился терпѣніемъ ждать чего нибудь благопріятнаго въ будущемъ; оно теперь представилось: съ послѣдовавшими реформами по преобразованію въ черноморскомъ флотѣ, Глаголевъ изъ старшаго лекаря перетитулованъ старшимъ докторомъ госпиталя и медицинскимъ инспекторомъ порта; старшимъ же лекаремъ назначался штабъ-лекаръ Петрашевскій; новымъ положеніемъ по госпиталю ординаторы опредѣлительно подчинялись

старшему доктору; ипать ординаторовъ увеличѣлся; выборъ медицинскихъ чиновъ по назначенію въ ординаторы представлялся усмотрѣнію доктора. Выбраны были медики молодые, мало чиновные, въ число которыхъ былъ включенъ и я. Ординаторамъ-со-вѣтникамъ дано было другое назначеніе, не при госпиталѣ.

Среди обширнаго двора севастопольскаго морскаго госпиталя, по направленію отъ главныхъ его воротъ, протягивались два небольшихъ флигелька, довольно старой постройки, относившейся ко времени адмирала Ушакова. Въ первомъ изъ флигелей помѣщалась контора госпиталя,—присутствіе съ канцеляріей; а во второмъ, перегороженномъ на три отдѣленія, по одной небольшой комнатѣ въ каждомъ, назначались одна для пріемной камеры, другая для ванной и третья для дежурнаго ординатора; въ послѣдней стояли кровать, небольшой столъ, досчатый диванъ, похожій на скамейку, три разшатавшихся табурета и шкафъ безъ дверей, для храненія въ немъ разныхъ хирургическихъ инструментовъ и аппаратовъ, необходимыхъ при первоначальномъ пособіи больному. Вся мебель, украшавшая дежурную комнату, окрашена была масляной краской казеннаго цвѣта. Теперь, въ этой комнатѣ, по окончаніи докторскихъ визитацій по палатамъ больныхъ, собирались молодые медики ординаторы, смѣнившіе старыхъ, заслуженныхъ. Ихъ *Fanum ageragicum* и въ немъ рундукъ съ водкой и закуской болѣе уже не существовали. Все это и прочее другое, что было, такъ еще недавнее, точно такъ же какъ и старые ординаторы, осталось только для преданія, а не въ дѣйствительности...

— «*Vanitas vanitatum et omnia sunt vanitas!*» говаривалъ Петрашевскій (старшій лекарь), когда при воспоминаніи о быломъ прошедшемъ рѣчь касалась старыхъ ординаторовъ, мнившихъ опочить въ лѣни и въ довольствѣ, а тутъ, вдругъ, агеорагиз ихъ низложенъ въ развалины!... Въ самомъ дѣлѣ, страннымъ кажется теперь, когда подумаешь о томъ, какъ этимъ старымъ трутнямъ не приходило тогда въ голову подумать о собственномъ ихъ значеніи въ отношеніи къ обязанности, которую они на себя принимали, и какъ ее выполняли?.. Неужели они такъ были тупы, что не сознавали въ себѣ тяжелой недобросовѣстности? Впрочемъ, много ли сыщется и теперь самосознательныхъ!

— Скажите пожалуйста, для чего вы глотаете ошумъ? спро-

силъ я однажды Федора Васильича (с. Петрашевскій, старшій лекарь).

— Для возбужденія энергіи, отвѣчалъ Федоръ Васильичъ. Водки (говорилъ онъ) я не пью, а потребность въ возбужденіи стимуловъ чувствую: я призналъ лучшимъ прибѣгнуть къ пособию опиума; совѣтую и вамъ не бояться этого средства, тѣмъ болѣе, что оно при настоящей вашей обязанности для васъ необходимо—*Virtus opii, maxime excitans: micatus arteriarum pleniores reddens; perspirationem cutaneam, uti etiam pulmonalem augens; goniturae secretionem faciens, atque ad sequenda veneris castra stimulans et caet.*

Я послѣдовалъ совѣту Федора Васильича; идя въ палату больныхъ, я постоянно глоталъ опиумъ. Мнѣ поручень былъ фербандъ.

Скучновата казалась мнѣ на первыхъ порахъ такая служба, но привыкнуть можно ко всему такъ, какъ и къ глотанію опиума. Квартиру я имѣлъ на Екатериненской улицѣ, по сосѣдству съ переулкомъ Ушакова; отъ этого пункта до госпиталя почти три версты разстоянія; мнѣ, собственными моими ногами, каждый день приходилось бы измѣрять его раза по четыре, но я большею частію пользовался кратчайшимъ путемъ—черезъ казармы рабочихъ экипажей, къ пристани корабля «Чесма», отъ пристани на шлюпкѣ черезъ южную бухту къ госпитальной банѣ, а отсюда близехонько было на гору, прямо въ ворота госпиталя,—и обратно. Съ 8-ми часовъ утра до 6-ти пополудни, время было не мое, а остальнымъ, исключая очереди дежурить по госпиталю, я располагалъ по произволу. Покойникъ Матвѣй Алексѣевичъ Уманецъ (вице-адмиралъ) страстно любилъ играть въ бостонъ по маленькой; я былъ у него постояннымъ партнеромъ, и мы въ частую просиживали до полуночи, а иногда до двухъ за полночь. Такимъ образомъ тянулось для меня время до послѣднихъ чиселъ ноября мѣсяца.

Было 28 ноября. Я получилъ отъ братьевъ М-въ пригласительную записку пожаловать къ нимъ на вечерній чай и чтобъ составить партію въ картишки. Въ шесть часовъ всѣ приглашенные гости собрались и усялись за ломберные столы. Въ числѣ приглашенныхъ были женатые и холостые, капитанъ-лейтенанты и просто лейтенанты, но изъ дамъ,—ни одной, потому, что это былъ вечеръ холостыхъ.

Въ числѣ замѣчательныхъ гостей были оба старшіе адъютанты штаба командира севастопольскаго порта, лейтенанты Чигирь и Колесниковъ. Замѣчательны они были вотъ почему: когда гости усѣлись за карты и когда послѣ выпитыхъ стакановъ чая за-просто, поднесены были первые стаканы пунша съ ромомъ, послѣдовало обычное того времени отъ всѣхъ пьющихъ и непьющихъ общее провозглашеніе: «добраго г.г. здоровья и веселаго препровожденія времени!» Вслѣдъ за симъ и адъютанты Чигирь и Колесниковъ прибавили: «и позвольте г.г. поздравить васъ еще съ предстоящимъ походомъ въ Константинополь!» Всѣ присутствующіе, человѣкъ четырнадцать, восторженились и обратились съ вопросами къ провозгласившимъ о походѣ. «Сегодня», говорили адъютанты, «прибывшій изъ Николаева курьеръ привезъ предписаніе о немедленномъ изготовленіи отряда судовъ изъ четырехъ кораблей и четырехъ фрегатовъ, который и содержать на рейдѣ, чтобъ по первому востребованію могъ вступить подъ паруса для отплытія въ Константинополь». «Ааа! вотъ оно что!.. выходитъ такъ, что Муравьевъ-то тамъ ужъ работаетъ». Таково было мнѣніе однихъ гостей. «Да, да, выходитъ такъ, что ужъ работаетъ», повторили другіе. Но ни тѣмъ, ни другимъ рѣшительно было неизвѣстно о томъ: гдѣ, какъ и что работалъ Муравьевъ. Однакожъ, вѣсть эта для нашихъ моряковъ была весьма пріятна; пуншики распивались какъ-то охотнѣе, по столамъ постукивали смѣлѣе, оттого и звучнѣе, вечеръ вообще шель весело; туры и робберы кончались безъ споровъ. Подана водка и закуска, потомъ паштетъ, потомъ соусъ, жаркое и еще что то—все это было не дурно, а еще лучше вина и портеръ, привезенные изъ Сухума. Хозяинъ вечера на этотъ счетъ имѣлъ средства и не поскупился. Гости, не смотря на то, что были люди большею частію солидные, неприндадежавшіе къ партіямъ «категористовъ», развеселились, разкуражились, шумѣли и кушали на распашку. Кто-то уронилъ рюмку на полъ—разшиблась; зазвѣнели осколки другой рюмки, потомъ еще и еще, рюмка за рюмкой, зваякая, разсыпались полудребезгами. С... Г... А...въ, лучший другъ хозяина вечера—А. Е. М...ка, флегматически снималъ рюмки со стола, бросалъ ихъ на полъ. Гости взглянули на продѣлку А...ва, громко захохотали, еще громче закричалъ А. Е...тъ: «Семень, Семень! перестань, братецъ, къ чему бить посуду!»—«Давай шампанскаго скорѣй, а не то все переко-

лочу»: отвѣчалъ А...въ и швырнулъ тарелку на полъ... «Подать, братецъ, сію минуту, смотри—вотъ ужъ подаютъ» кричалъ Л. Е...чь, останавливая А...ва, продолжавшаго бросать посуду со стола на полъ. Но бутылка хлопнула, А...въ успокоился. Бокалы наполнились, А...въ провозгласилъ здоровье тѣхъ моряковъ, кому придется идти въ Константинополь. Еще хлопнула бутылка; второй тостъ выпить за здоровье тѣхъ, кому не придется идти въ Константинополь. Было уже за полночь, когда гости поднялись и начали разбирать шапки, чтобъ расходиться по домамъ. «Господа! завтра ко мнѣ обѣдать кому угодно—посмотрите какъ Л. Е...чь будетъ колотить у меня посуду; приходите!» проговорилъ А...въ. «Будемъ, будемъ!» отозвалось нѣсколько голосовъ въ отвѣтъ. «Приходите, господа, непременно!.. посмотрите какъ я ему отплачу—ничего цѣлаго на столѣ не оставлю!» прибавилъ Л. Е...чь. «Придемъ, придемъ!» отозвались уходившіе гости и разошлись.

На обѣдѣ у А...ва я не былъ, а тѣ, кто были, рассказывали какъ Л. Е...чь колотилъ посуду. Сначала, будто бы, онъ первую рюмку швырнулъ на полъ какъ-то не смѣлой рукой, а надъ другой чуть было совсѣмъ не остановился, еслибъ не подстрекнулъ его самъ А...въ, чтобъ хватить ее объ полъ, какъ слѣдуетъ: смѣлѣй, братецъ, смѣлѣй—вотъ такъ, вотъ такъ, колотя объ полъ посуду, приговаривалъ А...въ, и Л. Е...чь, подстрекаемый имъ, разкуражился, началъ колотить посуду какъ слѣдуетъ, со всей руки, даже притапывалъ осколки каблуками. На столѣ дѣйствительно цѣлаго ничего не осталось, но черезъ нѣсколько минутъ объяснилось, что Л. Е...чь доколотилъ собственную свою посуду, подставленную А...мъ вмѣсто своей.

Это было 30 лѣтъ тому назадъ. Подобныя штуки случались, но не считались оскорбительными между искренними друзьями-товарищами, каковы были М...къ и А...въ. Но изъ этого кружка нѣкогда веселыхъ товарищей многихъ уже не стало, а немногіе оставшіеся состарѣлись и одрахлабли.

М. П. Лазаревъ въ первый свой прїѣздъ въ Севастополь, пробылъ въ немъ не долго: взглянулъ на военную гавань, на разсѣянные корабли, на начатыя въ нихъ исправленія, которыя впередъ не подвинулъ ни на дюймъ; выпроводилъ фрегатъ «Штандартъ» въ распоряженіе Н. Н. Муравьева и уѣхалъ обратно въ Николаевъ. Теперь, почти что вслѣдъ занурьеромъ, привезшій

приказъ объ изготовленіи отряда судовъ въ Константинополь, М. П. Лазаревъ прибылъ опять въ Севастополь; а дня три спустя прибылъ и оберъ-интендантъ Н. Д. Критскій. При общеніи ихъ, интенданта и начальника штаба, обзоръ состоянія судовъ флота, определено было назначить въ составъ отряда 84 пушечные корабли: «Память Востая», «Чесма», «Анапа», «Императрица Екатерина II», 60-ти пушечные фрегаты: «Топедось», «Еривань», «Архипелагъ», «Варна», корветъ «Сизополь» и бригъ «Пегасъ». Въ присутствіи интенданта, на судахъ, назначавшихся въ составъ отряда, работы пошли дѣятельно: при севастопольскомъ адмиралтействѣ нашлись завітно-хранимыя: такелажъ, парусина, мѣдь, желѣзо, смола, краски и многое прочее необходимое, что по требованіямъ командира порта и самого начальника штаба прежде не отпускалось, а теперь съ разрѣшенія интенданта вытаскивалось изъ адмиралтейскихъ тайниковъ и употреблялось въ дѣло; при этихъ способахъ, черезъ недѣлю времени изъ гавани вытянулся на рейдъ весь отрядъ. Михаилъ Петровичъ, лично заботившійся о снабженіи отряда необходимымъ для продолжительнаго плаванія въ морѣ, не встрѣтилъ ни въ чемъ недостатка, за исключеніемъ принадлежностей неважныхъ, безъ которыхъ обойтись было можно и при требованіи которыхъ Критскій, какъ отличный морской офицеръ, понимавшій значеніе всякой требуемой вещи, обыкновенно отвѣчалъ требователямъ: «можно обойтись и безъ этого». Но если на такой его отказъ встрѣчалъ возраженіе требователя, основывавшагося на томъ, что «требуемое имъ полагается по штату», въ такомъ случаѣ и Критскій возражалъ самымъ сильнымъ силогизмомъ: «мнѣ», говаривалъ онъ, «по штату полагается два глаза, а я обхожусь однимъ». Критскій былъ кривъ на правый глазъ, а сарказмами стрѣлялъ мѣтко въ принципъ съ лѣваго глаза.

Присутствіе оберъ-интенданта въ Севастополь не подвинуло, однакожъ, работъ на исправлявшихся старыхъ корабляхъ; напротивъ даже, на нихъ приостановлены были работы совсѣмъ, по случаю внезапно наступившихъ холодовъ. По этому случаю поговаривали тогда, что еслибъ потребовалась экстренная надобность вооружить старые корабли къ будущей веснѣ, то изъ нихъ годными признавались только 84-хъ пушечные—«Императрица Марія» и «Пантелеймонъ», прочіе же: «Парижъ» (110 пушеч.),

«Пармезъ», «Пицезъ» и «Юаннъ Златоустъ» (74-хъ пушечн.) (*) были уже стары, требовали значительныхъ исправленій по корпусу и будто бы оказывались для моря совсѣмъ неспособными. Но въ слѣдующей главѣ мы увидимъ, что это мнѣніе было ошибочно.

Командованіе отрядомъ судовъ, изготовившимся по первому востребованію къ отплытію въ Константинополь, возложено было на М. П. Лазарева, какъ начальника штаба черноморскаго флота. Флагъ свой поднялъ онъ на кораблѣ «Память Евстафія».

Прошелъ декабрь мѣсяцъ, наступила уже и вторая половина января 1833 г., а отрядъ нашъ въ полной готовности продолжалъ отстаиваться на севастопольскомъ рейдѣ. Въ ясные, почти весенніе, январскіе дни, графская пристань съ утра до полдня, съ полдня до заката солнца полна нестройной толпой сѣраго народа, а движущимися всѣхъ яркихъ цвѣтовъ женщинами, дѣвами и дѣтьми; бабочки, яркостью своихъ клоковъ и головныхъ платочковъ не уступали дамскимъ бурнусамъ и шляпкамъ. Смотришь на эту пестроту съ обрывистой оконечности *Хребта беззаконія*, какъ будто на кондитерскій препаратъ, обсыпанный сахарнымъ бисеромъ, и кажется онъ такимъ сладкимъ, ароматнымъ. Съ того же Хребта беззаконія представлялась и въ другомъ родѣ картина—зеркальный рейдъ; на немъ неподвижныя, стройныя массы кораблей и фрегатовъ; отъ нихъ въ разныхъ направленіяхъ разбѣгались черныя, бѣлыя и ярко-зеленыя точки; послѣднія направлялись къ графской пристани. Это были тяжелые, 12 и 14-ти весельные капитанскіе катера. Вглядываешься въ эту картину и думаешь о томъ, какъ бы ни о чемъ не думать непріятномъ, грустномъ, а на грудь, противъ воли, что то налегаетъ тяжелое, давить; усиливаешься скрѣпить сердце, а въ глазахъ сверкаютъ слезы—ничего не видишь.... Чтожъ это, зависть?... нѣтъ, не зависть; — оскорбленіе, досада, бессильная злость!... Жаль, болѣзненно жаль не участвовать въ такомъ лестномъ походѣ, какой предстоитъ отряду. Остаются въ гавани шесть старыхъ кораблей, шесть полныхъ экипажей; сколько въ нихъ офицеровъ, пылкихъ, честолюбивыхъ, гордыхъ!.... Но не всѣ они таковы; было между ними много такихъ, что привыкли

(*) Командиры кораблей, капитаны 1-го ранга: 1-го—Конотопецъ, 2-го—Юрьевъ, 3-го—Немтиновъ, 4-го—Черниковъ.

удовлетворять своимъ прихотямъ, что не встрѣчали еще препятствій желаніямъ, что, при такой ихъ навично-эгоистической натурѣ, эти господа, глядя на корабли и фрегаты, стоящіе на рейдѣ, не задумались бы постолкнуть съ нихъ своихъ же товарищей и занять бы собою ихъ мѣста.... При иныхъ обстоятельствахъ, можетъ быть, такія вещи и были бы допускаемы помимо высшаго начальства, но человекъ, отъ котораго зависѣло допустить или не допустить это, былъ твердъ, несговорчивъ, даже грубъ. Такимъ называли М. П. Лазарева. Онъ не терпѣлъ искательства и неправильныхъ просьбъ, въ особенности, чтобъ вмѣсто ...ова или ...сваго, назначить туда-то ...аки или ...пуло. И за это его не взлюбили. Но объ этомъ или похожемъ на это будетъ рѣчь впереди.

Января 20-го 1833 г. я приглашенъ былъ на свадебный вечеръ къ чиновнику Чернявскому; онъ внучку свою, дочь капитана 1 ранга Костенича, выдавалъ въ замужество за отставнаго полковника Вейде, служившаго когда-то въ севастопольскомъ полку. Невѣста была дѣвица молоденькая и красавица, но безъ состоянія; за нею небыло даже и хутора въ приданое, а женихъ—старикъ лѣтъ за шестьдесятъ, съ симпатической сережкой въ правомъ ухѣ, да денегъ у него было много и собственный домъ въ Севастополѣ, какъ полная чаша. О новобрачныхъ кромѣ сего сказать нечего; но что касается до дѣдушки, то вечеръ у него былъ прекрасный, составившійся, можетъ быть, на счетъ внучка-новобрачнаго—не знаю. Гостей, въ генеральскихъ, штабъ и оберъ-офицерскихъ эполетахъ, дамъ въ чепцахъ и дѣвицъ въ цвѣтахъ, было достаточно, даже тѣсно и жарко отъ нихъ. Въ толпѣ гостей неожиданно встрѣтилъ я А. С. Ушакова, бывшаго моего командира на фрегатѣ «Штандартъ». Встрѣча эта въ особенности интересна была для меня вотъ почему: вскорѣ послѣ кампаніи въ тридцатомъ году на фрегатѣ «Штандартъ», Ушаковъ, по дѣламъ службы, вызванъ былъ въ Николаевъ, и уѣхалъ туда съ семействомъ; во все это время я съ нимъ не видался, а теперь неожиданно встрѣтился; встрѣча была пріятна; мы успѣли къ сторонѣ, чтобъ поговорить, какъ давно знакомымъ и давно не видавшимся. Отъ Ушакова я узналъ, что онъ, по особенному востребованію М. П. Лазарева, вызванъ теперь изъ Николаева и назначенъ на фрегатъ «Эриванъ» командиромъ; а Ушаковъ отъ меня узналъ, что я запятанъ теперь въ

госпиталь ординаторомъ и лишаюсь чрезъ это возможности бывать въ морѣ.

— Такъ ты недоволенъ своимъ назначеніемъ и хочешь идти въ море? спросилъ меня Ушаковъ.

— Даже очень, отвѣчалъ я.

— Такъ иди со мной!

— Чего бы и желать лучшаго, да какъ устроить?—меня не отпустить....

— Объ этомъ не хлопочи: все устрою я.

Января 24 вечеромъ я простился съ молодой женой, на ея груди благословилъ маленькаго сына и перебрался на «Эриванъ» — въ ту самую каюту, въ которой, три года тому назадъ, выдержалъ тяжелую и опасную болѣзнь.

И. Запрескій.



О МОРСКОМЪ КОМЕРЧЕСКОМЪ ОБРАЗОВАНІИ

ВЪ РОССІИ,

Рядъ статей, помѣщенныхъ въ книжкахъ «Морскаго Сборника» о развитіи морской торговли и коммерческаго судоплаванія въ Россіи, начиная съ 1857 г. и по 1863 годъ, равно какъ и нѣсколько брошюръ, отдѣльно изданныхъ по этому предмету, весьма достаточно указываютъ и уясняютъ, въ какомъ незавидномъ состояніи находится у насъ какъ коммерческое судостроеніе и вообще торговое морское дѣло, такъ равно и люди, исключительно посвятившіе себя занятіямъ такого рода. Чтобы выйдти изъ этого невыгоднаго для насъ положенія, наиболѣе вѣрнѣйшимъ средствомъ представляется, на нашъ взглядъ, коренная реформа спеціальныхъ коммерческихъ морскихъ учебныхъ заведеній въ Россіи.

Для образованія мореходовъ, въ настоящее время существуетъ у насъ четыре учебныхъ заведеній: *шхиперское училище* въ Архангельскѣ, *штурманское училище* въ Ригѣ, *училище торюваго мореплаванія* въ Херсонѣ и *училище торюваго мореплаванія* въ С.-Петербурѣ, переведенное въ 1848 году въ *Кронштадтъ*.

Цѣль первыхъ двухъ учебныхъ заведеній, по первоначальному ихъ устройству, состоитъ въ научномъ подготовленіи мореходовъ по части кораблевожденія, а послѣднихъ двухъ—въ образованіи инженеровъ, корабельщиковъ и штурмановъ для нашего коммерческаго флота. Изъ этого видно, что въ основѣ образованія молодыхъ людей, въ послѣднихъ двухъ заведеніяхъ, по тремъ спеціальнымъ отраслямъ наукъ морскаго знанія, какъ то: по инженерному, коммерческому и морскому дѣлу, лежатъ идея дѣльная, счастливая. Но горе

въ томъ, что нераціональное примѣненіе этой идеи къ практикѣ низвело эти учебныя заведенія на степень низшихъ морскихъ школъ и придало имъ тотъ характеръ бесполезной посредственности, который, къ сожалѣнію, они носятъ на себѣ и до сихъ поръ, какъ горькій отпечатокъ несознанной рутины. Имѣя однакожъ въ виду, что училище торговаго мореплаванія въ С.-Петербургѣ, по первоначальной мысли бывшаго министра финансовъ графа Канкрина, предназначено для образованія молодыхъ людей съ высшими морскими коммерческими знаніями, мы сочли не лишнимъ, при готовящихся преобразованіяхъ этого училища, пополнить тѣ пробѣлы, какіе показались на нашъ взглядъ въ статьяхъ Морскаго Сборника за 1862 годъ, при описаніи морскихъ училищъ торговаго флота.

Въ царствованіе Императрицы Екатерины II, 21-го февраля 1784 года, повелѣно было комисіи народныхъ училищъ, по соглашенію съ людьми, свѣдущими въ мореходствѣ, составить планъ морскаго учебнаго заведенія для коммерческаго флота, которое вскорѣ за тѣмъ и было открыто при с.-петербургской корабельной верфи и названо «городскою школою кораблестроенія и водоплаванія». Черезъ 45 лѣтъ послѣ того, на основаніи Высочайшаго указа, даннаго правительствующему сенату, 11 ноября 1829 года, «школа кораблестроенія и водоплаванія» была переименована въ «училище торговаго мореплаванія». До 1848 года, какъ мы уже объяснили выше, это заведеніе находилось въ С.-Петербургѣ и было подчинено министерству финансовъ, при чемъ министерство народнаго просвѣщенія не имѣло къ нему ни малѣйшаго отношенія. Съ того года училище перешло въ вѣдѣніе морскаго министерства, переведено въ Кронштадтъ и переименовано въ «роту торговаго мореплаванія», состоявшую при бывшемъ въ то время первомъ учебномъ морскомъ экипажѣ. Въ 1854 году рота эта присоединена къ штурманскому училищу въ Кронштадтѣ.

На содержаніе такого морскаго коммерческаго учебнаго заведенія полагалось отъ казны, вначалѣ, по 40 тысячъ рублей ассигнаціями; впослѣдствіи же, по предложенію министра финансовъ, именно въ 1834 году, эта сумма увеличена до 48 т. р. ас., или 13 616 р. 64 к. серебромъ. Последняя цифра осталась неизмѣнною и до сихъ поръ.

Въ «роту торговаго мореплаванія» принимаются воспитанники отъ 12-ти до 17-ти лѣтняго возраста. Познанія для приѣма ограничиваются умѣньемъ читать, писать по русски, а какъ? о томъ и толковать страшно, и при этомъ требуются знанія четырехъ первоначальныхъ правилъ ариметики. Но бывали случаи, что канди-

даты зачислялись въ воспитанники «роты» даже и безъ этихъ предварительныхъ элементарныхъ знаній.

Преподаваніе наукъ въ «ротѣ торговаго мореплаванія» распределено на два отдѣленія: на старшее и младшее. Первые два года посвящаются воспитанниками заведенія на пригготовительное образованіе, и то исключительно математическое, такъ что на остальные предметы не обращается, можно сказать, почти никакого вниманія. Справедливость выше-сказаннаго можно подтвердить тѣмъ, что преподаваніе исторіи почему-то въ этомъ учебномъ заведеніи считается излишнимъ, тогда какъ по программѣ и уставу, Высочайше утвержденнымъ 11 ноября 1829 года, преподаваніе исторіи, конечно, входило въ распредѣленіе учебныхъ предметовъ, и исполнялось на дѣлѣ добросовѣстно въ то время, когда этому «торговому» учебному заведенію не старались прививать элементъ военно-казенной выправки и стойки, т. е. до 1848 года.

Второе двухлѣтіе воспитанниками заведенія посвящается преимущественно на изученіе высшихъ математическихъ наукъ, относящихся къ мореходству, и другихъ научныхъ предметовъ, входящихъ въ составъ знаній морскаго дѣла; при чемъ на послѣдніе также не обращается должнаго вниманія, а на изученіе собственно морскихъ «коммерческихъ» наукъ, столь необходимыхъ въ кругу дѣятельности, для которой спеціально готовятся молодые люди въ этомъ заведеніи, не употребляется ни часа свободнаго времени, убиваемаго, кромѣ того, на выправку и маршировку, какъ на полезное, должно быть, гимнастическое упражненіе.

Такимъ образомъ, на полный курсъ спеціального изученія морскихъ наукъ, по правиламъ этого учебнаго заведенія, полагается четыре года. Классныя занятія воспитанниковъ распределены на до и послѣ обѣденное время по ровну, всего въ сутки шесть часовъ. Прежде, до-обѣденныя занятія въ этомъ заведеніи продолжались по четыре часа; но впоследствии были они измѣнены, для соглашенія съ классными правилами, принятыми въ штурманскомъ училищѣ.

Штатный комплектъ казенно-коштныхъ воспитанниковъ въ «ротѣ торговаго мореплаванія» опредѣленъ въ 32 человѣка. Въ число это принимаются дѣти всѣхъ сословій, преимущественно сироты и дѣти людей недостаточнаго состоянія. Пансіонерами поступаютъ по выбору думъ портовыхъ городовъ; допускаются и приходящіе на время классныхъ занятій. Впрочемъ, такого рода подробности не составляютъ сущности дѣла нашей статьи, почему и обойдемъ ихъ молчаніемъ.

Изъ годовыхъ отчетовъ, печатаемыхъ въ Морскомъ Сборникѣ,

видно, что ежегодное содержаніе «роты торговаго мореплаванія» обходится въ 15 000 рублей серебромъ наличными деньгами, при чемъ казенное помѣщеніе самаго заведенія, равно какъ и квартиры ближайшаго его начальства и преподавателей, въ расчетъ не принимаются, хотя и то и другое увеличиваетъ, конечно не на бездѣлицу, приведенную выше цифру. Припомнимъ при этомъ, что начальствующія лица и преподаватели пользуются преимуществами казенной службы и получаютъ при каждомъ выпускѣ воспитанниковъ соответственно своимъ чинамъ и положенію, занимаемому при «ротѣ», денежные и другія вознагражденія.

Со времени перевода этого учебнаго заведенія въ Кронштадтъ, по настоящій 1863 годъ, слѣдовательно въ продолженіе 15-ти лѣтъ, изъ роты торговаго мореплаванія выпущено 78 человѣкъ, такъ что среднимъ числомъ на годъ приходится по 5-ти выпускныхъ воспитанниковъ. Поэтому, принимая расходуемую на нихъ, по бюджету, цифру, выходитъ, что каждый изъ воспитанниковъ, окончившій полный курсъ наукъ въ «ротѣ торговаго мореплаванія», обходится въ 3000 рублей серебромъ, что дѣйствительно *поражаетъ громадностію цифры*, какъ справедливо замѣчено въ № 4 М. Сб. 1862 г., и къ тому же при той грустной мысли, что въ этомъ заведеніи не дается юношеству ни порядочнаго воспитанія, ни образованія, тогда какъ на затрачиваемый капиталъ, при другихъ условіяхъ, благая цѣль училища была бы легко осуществима.

Съ окончаніемъ курса наукъ въ «ротѣ торговаго мореплаванія» воспитанники выпускаются съ званіемъ интурмана, или подинтурмана, смотря по успѣхамъ въ наукахъ, и благословясь и перекрестясь могутъ идти на всѣ четыре стороны, съ исключительнымъ правомъ служить только на морѣ. Припомнимъ строго специальное и при томъ крайне ограниченное ихъ образованіе, такъ сказать отчужденное отъ всякихъ другихъ человѣческихъ знаній, способствующихъ умственному и нравственному развитію человѣка, нельзя не сознаться, что воспитанники, выпускаемые изъ «роты торговаго мореплаванія», увеличиваютъ лишь количество людей, неспособныхъ ни къ какой самостоятельной производительности въ трудѣ; а при такихъ условіяхъ образованія возможно ли ожидать развитія у насъ судохозяинства? Притомъ не безызвѣстно, что, проплававъ въ морѣ, по выпускѣ своемъ изъ училища, опредѣленное положеніемъ время, т. е. не менѣе 24 мѣсяцевъ, бывшій ученикъ «роты» можетъ явиться въ заведеніе и просить дополнительнаго экзамена, по выдержаніи котораго, онъ получаетъ свидѣтельство, дающее ему право быть

корабельщикомъ на коммерческомъ флотѣ, что въ свою очередь затрогиваетъ самолюбіе у насъ, не въ той мѣрѣ, какъ бы слѣдовало того ожидать за такой трудъ. Въ продолженіе послѣднихъ 15-ти лѣтъ, изъ числа 78-ми выпущенныхъ воспитанниковъ, явились къ экзамену на званіе корабельщика только *три человека*... Но посмотримъ, при всемъ томъ, какого же рода бываютъ эти экзамены и въ какой мѣрѣ достигаютъ они своей цѣли.

Желающій экзаменоваться коммерческой штурманъ прежде всего подаетъ о томъ прошеніе на имя начальника заведенія. Тогда со стороны начальства «ротъ» назначается экзаменная коммисія, состоящая изъ офицеровъ наставниковъ и преподавателей штурманскаго училища, которые и приступаютъ за тѣмъ къ дѣлу. Но, спрашивается, въ чемъ же состоятъ подобные экзамены? Если коммерческаго штурмана экзаменуютъ изъ астрономіи и навигаціи, то изъ такихъ предметовъ онъ, разумѣется, очень достаточно подготовленъ, и теоретически и практически, чтобы не запутаться въ своихъ отиѣтахъ, потому что иначе онъ не былъ бы выпущенъ изъ заведенія штурманомъ и уже ни какимъ образомъ не могъ бы представить свидѣтельствъ въ томъ, что плавалъ, въ качествѣ штурмана, въ теченіе 24 мѣсяцевъ на коммерческихъ судахъ. Если же мореходъ такой подвергается испытанію въ морской практикѣ и подобныхъ тому, сопряженныхъ морскому знанію, предметахъ, то и съ этой стороны можно быть напередъ увѣреннымъ, что прямо съ моря вернувшійся человекъ очень легко выдержитъ испытаніе военныхъ штурманскихъ офицеровъ, очень мало знакомыхъ съ условіями и требованіями морской службы, жизни и дѣла на купеческихъ судахъ. Другаго же испытанія въ знаніяхъ, не менѣе необходимыхъ для дѣльнаго коммерческаго корабельщика, господа экзаменаторы не требуютъ отъ экзаменующагося, по двумъ причинамъ: во-первыхъ, потому, что предметы эти не значатся въ программахъ преподаваемыхъ въ ротѣ торговаго мореплаванія наукъ, и во-вторыхъ, потому, что самымъ господамъ экзаменаторамъ такого рода испытанія были бы не подъ силу, какъ лицамъ, неподготовленнымъ въ такихъ предметахъ, по крайней мѣрѣ на столько, чтобы испытывать въ нихъ экзаменующихся. Между тѣмъ, чтобы быть добросовѣстнымъ на коммерческомъ кораблѣ корабельщикомъ, и въ чемъ въ настоящее время, коммерческое учебное заведеніе обязано удовлетворять, экзаменуемому на такое почетное званіе лицу недостаточно однихъ только знаній морскаго дѣла. Добросовѣстному коммерческому корабельщику необходимо знаніе заготовить здоровую и хорошую провизію для корабля; ему необходимо знать цѣны, естественныя и ходячія, въ

отношеніи различнаго рода предметовъ, при различныхъ условіяхъ и положеніяхъ морской коммерческой дѣятельности. Онъ долженъ знать биржевыя и маклерскія дѣла, денежныя курсы, расчеты и финансовыя положенія; ему необходимо знать право консульское и морскія узаконенія, словомъ, чтобы экзаменоваться на корабельщика, ему надлежитъ достаточно быть знакомымъ съ политической экономіей и промышленной статистикой, морскимъ и коммерческимъ правомъ (*), финансовымъ и международнымъ правомъ, консульскими постановленіями, практическимъ знаніемъ коммерческихъ морскихъ и корабельныхъ дѣлъ и т. д. Изъ этого видно, что экзаменъ на почетное званіе корабельщика, какъ лица, просвѣщенному вниманію и знанію котораго довѣряется жизнь нѣсколькихъ десятковъ и сотенъ людей и нерѣдко цѣлое достояніе торговыхъ дѣателей, долженъ быть строго обусловленъ правилами положительными и опредѣленными, во всякомъ случаѣ на столько, на сколько все это необходимо, чтобы доставить судохозяевамъ возможность имѣть въ немъ надлежащее довѣріе, а на основаніи того и должное уваженіе къ личности, снабженной отъ учебнаго заведенія подобнымъ дипломомъ.

Въ прежнее время, когда «рота торговаго мореплаванія» находилась еще въ вѣдѣніи министерства финансовъ и слыла подъ болѣе сроднымъ ей наименованіемъ «училища», въ немъ избранные по желанію воспитанники готовились спеціально въ инженеры, что въ дѣлѣ нашего бѣднаго коммерческаго судостроенія и судохозяйства имѣло конечно не маловажное значеніе. Нынѣ же чтеніе наукъ, спеціально относящихся къ морскому инженерному искусству, и приготовленіе инженеровъ для нашихъ коммерческихъ судовъ и верфей, почему то не считается надобностію, не смотря даже и на то общественное мнѣніе, которое такъ давно уже высказывалось и высказывается въ пользу спеціалистовъ такого рода, а самое приготовленіе молодыхъ людей къ упомянутому дѣлу входитъ даже въ Высочайше утвержденную программу этого морскаго коммерческаго учебнаго заведенія.

Вникая по этому поводу въ сущность устава и постановленій «роты торговаго мореплаванія», какъ *училища*, мы находимъ, что къ обязанности этого необходимаго для насъ учебнаго заведенія, относилось не только образованіе людей, спеціально знающихъ во-

(*) Въ настоящее время законовѣдніе какъ будто и преподается воспитанникамъ въ ротѣ торгов. морепл.; но на самомъ дѣлѣ, предметъ этотъ занимаетъ только мѣсто въ росписаніи учебныхъ часовъ,

разблестроеніе и управленіе верфами, кораблями, пароходами и проч.; но и распространеніе разумной дѣятельности, относящейся до морскаго дѣла, въ томъ классѣ нашего торговаго сословія, которое, по недостаточному образованію своему въ морской торговлѣ, не могло такъ совершенствоваться, какъ слѣдовало и какъ бы то было желательно. Если такимъ образомъ цѣль, которую правительство наше имѣло въ виду, пропуская лучи морскаго спеціальнаго образованія въ слой недостаточныхъ и мало просвѣщенныхъ людей, чтобы ознакомить ихъ, какъ слѣдуетъ, съ морскимъ дѣломъ,—отчасти достигнута, то съ другой стороны, мысль, выраженная въ уставѣ по учрежденію этого учебнаго заведенія: дать воспитанникамъ его высшее морское коммерческое образованіе—не осуществлялась на дѣлѣ нисколько. Большинство воспитанниковъ «роты торговаго мореплаванія» отличается вообще незрѣлостію умственнаго и нравственнаго развитія и крайне поверхностнымъ знаніемъ по морскому дѣлу многихъ наукъ; а что подобнаго рода люди внушать не могутъ ровно никакого къ себѣ довѣрія, то намъ едва ли необходимо и доказывать все это. Мы знали многихъ изъ воспитанниковъ, окончившихъ курсъ въ этомъ учебномъ морскомъ заведеніи, которые, не имѣя никакой возможности получить на судахъ мѣсто штурмана, ходили на нихъ занимая жесвойственныя имъ мѣста, по тому самому незамѣтно грубѣли и такимъ образомъ, по прошествіи очень короткаго времени, становились нисколько не лучше и образованнѣе окружающей ихъ среды матросъ; а между тѣмъ воспитаніе этихъ-то самыхъ бѣдняковъ—воспитанниковъ обходилось, какъ сказано уже выше, *съ три тысячи рублей серебромъ!*... Эта плохая подготовка, въ означенномъ нами учебномъ заведеніи, служить не только въ ущербъ учащимся, но и заставляетъ насъ передавать миллионы въ руки нашихъ нянюшекъ и въ пользу иностраннаго судостроенія и судоходства. Изъ труда воспитывавшихся въ этомъ заведеніи извлекаются всѣ выгоды въ пользу другихъ, за весьма ничтожное имъ вознагражденіе, и при этомъ томъ угрожая иногда еще безвыходнымъ положеніемъ. А при такихъ условіяхъ могли ли они имѣть возможность и досугъ докончить общечеловѣческое и спеціальное свое образованіе на самомъ дѣлѣ? И удивительно ли послѣ того, если учившіеся въ ротѣ торговаго мореплаванія не могутъ принести никакой пользы ни себѣ, ни обществу, которому готовились служить, ни правительству, на издѣленіи котораго они воспитывались?

Рота торговаго мореплаванія, говоря вообще, не только не образовала людей для морскаго коммерческаго дѣла, но даже и не подготавливала ихъ къ такому дѣлу, и во всякомъ случаѣ оно далеко не

соотвѣтствуетъ уже ни духу настоящаго времени, ни современной потребности морской торговли, нуждающейся въ дѣятеляхъ, рационально образованныхъ.

По нынѣшнему состоянію нашей морской коммерческой дѣятельности, при недостаточномъ развитіи нашего коммерческаго флота, намъ прежде всего необходимы инженеры для построекъ и исправленій коммерческихъ судовъ, за тѣмъ преподаватели для морскихъ школъ; далѣе корабельщики—въ полномъ смыслѣ этого слова, т. е. въ томъ значеніи, какъ говорятъ французы моряки, самодовольно указывая на своихъ «*capitaines au long cours*»; за тѣмъ дѣльные и знающіе штурмана, какъ грядущіе представители образованнаго сословія коммерческихъ корабельщиковъ. Изъ этихъ послѣднихъ работаются, со временемъ, управители для нашихъ морскихъ коммерческихъ акціонерныхъ и другихъ пароходныхъ компаній и предприятий, въ которыхъ у насъ, какъ являютъ факты и вопіющія безурядицы,—такой ошутительный недостатокъ.

До сихъ поръ, въ представленномъ нами обзормъ очеркѣ, мы указали на тѣ главныя причины, отъ которыхъ происходили всѣ неутѣшительные результаты отъ «роты торговаго мореплаванія». Взглянемъ теперь на другіе ея недостатки, отъ которыхъ также не мало зависитъ успѣхъ преподаванія специальныхъ наукъ. На первомъ планѣ въ этомъ дѣлѣ является приемъ воспитанниковъ съ крайне ограниченными элементарными свѣдѣніями и неимѣніе школъ для первоначальнаго и общаго ихъ образованія. Вслѣдствіе этихъ двухъ обстоятельствъ, неизбежно препятствующихъ развитію умственныхъ силъ воспитанниковъ, необходимыхъ имъ для специального образованія, заведеніе это не могло и не можетъ достигать, при подобномъ порядкѣ дѣлъ, той цѣли, польза которой имѣлась въ виду при его учрежденіи и чего мы вправе ожидать отъ учебнаго заведенія подобнаго рода. Поэтому необходимость требуетъ возможно-скаго и притомъ кореннаго преобразованія «роты торговаго мореплаванія», какъ единственнаго въ здѣшнемъ краѣ морскаго коммерческаго учебнаго заведенія, въ которомъ юношество торговаго сословія, особенно приморскаго населенія, могло бы у насъ получать высшее образованіе по этому важному для насъ дѣлу. Въ настоящее же время, воспитанники этой «роты», не будучи достаточно развиты и какъ слѣдуетъ подготовлены въ наукахъ общаго образованія, приступаютъ прямо къ специальному изученію морскаго дѣла; отъ этаго лекціи высшихъ морскихъ наукъ становятся для нихъ обременительными: они схватываютъ ихъ болѣе памятью, и какъ нибудь, но въ дѣйствительности не усваиваютъ

предметовъ прочно, для чего необходимо осмысленно углубляться въ свою специальность.

Надо прибавить еще, что и самый надзоръ за воспитанниками въ заведеніи имѣетъ весьма важное вліяніе на ихъ умственное развитіе и самыя занятія, а поэтому и на успѣхъ въ преподаваніи. Обязанность такого рода въ «ротѣ торговаго мореплаванія» исполняется ротнымъ командиромъ, въ помощь которому назначается *унтеръ-офицеръ* изъ учебныхъ солдатъ.... Понятно, что подобнаго наблюденія за воспитанниками крайне недостаточно, особенно, если припомнимъ при этомъ, что присутствіе ротнаго командира требуется и при воспитанникахъ, и въ канцеляріи ротной, и въ швальной, наконецъ въ С.-Петербургѣ и проч., что, конечно, неизбежно за собою влечетъ нарушеніе въ добросовѣстномъ наблюденіи за учащимися въ «ротѣ». Что же касается до унтеръ-офицера, которому въ отсутствіе командира роты поручается ближайшій надзоръ за воспитанниками, то надо сказать, что хотя такой избирается изъ людей и хорошихъ, но какъ человѣкъ, не получившій рѣшительно никакого воспитанія, очень понятно, не въ силахъ внушить въ себѣ ровно никакого уваженія юношей и дѣтей, въ глазахъ которыхъ онъ просто «человѣкъ, который ничего не знаетъ и не понимаетъ»..

Нельзя также умолчать и о преподавателяхъ — этихъ ближайшихъ наставникахъ воспитанниковъ, готовящихся къ карьерѣ въ средѣ нашихъ негодіантовъ. Нѣкоторые изъ учителей этихъ юношей получили воспитаніе и совершенствовались педагогическія свои способности именно въ той сферѣ, въ какой вращался и совершенствовался и помощникъ командира «роты». Кроме того, въ преподаватели въ это заведеніе иногда принимались люди не по научнымъ способностямъ и достоинству, а по личнымъ связямъ и знакомству, или, что все равно, по произволу инспектора. Отъ этого происходитъ отсутствіе всякаго правильнаго и систематическаго согласенія въ ходѣ преподаванія наукъ, такъ что только одно изученіе математики, по справедливости, можно назвать вполне добросовѣстнымъ и успѣшнымъ.

Наконецъ, права, предоставляемыя воспитанникамъ, окончившимъ курсъ наукъ, слишкомъ уже ограничены и недостаточны (*), въ

(*) Права, предоставляемыя выпускаемымъ изъ роты торговаго мореплаванія воспитанникамъ, не есть какія-либо, какъ говорятъ, прерогативы, а просто права человѣческія и больше ничего. Но такія прерогативы должны быть предоставлены каждому смертному.

сравненіи, съ одной стороны, съ тою пользою, какую можетъ ожидать отъ нихъ общество и правительство, при болѣе правильномъ положеніи всѣхъ дѣлъ въ такомъ заведеніи, а съ другой—при сравненіи съ другими учебными заведеніями, которыхъ программы не только не выше, но даже ниже «училища торговаго мореплаванія», что и естественно отклоняетъ способнѣйшихъ юношей отъ такого полезнаго и необходимаго для насъ заведенія. Многіе изъ этихъ юношей, при малѣйшей возможности, конечно изберутъ, для дальнѣйшаго своего образованія, тѣ учебныя заведенія, по выпускѣ изъ которыхъ предоставлено гораздо болѣе правъ для выгодныхъ дѣйствій на аренѣ житейскаго поприща.

Такимъ образомъ, изъ вышензложеннаго нами обзора, смѣемъ думать, неутѣшительное процвѣтаніе (чтобы не сказать прозябаніе) кронштадтской «роты торговаго мореплаванія» очевидно, равно какъ и то, что при настоящемъ положеніи въ ней дѣлъ такое учебное заведеніе служить только правительству лишь бременемъ, не принося ни ему самому, ни обществу, ни самимъ воспитанникамъ желаемой пользы (*). Поэтому, имѣя въ виду скорое измѣненіе устава этого заведенія, мы полагаемъ, что удаленіе изъ него военноказеннаго элемента будетъ въ этомъ случаѣ первымъ благотворительнымъ приемомъ, который весьма благотворно отзовется на воспитанникахъ, оказавъ имъ тѣмъ самымъ громадную услугу.

Едва ли мысль, приведенная выше, встрѣтитъ чье-либо несогласіе, если мы при этомъ только скажемъ еще, что *торговое училище мореплаванія* должно и можетъ быть рационально руководимо *коммерческимъ морякомъ*, что въ данномъ случаѣ такое условіе—*настоящая необходимость*. Но до сихъ поръ, какъ всѣмъ извѣстно, на требованіе это не обращали никакого вниманія: училище такое находилось постоянно подъ опекою совершенно постороннихъ ему лицъ, почему и не преуспѣвало оно такъ, какъ рассчитывали на то его основатели и общественное мнѣніе, въ особенности въ 30-хъ годахъ, съ преобразованиемъ этого училища по плану, предначертанному графомъ Канкриннымъ. За то теперь, во время всеобщаго, круговаго прогресса, приходится подумать и здѣсь о замѣнѣ рутины истинно просвѣщеннымъ взглядомъ на предметъ и о надлежащей расчисткѣ этого, столь важнаго, по значенію своему, дѣла.

(*) Не болѣе, какъ только третій годъ тому назадъ, характеръ «роты торговаго мореплаванія» и учащихся въ ней хотя немного измѣнился противу прежняго; но далеко не въ той степени соответствуетъ еще той дѣйствительной необходимости, которую придать слѣдовало бы такому учебному заведенію.

столько для отечественныхъ дѣателей по внѣшней нашей торговлѣ, столько же, въ случаѣ новыхъ морскихъ войнъ, для нашего совершенно уже преобразованнаго военного флота. Рижское училище, а также и всѣ финляндскія морскія школы, достаточно подтверждаютъ справедливость выраженаго выше нами мнѣнія въ такой очевидной и осазательной необходимости.

Было бы необходимо также читать воспитанникамъ (не всѣмъ, а нѣкоторымъ, по желанію ихъ и способностямъ) науки, относящіяся до морскаго инженернаго искусства, въ такомъ объемѣ, который соотвѣтствовалъ бы достиженію той цѣли, чтобы подготовить и образовать изъ числа способныхъ слушателей дѣльных и знающихъ судостроителей, чему расположеніе училища на берегахъ Невы, такъ много могло бы способствовать въ практическомъ изученіи дѣла. То же самое надо сказать и въ отношеніи преподаванія паровой механики: быстро-развивающееся пароходство убѣдительно всякихъ доводовъ свидѣтельствуетъ, что дѣльно-образованному коммерческому корабельщику нужна и эта важная крупница человѣческихъ знаній, и притомъ во многихъ и самыхъ разнообразныхъ случаяхъ морской практической жизни. Вотъ, уже по двумъ этимъ только даннымъ, предметы, относящіеся до морскаго инженернаго искусства, не могутъ быть исключены изъ программы наукъ, преподаваемыхъ нѣкоторымъ изъ воспитанниковъ въ «училищѣ торговаго мореплаванія», гдѣ обязанности коего необходимо должно относиться специальное подготовленіе людей въ судостроители и механики для коммерческаго флота. Это самое по крайней мѣрѣ исполнялось въ прежнее время, когда «рота» носила наименование *училища* (*) и состояла въ вѣдѣніи министерства финансовъ, подъ управленіемъ директоровъ (изъ отставныхъ флотскихъ офицеровъ): Гагенмейстера и Муравьева. Въ то время, конечно, и преподаваніе исторіи воспитанникамъ въ заведеніи не считалось излишнимъ, а кромѣ англійскаго и нѣмецкаго языковъ, которые преподаются теперь въ «ротѣ», преподавался и обще-принятый и необходимый повсюду французскій языкъ. Поэтому, на основаніи того же Высочайше утвержденнаго положенія объ училищѣ торговаго мореплаванія, отъ 11-го ноября 1829 года, слѣдовало бы озаботиться только о точномъ исполненіи такого разумнаго и прозорливаго положенія, объ этомъ дѣйствительно полезномъ для страны морскомъ коммерческомъ учебномъ заведеніи. Что же касается до остальныхъ наукъ,

(*) И когда изъ того училища выпускались въ инженеры для коммерческихъ заведеній.

то, чтобы дѣйствительно приготовить юношу въ умственномъ отношеніи, какъ человѣка и человѣка образованнаго, и притомъ для дѣла, въ немъ нуждающагося, объ этомъ мы уже заявили въ первой части нашего обзора. Прибавить же къ тому можно было бы лекціи морской гнѣны, *съемку, промѣръ и опись береговъ* (*). А въ дѣлѣ надзора за воспитанниками въ заведеніи, вмѣсто унтеръ-офицера и военныхъ наставниковъ-наблюдателей, избрать преподавателей трехъ иностранныхъ языковъ, что доставило бы воспитанникамъ двойную пользу.

Съ практической точки зрѣнія, т. е. относительно изученія морской практики на самомъ дѣлѣ, желательно бы было видѣть возобновленіе прекраснаго и весьма дѣльнаго обычая, существовавшаго въ этомъ училищѣ въ прежнее время, именно: имѣть при самомъ заведеніи свое собственное морское коммерческое судно (**), по современной необходимости, конечно, уже паровое. До 1838 года, принадлежащій училищу торговаго мореплаванія парусный бригъ «Графъ Канкринъ» употреблялся начальствомъ этого училища въ плаваніи по Балтійскъ и Финскому заливу, собственно для практическихъ цѣлей воспитанниковъ, т. е. для пріобрѣтенія ими надлежащаго навыка въ управленіи парусами и штурманской части; исполняли воспитанники сами на немъ всѣ обязанности матросъ и проч.

Возобновявъ этотъ прекрасный и дѣльный обычай, къ нему надлежало бы только пріобщить теперь еще и коммерческую цѣль, т. е. зафрахтовывать, заблаговременно, принадлежащее училищу коммерческое паровое судно, соображаясь съ мѣстомъ избраннаго практическаго плаванія. Директоръ училища, какъ человѣкъ коммерческій и притомъ морякъ (какимъ мы предполагаемъ будущаго директора), устроилъ бы все это дѣло какъ нельзя лучше и выгоднѣе. Такимъ образомъ, воспитанники на своемъ кораблѣ отправлялись бы въ Бразилію или Средиземное море и другія мѣста, сообразно съ вышепомянутыми условіями. Во время такого продолжительнаго, но при всемъ томъ заманчиваго и интереснаго плаванія, воспитанники успѣли бы достаточно свыкнуться съ предстоящими имъ на дѣйствительной службѣ занятіями на морѣ, что ясно и повѣстно всякому,

(*) Не много ли?

Ред.

(**) О необходимости имѣть при училищѣ торгов. морепл. свое морское судно свидѣтельствуется почтеннымъ трудомъ сенатора Семенова (см. Ист. вѣнш. торг. т. 3, 1859 г.).

То же самое заявлено было официально старинными нашими судовладельцами, Савинными, которые способствовали многимъ у насъ развитію торговаго мореходства. И дѣльные корабельщики всѣ раздѣляютъ мнѣніе, приведенное выше.

знакомому съ морской службой. Имѣя же подъ рукою коммерческую морскую цѣль, какъ то: нагрузку, выгрузку товаровъ, веденіе счетовъ, пріемъ накладныхъ, груза, коносаментовъ и многое другое, воспитанники ознакомились бы въ дѣйствительности на самомъ дѣлѣ и съ этою частію ихъ будущихъ служебныхъ обязанностей, а сама администрація училища извлекла бы изъ этой коммерческой стороны плаванія не малую долю выгоды и въ финансовомъ отношеніи, что послужило бы очень пригоднымъ подспорьемъ и въ снаряженіи подобной практической-коммерческой дальней экспедиціи. Кроме того, сами воспитанники приобрѣли бы въ такомъ продолжительномъ и дальнемъ плаваніи въ морѣ отличнѣйшій навыкъ и въ астрономическихкихъ наблюденіяхъ, и въ морскомъ практическомъ, и пароходно-машинномъ дѣлѣ, вообще имѣли бы весьма много случаевъ на берегу и въ морѣ къ разнообразнымъ практическимъ занятіямъ.

Съ измѣненіемъ программы училища по канвѣ набросаннаго здѣсь проекта, едва ли можно будетъ опасаться, что воспитанники его попрежнему будутъ встрѣчать, подобный нынѣшнему, отпоръ въ принятіи ихъ на коммерческія суда къ соотвѣстственнымъ должностямъ, потому что практическими и теоритическими свѣдѣніями своими они будутъ уже прямо полезны для морскаго коммерческаго дѣла, какъ люди дѣйствительно знающіе свой предметъ, которому охотно посвящаютъ всю будущую свою дѣятельность. Но помимо этого, и начальству такого морскаго коммерческаго учебнаго заведенія будетъ не трудно оказывать свое посильное содѣйствіе къ первоначальному замѣщенію къ должностямъ, окончившихъ курсъ въ этомъ заведеніи, если только предположить, конечно, въ лицѣ директора училища *человѣка коммерческаго и бывающаго моряка*, а не *человѣка посторонняго, чуждаго и незнакомаго съ такого рода службой*.

Относительно же воспитанниковъ младшаго возраста, мы замѣтимъ, что такъ какъ принятіе ихъ въ это высшее морское коммерческое училище предполагается здѣсь не иначе, какъ уже съ достаточной подготовкой общаго и морскаго практическаго образованія, то на такой конецъ надлежало бы приступить къ основанію пригготовительныхъ морскихъ школъ, и преимущественно въ такихъ мѣстностяхъ, какъ напримѣръ: Ораніенбаумъ, Осташковъ, Болахна, Нарва, Ревель, Перновъ, Аренсбургъ, Виндава, Астрахань, Таганрогъ, Николаевъ, Херсонъ, Кемь, Онега, Кола и т. п. Устройство же этихъ школъ должно быть таково, что бы только лучшіе ученики, по пройденному въ нихъ курсу, снабжались свидѣтельствами для поступленія въ *высшее морское коммерческое училище*, вторыхъ для Россіи было бы до-

статочно въ двухъ мѣстахъ: одно въ С. Петербургѣ, а другое, вмѣсто Херсона—въ Одессѣ.

При такомъ положеніи дѣла, мы увидѣли бы въ непродолжительное время, подвигіе съ одной стороны уровня народнаго образованія въ массахъ приморскаго населенія и съ другой обратили бы къ морскому занятію вниманіе людей со средствами. А при такихъ условіяхъ трудно допустить, что бы морская торговля и мореходство не пошли бы у насъ на ладъ.

Этими словами окончимъ мы наши строки, пожелавъ отъ души всякаго преуспѣянія и блистательнаго успѣха нашему будущему *С. Петербургскому училищу торговаго мореплаванія*. Мы же въ свою очередь считать будемъ себя совершенно счастливыми, если только мысли наши привьются и принесутъ тотъ благоприятный результатъ, въ которомъ нельзя сомнѣваться.

I. K.

О НОВОЙ ШЛЮПОЧНОЙ ОСНАСТКѢ

Года четыре тому назадъ, лейтенантомъ В. П. Верховскимъ была написана статья подъ заглавіемъ: «Объ оснасткѣ гребныхъ судовъ». Статья эта бродила по многимъ мѣстамъ, но однако не была напечатана, чему, между прочимъ, способствовалъ отъѣздъ г. Верховскаго въ Ревель, гдѣ онъ зимовалъ. На слѣдующее же лѣто, на одномъ изъ корветовъ, онъ ушелъ на Амуръ и, нечаянно, такимъ образомъ, времени испытать предлагаемую оснастку на практикѣ, передалъ свою статью г. лейтенанту Ребиндеру, который, какъ по личной просьбѣ автора, такъ и по собственному желанію принесть что либо полезное наукѣ, взялъ ее съ непремѣннымъ намѣреніемъ употребить, съ своей стороны, всѣ старанія, чтобы на практикѣ испытать новую, до сихъ поръ невиданную оснастку. Но, къ сожалѣнію, разныя обстоятельства до того неблагопріятствовали этимъ прекраснымъ намѣреніямъ, что проектъ г. Верховскаго не только не могъ осуществиться въ данное время, но и откладывался въ неопредѣленное будущее.

Наконецъ, обстоятельства перемѣнились: въ началѣ прошлой навигаціи, приказомъ главнаго командира кронштадтскаго порта, предлагалось гг. офицерамъ, оставшимся на берегу, взять шлюпки для катанья, съ полнымъ вооруженіемъ и въ безотчетное распоряженіе какъ временемъ, такъ и программой плаванія. Обстоятельства эти, какъ нельзя болѣе, благопріятствовали испытанію новой оснастки. Получивъ въ свое распоряженіе 10 весельный катеръ съ корвета «Волъ», я рѣшился ее испытать, и какъ она не требовала большихъ передѣлокъ, то и представилъ проектъ г. Верховскаго начальнику штаба, барону Таубе, вмѣстѣ съ просьбою—дать средства отъ порта для испытанія. Г. начальникъ штаба взялъ статью въ себя, и когда, на другой день, я зашелъ въ штабъ узнать о рѣшеніи, то засталъ въ ожиданіи капитана начальника порта, г. капитана 1-го ранга Всеволодскаго. Оба капитана говорили объ этомъ

проектъ и найдя его заслуживающимъ вниманія, предписали плюпочному мастеру сдѣлать въ катерѣ необходимыя измѣненія по моему личному указанію, и вмѣстѣ съ тѣмъ начальникъ штаба просилъ, по выполненіи, увѣдомить его для личнаго испытанія.

Теперь-же, когда это уже сдѣлано и испытано, считаемъ долгомъ довести до свѣдѣнія любителей всего морскаго, которыхъ мы надѣемся найти въ читателяхъ Морскаго Сборника, о полученныхъ результатахъ испытанія.

Начнемъ съ описанія устройства новой оснастки; теоретически разсмотримъ какія выгоды заставляютъ прибѣгнуть къ ней; покажемъ какія именно требовались передѣлки и какія сдѣланы, и наконецъ представимъ что вышло на практикѣ.

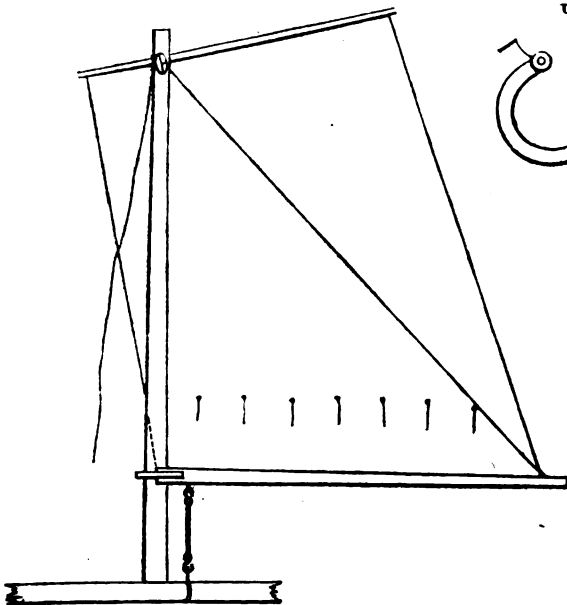
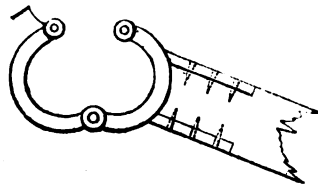
Г. Верховскій въ своей статьѣ говоритъ: «Шлюпки, служащія для сообщенія судовъ съ берегомъ и для другихъ надобностей, не всегда могутъ исполнять свое назначеніе; засвѣжѣтъ вѣтеръ, разведетъ волненіе и корабли бывають принуждены прекращать сношеніе съ берегомъ и съ судами, близь стоящими. Это происходитъ отъ двухъ причинъ: 1) гребныя суда, неплавучія на волнахъ, легко заливаются всплесками ихъ; 2) если вѣтеръ не совершенно попутный, то шлюпки, которымъ вообще не умѣютъ придавать достаточную остойчивость, не смотря на всю простоту ея законовъ, шлюпки эти, при косвенныхъ курсахъ, сильно крепятся, а при поворотахъ часто опрокидываются,—однимъ словомъ, въ косвенныхъ курсахъ для нихъ увеличивается опасность быть залитыми, или опрокинутыми. Наконецъ, большой дрейфъ почти не позволяетъ держать круче галфвинда, а иногда и бакштага. Все это заставляетъ желать усовершенствованія морскихъ качествъ гребныхъ судовъ. Для этого надо уничтожить, или покрайней мѣрѣ уменьшить, ихъ неплавучесть, и потомъ увеличить ихъ остойчивость надлежащею формою подводной части, которою съ тѣмъ вмѣстѣ обезпечивается и ходкость; наконецъ, усовершенствовать парусность такъ, чтобы даже на существующихъ, мало остойчивыхъ катерахъ и шлюпкахъ можно было ее увеличить, а кренъ уменьшить.

«Сличая оснастку стаксельную и марсельную мы съ перваго раза видимъ существенное ихъ различіе, хотя на это различіе доселѣ не обращали вниманія. Для управленія первыми требуется очень много людей и переноска парусовъ во время поворотовъ совершается весьма быстро и просто. Стаксели при брасовкѣ требуютъ тяги одной снасти (шкота), марсельные-же четырехъ (брасовъ—2 верхнихъ и 2 нижнихъ). За то выгода постановки на сторонѣ послѣднихъ. Самое лучшее было бы измѣнить постановку марсельныхъ парусовъ такъ, чтобы они уменьшали кренъ; приспособить къ нимъ

стаксельную оснастку такимъ образомъ, чтобы центр парусности какъ можно далѣе былъ-бы отъ центра тяжести къ носу. Неимѣя способа соединить требуемыя условія на тѣхъ-же парусахъ, мы предложимъ только средства стаксельнымъ парусамъ давать марсельную постановку. Шлюпки, къ которымъ мы желали-бы примѣнить наше предложеніе, оснащены тѣми же стакселями, съ тою разницею, что передняя ихъ шкаторина не къ мачтѣ прикрѣплена; шкотъ отъ нижней шкаторины не проходитъ чрезъ блокъ на гикѣ, а чрезъ планку у борта (мы говоримъ о рейковыхъ парусахъ) и парусъ убирается внизъ, а не по верхнему рейку и мачтѣ, какъ всѣ триселя. Мы предлагаемъ для гребныхъ судовъ слѣдующую оснастку: Гротъ и фокъ мачты подвинуть къ кормѣ чрезъ банку или болѣе, смотря по размѣру шлюпки. Галсъ крѣпить у шпора впереди мачты и шкотъ перенести отъ мачты впередъ на навѣтренную сторону. Въ такомъ видѣ онѣ представлять одну навѣтренную часть марселя и слѣдовательно, сохраняя всѣ выгоды постановки стаксельной оснастки, уничтожаютъ невыгоды ея дѣйствія.

«Но, въ предложенномъ способѣ, управленіе ими будетъ нѣсколько неудобно, а потому необходимо нижнюю шкаторину пришнуровать къ рейку (гикъ), подобно тому, какъ это сдѣлано съ верхней. Тогда уже галсъ надо закрѣпить на рейкѣ. Для рейка не надо никакой

Черт. 1



Черт. 2.

поддержки—онъ будетъ висѣть на шкаторинахъ задней и передней, а къ мачтѣ будетъ придерживаться закладнымъ бейфутомъ (черт. 1).

Н. ОФ.

4

Чтобы при свѣжемъ вѣтрѣ парусъ, наполняясь, не могъ подымать галсоваго конца рейка по мачтѣ и тѣмъ уменьшать движущую силу, слѣдуетъ въ обухъ, вбитый въ кильсонъ у шпора мачты, заложить однимъ гакомъ конецъ, а другимъ гакомъ въ обухъ подъ рейкомъ (черт. 2). Длина этого конца должна быть такова, чтобъ фалъ, поднятый до мѣста, вытягивалъ его во всю длину. При уборкѣ мачты клеванчикъ изъ бейфута и гаки изъ обуха, вбитаго въ кильсонъ, слѣдуетъ вынуть, и реекъ будетъ свободенъ. При этомъ устройствѣ уже не зачѣмъ имѣть шкотъ; онъ будетъ закрѣпленъ на рейкѣ, а вмѣсто него для брасопки будетъ служить двойной реекъ-брасъ, котораго коренной конецъ прикрѣпленъ за обухъ, вбитый внизу рейка на разстояніи $\frac{1}{2}$ его длины отъ наружнаго конца, а другой конецъ основывается въ шкивъ блока съ раздвижнымъ гакомъ, которымъ онъ закладывается въ одинъ изъ обуховъ, вбитыхъ въ бортъ. Обуховъ должно быть на каждой сторонѣ, для каждаго браса, два или три, для того чтобы брасу, относительно рейка, въ различныхъ курсахъ можно было-бы давать выгоднѣйшее направленіе. Послѣдній обухъ долженъ быть противъ мачты на линіи, перпендикулярной къ направленію длины шлюпки.

«Теперь, идя на фордевиндъ, паруса будутъ представлять дѣйствію вѣтра всю свою плоскость и нѣтъ уже надобности прибѣгать къ пособію крючка. При поворотахъ все таки придется приспускать нѣсколько фалъ, чтобы перекидывать заднюю (бывшую прежде переднею) часть верхняго рейка. Впрочемъ, этого можно и не дѣлать, а для одинаковости обстоятельствъ на оба галса подымать гротъ, напримѣръ, на правой сторонѣ, а фокъ на лѣвой. Надо еще замѣтить, что если шлюпка пойдетъ круто и реекъ-брасъ заложенъ въ первый отъ носу обухъ, то, спускаясь, нѣтъ надобности выкладывать непременно этотъ же брасъ и закладывать его въ слѣдующій задній. Можно перенести брасъ съ блокомъ съ другой стороны, заложить куда слѣдуетъ, вытянуть, потомъ отдать прежній брасъ и замѣнить имъ перенесенный съ другой стороны. Для этого коренные концы у брасовъ должны быть отдѣльные и крѣпиться очками или петлей за обухъ подъ рейкомъ».

Изложивъ выпиской проэктъ новой оснастки г. Верховскаго, подвергаемъ его теперь критическому разбору.

Изъ устройства новой оснастки видно, что паруса перенесены почти параллельно своему положенію и, слѣдовательно, съ направлениемъ вѣтра составляютъ тотъ же уголъ, а потому вся теорія движенія, вообще говоря, осталась прежняя.

Сила вѣтра, дѣйствующая на паруса, снасти и корпусъ шлюпки, наклонно къ горизонту, разлагается на кривой поверхности паруса

на силу горизонтальную и силу вертикальную, которая кренитъ и зарываеъ корабль; эти двѣ силы слѣдуетъ разсматривать приложенными въ центрѣ парусности. Изъ нихъ: 1) вертикальная составляетъ какъ бы прибавочный грузъ, помѣщенный въ обыкновенной оснасткѣ на подвѣтренной сторонѣ, чрезъ что естественный кренъ шлюпки, производимый боковой силой, увеличивается, чему также способствуетъ вѣсъ самыхъ парусовъ и рейковъ.

Въ новой оснасткѣ паруса расположены на наѣвѣтренной сторонѣ шлюпки, слѣдовательно, этотъ прибавочный грузъ, помѣщенный на вѣтрѣ, вмѣстѣ съ парусами и рейками, будетъ уменьшать естественный кренъ.

Итакъ, первая выгода новой оснастки состоитъ въ уменьшеніи крена; а какъ вмѣстѣ съ креномъ уменьшаются многіе другіе пороки, то мы изслѣдуемъ это уменьшеніе болѣе подробно.

Найдемъ формулы, по которымъ можно было бы вычислить уменьшеніе крена при новой оснасткѣ, для чего будемъ руководствоваться тѣми началами, на которыхъ основано рѣшеніе подобныхъ вопросовъ, преподаваемыхъ г. Бурачкомъ въ своихъ классныхъ запискахъ.

Рѣшить этотъ вопросъ въ общемъ видѣ можно только въ томъ случаѣ, когда нѣкоторымъ сложнымъ функціямъ, зависящимъ отъ покроя и постановки парусовъ, придадимъ общее выраженіе. Такой сложной функціей будутъ координаты общаго центра парусности, и если мы назовемъ удаленіе его отъ грузовой чрезъ y ; отъ вертикальной плоскости, перпендикулярной къ вѣлю и проходящей чрезъ центры величины и тяжести—чрезъ x ; удаленіе отъ діаметральной плоскости чрезъ z ; естественный кренъ шлюпки чрезъ θ ; уголъ, составляемый направлениемъ вѣтра съ горизонтомъ, чрезъ φ и силу его чрезъ K , то вопросъ рѣшится слѣдующимъ приближеннымъ образомъ.

Если бы вѣтеръ дулъ горизонтально, тогда не было бы этой вертикально давающей силы и былъ бы одинъ только естественный кренъ θ ; но какъ вѣтеръ дуетъ наклонно, то естественный кренъ увеличивается на нѣкоторую величину S и дѣлается обыкновеннымъ креномъ δ . Отсюда выходитъ условіе:

$$\delta = \theta + S.$$

А для новой оснастки уравненіе пріиметъ видъ:

$$\delta' = \theta - S'.$$

Если назовемъ чрезъ R составную вертикальную часть всей силы вѣтра K , то ея величина найдется изъ формулы:

$$R = K \sin \varphi (1).$$

Эта вертикальная сила R составляет какъ бы грузъ, помѣщен- ную въ разстояніи z отъ діаметрической плоскости и въ y отъ гру- зовой. Переносъ эту силу, по своему направленію, до пересѣченія съ діаметрическою плоскостію, найдемъ, что кренящій моментъ, произ- водимый ею, будетъ:

$$R [y \sin \delta + z \cos \delta] \dots (2).$$

Но паруса вмѣстѣ съ рейками, находясь на подвѣтренной сторонѣ, также увеличиваютъ кренъ. Чтобы не усложнять вопроса, допустимъ дѣйствіе этого вѣса въ общемъ центрѣ парусности и, назвавъ ихъ N , получимъ кренящій моментъ, производимый ими

$$N [y \sin \delta + z \cos \delta] \dots (3).$$

А весь прибавочно кренящій моментъ будетъ:

$$(R+N) (y \sin \delta + z \cos \delta) \dots (4).$$

Чтобы получить весь кренящій моментъ, надо къ уравненію (4) придать кренящій моментъ парусовъ, производимый горизонтальною составной силой вѣтра $P = K \cos \varphi$, и который получится, если силу P перенесемъ по своему направленію до пересѣченія съ діаметраль- ною плоскостію, тогда моментъ этой силой будетъ:

$$P (y \cos \delta - z \sin \delta) \dots (5).$$

Слѣдовательно весь кренящій моментъ, который долженъ быть уравненъ съ противодѣйствующимъ моментомъ остоячивости $D (e-g) \sin \delta$, будетъ:

$$(R+N) (y \sin \delta + Z \cos \delta) + P (y \cos \delta - z \sin \delta) = D (e-g) \sin \delta \dots (6)$$

Гдѣ $e = \frac{B}{2 \left(1 + \frac{1}{w'}\right) \left(2 + \frac{1}{w'}\right) m' n' s}$ — разстояніе между цен. ве- личины и метацентромъ; g — разстояніе между ц. величины и ц. тя- жести; B — ширина шлюпки на миделѣ; w' , m' и n' мѣры трехъ главныхъ плоскостей: грузовой, миделя и сѣдовой; s — мѣра ши- рины и D водоизмѣщеніе.

Изъ формулы (6) находимъ:

$$\tan \delta = \frac{(R+N) z + P \cdot y}{D (e-g) - (R+N) y + P \cdot z} \dots (7)$$

По этой формулѣ найдемъ уголъ крена δ , отвѣчающій, при обык- новенной оснасткѣ, извѣстной работѣ вѣтра.

Но вопросъ требуетъ сыскать на сколько уменьшится кренъ при новой оснасткѣ и потому найдемъ уголъ крена, отвѣчающій этому вооруженію, при той-же работѣ вѣтра.

Въ новой оснасткѣ центръ парусности расположенъ на наветренной сторонѣ шлюпки, слѣдовательно вертикально дѣйствующія силы вѣтра и рейковъ съ парусами, приложенныя въ этой точкѣ, будутъ уменьшать кренящій моментъ, а слѣдовательно и самый кренъ. Но какъ это уменьшеніе крена будетъ не слишкомъ значительное, то, для простоты вопроса можно допустить, что разстояніе между центромъ величины и метацентромъ осталось неизмѣненнымъ; новый же кренъ будетъ δ' и новая координата z' , а остальные количества, входящія въ формулу, останутся при прежнихъ своихъ величинахъ.

Поступая подобно предыдущему, найдемъ слѣдующую формулу для новаго крена δ' :

$$\tan \delta' = \frac{P \cdot y - (R+N) z'}{D(e-g) - (R+N)y - P \cdot z'} \dots\dots (8)$$

А чтобы найти уменьшеніе крена при новой оснасткѣ, надо изъ уравненія (7) вычесть уравненіе (8) и будетъ:

$$\tan \delta - \tan \delta' = \frac{(z-z') \{D(e-g)(R+N) - P^2 \cdot y - (R+N)^2 \cdot y\}}{(z-z') \{D(e-g) - (R+N)y\} P - P^2 \cdot z \cdot z' + [D(e-g) - (R+N)y]^2} \dots\dots (9)$$

Изъ этой формулы и найдемъ искомое уменьшеніе крена, отвѣчающее новой оснасткѣ при пзвѣстной силѣ вѣтра.

Если углы δ и δ' близки между собой, то формулу (9) можно преобразовать: стоитъ только разность тангенсовъ угловъ замѣнить равной величиною въ синусахъ и косинусахъ и вторую часть уравненія назвать какою нибудь буквой A , тогда получимъ:

$$\sin (\delta - \delta') = \cos \delta \cdot \cos \delta' \cdot A$$

Но $\sin (\delta - \delta') = (\delta - \delta') \sin 1''$, а $\cos \delta \cdot \cos \delta'$ можно положить равнымъ $\cos^2 \delta$ и будетъ:

$$\delta - \delta' = \frac{\cos^2 \delta}{\sin 1''} A \dots\dots (10)$$

Итакъ, вопросъ рѣшенъ въ общемъ видѣ и хотя мы не можемъ приложить найденныя формулы къ численному рѣшенію вопроса для испытываемаго катера, за неимѣніемъ теоретическихкихъ чертежей и другихъ данныхъ, тѣмъ не менѣе мы видимъ, что новая оснастка первымъ своимъ преимуществомъ даетъ уменьшеніе крена.

Если бы мы пожелали при новой оснасткѣ оставить тотъ-же

кренъ δ , но за то увеличить парусность, а слѣдовательно и скорость, то величина этой прибавки парусности найдется, когда въ уравненіе (8) вмѣсто δ' подставимъ новый уголъ крена δ . При этомъ координаты x' и y нѣсколько измѣнятся и будутъ x'' и y' , а рычагъ остойчивости $(e-g) \sin \delta'$ приметъ первоначальную свою величину $(e-g) \sin \delta$ и будетъ:

$$\tan \delta = \frac{P y' - (R+N) x''}{D(e-g) - (N+R) y' - P x''}$$

Подставляя вмѣсто R равную ему величину $P \cdot \tan \varphi$ и преобразовывая уравненіе, получимъ:

$$P = \frac{D(e-g) + N(x'' \cot \delta - y')}{y' \tan \varphi + x'' + \cot \delta (y' - x'' \tan \varphi)}$$

Но горизонтальная сила вѣтра P , дѣйствующая на площадь парусовъ S , равна этой площади, умноженной на i —удѣльную тяжесть вѣтра, дѣйствующаго на 1 кв. футъ, и на коэффициентъ r , пропорціональный скорости вѣтра въ 1'', котораго величина по Гамалею $= \frac{u^2}{g} = \frac{u^2}{32,22}$; слѣдовательно, $P = S \cdot i \cdot r$. Подставляя, получимъ:

$$S_i = \frac{1}{r \cdot i} \cdot \frac{D(e-g) + N(x'' \cot \delta - y')}{y' \tan \varphi + x'' + \cot \delta (y' - x'' \tan \varphi)} \quad (11).$$

Если изъ найденной площади S_i вычтемъ дѣйствительную площадь парусовъ S , то разность $S_i - S$ и будетъ искомое приращеніе парусности.

Этотъ прибавокъ парусности долженъ быть помѣщенъ около центра парусности; слѣдовательно, если потребуется увеличить верхнія части, напримѣръ топселя, то увеличеніе надо дѣлать нѣсколько менѣе найденнаго.

Чтобы опредѣлить на сколько увеличится поступательная скорость шлюпки, отъ прибавочной парусности $S_i - S$, слѣдуетъ обратиться къ формуламъ, опредѣляющимъ сопротивленіе воды на движущіяся тѣла.

Вопросъ этотъ всего удобнѣе рѣшится по теоріи сопротивленія, предложенной г. Бурачкомъ. У него выведена формула, по которой сопротивленія, претерпѣваемые тѣломъ при его движеніи, пропорціональны кубамъ скоростей. Слѣдовательно, назвавъ чрезъ R и R_1 сопротивленія воды на подводную часть шлюпки, соответствующія скорости u и u_1 , будемъ:

$$R: R_1 = u^3: u_1^3, \text{ отсюда} \\ u_1 = u \sqrt[3]{\frac{R_1}{R}}$$

Но сопротивленія, претерпѣваемыя тѣломъ при его движеніи, прямо пропорціональны движущимъ силамъ, слѣдовательно будетъ:

$$u_1 = u \sqrt[3]{\frac{S_1}{S}}; \text{ отсюда} \\ u_1 - u = u \left[\sqrt[3]{\frac{S_1}{S}} - 1 \right] \cdot \cdot \cdot \cdot (12).$$

Итакъ, новая оснастка г. Верховскаго увеличить скорость плюпки на $u \left[\sqrt[3]{\frac{S_1}{S}} - 1 \right]$, или на $\left[\sqrt[3]{\frac{S_1}{S}} - 1 \right]$ процентовъ.

Разсмотрѣвъ дѣйствіе вертикальной составной части напора вѣтра на паруса, перейдемъ теперь къ горизонтальной силѣ Р.

Горизонтальная сила вѣтра, дѣйствующая при косыхъ курсахъ на паруса, разлагается на ихъ кривой поверхности на три составныя силы: продольную движущую, боковую кренящую и дрейфующую и на дѣйствующую въ плоскости парусовъ.

Разложивъ такимъ образомъ горизонтальную силу вѣтра на три составныя части, слѣдуетъ разсмотрѣть дѣйствіе каждой изъ нихъ; но тутъ взгляды ученыхъ специалистовъ расходятся; всѣ они, начиная съ Ньютона, Даніилъ Бернули, Эйлеръ, Ромъ, Донъ-жуанъ, Гамалея,—всѣ эти ученые, какъ говоритъ г. Бурачекъ, «одѣваютъ теоріи воздушнаго движенія въ водяныя формулы», и потому никто изъ нихъ не рѣшилъ этого вопроса положительно. Для ясности послѣдующихъ заключеній, скажемъ нѣсколько словъ о теоріи Даніила Бернули, какъ наиболѣе разработанной, и за тѣмъ сообщимъ взглядъ новой теоріи г. Бурачка.

Существенное различіе состоитъ въ томъ, что Бернули полагаетъ дѣйствіе вѣтра въ ударѣ на паруса, отчего и дѣйствіе составной части, направленной вдоль по плоскости парусовъ, считаетъ ничтожнымъ, производящимъ одно только треніе. Нормальной же силѣ приписываетъ все дѣйствіе вѣтра, т. е. поступательное—впередъ и боковое—дрейфъ.

Г. Бурачекъ говоритъ обратно: вѣтеръ, сверхъ своего вещественнаго удара, главнымъ образомъ дѣйствуетъ своею упругостію, отчего и полезное дѣйствіе исключительно принадлежитъ именно силѣ, дѣйствующей въ плоскости парусовъ и которую всѣ прежніе ученые полагали равною нулю. Вѣтеръ, прикасаясь къ парусу, дѣйствуетъ своею упругостію нормально къ поверхности въ каждой точкѣ касанія и потому, если парусъ спитъ по англійской системѣ—съ большимъ пузомъ, то вѣтеръ, войдя съ одной стороны паруса, выходитъ съ другой стороны по направленію, почти противоположному, что каждый можетъ испытать, помѣстивъ себя приличнымъ образомъ у подвѣтренной шкаторины паруса. Нормальная же сила своимъ веще-

ственный ударомъ весьма незначительно увеличиваетъ поступательную скорость и дрейфъ. Это между прочимъ доказывается и тѣмъ, что хорошія морскія суда въ полный бейдевиндъ немного уступаютъ въ скорости попутнымъ курсамъ (*), тогда какъ по старой теоріи должна быть значительная разность.

Полагая, что вѣтеръ дѣйствуетъ непосредственно однимъ ударомъ, всѣ ученые въ то же время допускали, что центръ приложенія параллельныхъ струй вѣтра совпадаетъ съ центромъ фигуры парусности, тогда какъ изъ простыхъ, наглядныхъ наблюденій видна невѣрность такой теоріи. Кто не замѣчалъ, напримѣръ, какъ въ одно и то же время навѣтренный брасъ тугъ, а подвѣтренный слабъ; одна часть паруса хорошо стоитъ, другая заполаскивается и пр. Подобные примѣры подтверждаютъ только невѣрность старой теоріи и, напротивъ, говорятъ въ пользу новой. По старой теоріи, центръ парусности находится въ центрѣ фигуры парусовъ, а г. Бурачекъ доказываетъ, что въ обыкновенной оснасткѣ, когда шкоты танутся назадъ, центръ парусности также переходитъ назадъ въ корму, что и подтверждается общимъ порокомъ всѣхъ вообще судовъ—много идти къ вѣтру и требовать большого дифферента на корму; чего тщетно кораблестроители стараются избѣгнуть, ибо все то происходитъ отъ неточности старой теоріи, къ которой они для сочиненія парусности прибѣгаютъ, и вторая, если бы была вѣрна, то ничего подобнаго бы не было.

Затѣмъ Бернулли находить, что наибольшее полезное дѣйствіе вѣтра будетъ, когда плоскость парусовъ дѣлитъ пополамъ уголъ, составляемый направлениемъ вѣтра съ кплемъ. А г. Бурачекъ выводитъ, что оно будетъ при наименьшей брасовкѣ парусовъ, лишь бы только они хорошо наполнялись.

Мы не будемъ болѣе распространяться по поводу этихъ различныхъ теорій, ибо и связаннаго уже достаточно для послѣдующихъ разсужденій и выводовъ; скажемъ только, что несостоятельность старой теоріи парусности доказывается многими опытами и, напротивъ, новая, еще мало извѣстная, все болѣе и болѣе заслуживаетъ вниманія, и нѣтъ сомнѣнія, что она несравненно ближе къ истинной.

Теперь будетъ ясно, что дѣйствіе составной горизонтальной силы вѣтра на обѣ оснастки, при тѣхъ же остальныхъ обстоятельствахъ, почти одинаково, и слѣдовательно новая оснастка въ этомъ случаѣ

(*) Какъ примѣръ можемъ указать на фрегатъ «Касторъ», который въ кампаніи 1857 г., идя $6\frac{1}{2}$ R отъ вѣтра, въ нѣсколькихъ миляхъ отъ мыса Св. Винченца, при береговомъ брамсельномъ вѣтрѣ, безъ волненія, шелъ 11 узловъ. Наибольшая же скорость, въ полный бакштагъ, доходила до 12 узловъ.

не представляетъ особыхъ выгодъ, кромѣ уменьшенія рыскливости, какъ это увидимъ ниже. Но если оно и представляетъ нѣкоторыя выгоды, то съ другой стороны вмѣстѣ и неудобство, состоящее въ томъ, что требуется совершенно плоская постановка парусовъ, чего достигнуть весьма трудно. Это яснѣе будетъ видно изъ слѣдующихъ соображеній.

Всѣ вообще паруса, по укоренившейся привычкѣ, шьются съ большимъ или меньшимъ пузомъ; эта мѣшковатость есть одна изъ причинъ, уменьшающихъ полезное дѣйствіе паруса, и вотъ почему: если парусъ не совершенно плоскій, то на кривой его поверхности всегда найдутся части, дѣйствующія въ-обстѣнъ; эти части тѣмъ болѣе, чѣмъ мѣшковатѣе паруса, и слѣдовательно тѣмъ чувствительнѣе вредное дѣйствіе. Сами англичане, изобрѣтатели мѣшковатости, утверждали, что клиперъ «Америка», на знаменитой гонкѣ въ 1851 году, обогналъ другія яхты между прочимъ и отъ своихъ совершенно плоскихъ парусовъ, которые у него были привязаны къ рейкамъ. Наконецъ, мѣшковатость парусовъ противна всѣмъ теоріямъ и, слѣдовательно, принявъ прямизну парусовъ за необходимое условіе, надо разсмотрѣть при такой оснасткѣ вредное дѣйствіе мѣшковатости будетъ значительнѣе.

При обыкновенной или стаксельной оснасткѣ, вѣтеръ, надувая парусъ съ галсовой стороны, придаетъ средней его части сфероподобный видъ, отчего галсовый ликъ-тросъ, прикрѣпленный къ мачтѣ, вмѣстѣ съ лежащею парусиною, принимаетъ положеніе почти параллельное вертикально поперечнымъ сѣченіямъ; а какъ вѣтеръ дѣйствуетъ нормально къ поверхности, то нетрудно видѣть, что дѣйствіе это противудѣйствуетъ полезной работѣ. До сихъ норъ не испытано какая именно происходитъ потеря полезнаго дѣйствія, тѣмъ не менѣе, будь она и незначительная, все же существуетъ.

При новой оснасткѣ и тѣхъ же пузатыхъ парусахъ, вѣтеръ первоначально прикасается къ боковому ликъ-тросу паруса, и такъ какъ онъ не пришитъ къ мачтѣ, то поддается напору и отдаляетъ пузо назадъ, которое все собирается у мачты и принимаетъ положеніе, несравненно выгоднѣйшее для вреднаго дѣйствія вѣтра, чѣмъ въ обыкновенной оснасткѣ.

Тутъ еще замѣчается слѣдующее обстоятельство: въ обыкновенной оснасткѣ верхній реекъ паруса, уклоняясь подъ вѣтеръ, составляетъ съ выемъ нѣкоторый уголъ, что и слѣдуетъ по теоріи; въ новой же оснасткѣ реекъ весьма трудно поставить даже въ діаметральной плоскости, особенно въ свѣжій вѣтеръ; а какъ скоро онъ подъ вѣтромъ, то вся прилегающая часть паруса дѣйствуетъ въ обстѣнъ и тѣмъ значительно уменьшаетъ полезное дѣйствіе.

Принимая все это въ соображенію, вообще можно заключить и еще лучше замѣтить на практикѣ, что мѣшкватость парусовъ несравненно болѣе приносить траты полезнаго двигателя при новой оснасткѣ, такъ что этого рода вооруженіе требуетъ отъ парусовъ совершенныхъ плоскостей.

Остается сказать о боковой горизонтальной силѣ вѣтра, производящей дрейфъ и естественный кренъ. Эта боковая сила производитъ и увеличиваетъ всѣ пороки въ бейдевиндѣ: кренъ, дрейфъ, рыскливость, увальчивость и неповоротливость; слѣдовательно, съ уменьшеніемъ этой боковой силы уменьшаются и всѣ перечисленные пороки. Мы не будемъ теоретически изслѣдовать этихъ уменьшеній, ибо считаемъ это излишнимъ, а ограничимся только бѣглымъ взглядомъ.

Новая оснастка, какъ видѣли, уменьшаетъ кренъ; вмѣстѣ съ этимъ увеличивается проекція подвѣтреннаго бѣка на продольно вертикальной плоскости, а это увеличеніе представляетъ боковому сопротивленію большее противодѣйствіе и, слѣдовательно, уменьшаетъ дрейфъ и другіе пороки.

Кромѣ того, уменьшенію всѣхъ пороковъ и увеличенію поступательной скорости способствуетъ новая оснастка, преимущественно предъ обыкновенной тѣмъ, что въ ней паруса брасаются полнѣе, чего именно и требуетъ новая теорія и отчего дѣйствіе боковой силы уменьшится.

Рыскливость и увальчивость наиболѣе происходятъ отъ разности боковыхъ подвѣтренныхъ давленій воды на носъ и на корму; слѣдовательно, для уменьшенія этихъ пороковъ надо уменьшать эту разность, что достигается уменьшеніемъ крена; слѣдовательно, новая оснастка имѣетъ эти пороки относительно меньшіе.

Новая оснастка въ особенности способствуетъ уменьшенію и даже уничтоженію порока рыскливости и вотъ почему: составная часть горизонтальнаго напора вѣтра, дѣйствующая въ продольной плоскости, при обыкновенной оснасткѣ, приложена на подвѣтренной сторонѣ, въ разстояніи z отъ діаметральной плоскости, отчего образуется моментъ, увеличивающій рыскливость и уничтожаемый противудѣйствующимъ моментомъ руля, отчего неминуемо слѣдуетъ потеря скорости. Въ новой оснасткѣ этотъ моментъ, дѣйствуя съ на-вѣтренной стороны, противудѣйствуетъ рыскливости, отчего увеличивается скорость.

Другія средства уменьшать тѣ же пороки, перемѣщеніемъ центра тяжести и измѣненіемъ дифферента,—общія обѣимъ оснасткамъ, и потому о нихъ нечего говорить.

Поворотливость, подобно другимъ качествамъ, выигрываетъ отъ

уменьшенія крена, ибо дѣйствіе руля бываетъ полное только при вертикальномъ положеніи его плоскости, когда на всѣ его части ударяетъ вода; при наклоненномъ же положеніи полезное дѣйствіе производитъ только проэкція руля на вертикальной плоскости, и, слѣдовательно, чѣмъ больше кренъ, тѣмъ меньше проэкція руля и тѣмъ менѣе его дѣйствіе. Всѣмъ извѣстно какими печальными катастрофами сопрягается это свойство поворотливости, безъ надлежащей помощи парусами.

Остается сказать о центрѣ парусности. Всѣ старыя школы, какъ мы уже говорили, полагаютъ, что центръ приложенія параллельныхъ силъ вѣтра помѣщается въ центрѣ фигуры парусовъ и при этомъ вовсе не принимаютъ положенія шкотовъ, брасовъ и другихъ снастей, которыя въ своихъ точкахъ крѣпленія представляютъ дѣйствительныя точки приложенія движущей силы вѣтра.

Въ новой оснасткѣ эти шкоты хотя и тянутся назадъ отъ паруса, тѣмъ не менѣе точки ихъ приложенія значительно впереди противъ обыкновенныхъ, отчего и центръ парусности долженъ податься впередъ, съ чѣмъ вмѣстѣ уменьшаются рыскливость и вертливость.

Еще замѣтимъ, что относь мачтъ назадъ облегчить нось и дать мѣсто орудію, которое можно будетъ носить съ большею удобностью.

Разсмотрѣвъ съ теоретической точки всѣ выгоды новой оснастки, перейдемъ теперь къ управленію.

Поворотъ оверъ-штагъ несомнѣненъ даже при неблагопріятныхъ обстоятельствахъ, каковы: волненіе, зыбь, рифы и проч., и это потому, что шлюпкѣ достаточно уклониться къ вѣтру на румбъ или два, чтобы паруса обезвѣтрились и тотчасъ же наполнились съ обратной стороны; но при этомъ надо держать главный, равно какъ и задній парусъ левингтъ, до тѣхъ поръ, пока шлюпка не пройдетъ линію вѣтра, и оставить наполненнымъ только одинъ передній; въ противномъ случаѣ, всѣ паруса, наполнившись вдругъ съ обратной стороны, дадутъ большой задній ходъ и вмѣсто вытрыша будетъ проитрышъ лавировки. Итакъ, увѣренность въ поворотъ есть одна изъ большихъ выгодъ, представляемыхъ новой оснасткой.

Поворотъ черезъ фордевиндъ совершается точно такъ же, какъ и при обыкновенныхъ парусахъ, съ тою только разницею, что тутъ для брасенки слѣдуетъ шкоты не травить, а напротивъ тянуть, что вообще затруднительнѣе. За то гики, къ которымъ припнурованы нижнія шкаторины парусовъ, облегчаютъ переносъ парусовъ съ одного галса на другой. Кромѣ того, нижній реекъ, при тихомъ вѣтрѣ, даетъ парусу лучшее положеніе относительно вѣтра и не заставляетъ прибѣгать къ кренамъ, какъ то дѣлается въ обыкновенныхъ парусахъ.

Взять рифы. Этотъ маневръ не дозволяетъ приспускать парусовъ, ибо въ противномъ случаѣ тотчасъ же образуется пузо, часть паруса ляжетъ въ обстень и шлюпка потеряетъ ходъ, и потому сперва слѣдуетъ спустить паруса и поставить ихъ по вилу, потомъ взять рифы къ нижнему рейку и затѣмъ снова поднять. Эту длинную работу слѣдуетъ пока отнести къ нашему неумѣнію брать, и просто и легко, рифы при новой оснасткѣ.

Отваливая отъ борта, слѣдуетъ поднять передній парусъ и держать его въ діаметральной плоскости до тѣхъ поръ, пока шлюпка не уклонится румба на три подъ вѣтеръ, когда и придать ему надлежащее положеніе. Съ остальными же парусами поступать сообразно ихъ положенію.

Шкваль по вѣтру. Въ этомъ случаѣ вообще слѣдуетъ спускаться, а если опоздали, то, вытравивъ шкоты, поставить паруса по діаметр. плоскости и вѣстѣ съ тѣмъ какъ можно круче придерживаться къ вѣтру. Наконецъ, если потребуется, то спустить паруса, что при этой оснасткѣ нѣсколько затруднительно, потому что еще не умѣемъ сдѣлать, чтобы парусъ не ложился на мачту и снасти.

Шкваль съ подвѣтра. Этотъ случай слѣдуетъ раздѣлить на три составныхъ: А) шкваль прямо съ носу, В) шкваль по линіи бейдевинда другаго галса и С) шкваль съ противоположной стороны. Разсмотримъ эти три случая при самомъ невыгодномъ условіи, требующемъ, послѣ переменъ вѣтра, остаться на линіи бейдевинда одного изъ галсовъ.

А) Шкваль прямо съ носу. Въ этомъ случаѣ паруса вдругъ наполняются сзади и шлюпка получитъ задній ходъ;—поставить се на линію бейдевинда стараго галса и перенести паруса въ надлежащее положеніе.

В) Шкваль по линіи бейдевинда другаго галса. Шлюпка опять получитъ задній ходъ—и потому обнести паруса на другой галсъ и шлюпка получитъ передній ходъ.

С) Шкваль, ударилъ въ бакштагъ по противоположному направленію. Немедленно переносу паруса на другой галсъ и затѣмъ привожу въ бейдевиндъ.

Разумѣется, что заднимъ ходомъ не совсѣмъ удобно маневрировать, но эта оснастка, какъ показалъ опытъ, дозволяетъ управляться и такимъ способомъ.

Предложенный вопросъ рассмотрѣнъ въ томъ невыгодномъ случаѣ, когда, при всѣхъ переменѣхъ вѣтра, мы намѣрены продолжать лавировку. Когда же плаваніе совершается съ цѣлію достигнуть извѣстнаго пункта, то управленіе будетъ несравненно проще.

Разсмотримъ еще случай, когда шкваль ударилъ хотя и съ под-

вѣтра, до сѣ. той же стороны шла. Въ этомъ случаѣ можно управиться слѣдующимъ образомъ:

Такъ какъ, не смотря на самую лучшую кройку и постановку главнаго паруса, все таки верхній его реекъ, при хорошемъ вѣтрѣ, будетъ весьма близокъ къ діаметрал. плоскости, слѣдовательно, въ то время, когда нижняя часть паруса отъ пашедшаго шквала обстѣнится, верхняя часть будетъ наполнена, такъ, что, взявъ передній парусъ на гитовы, можно успѣть помощію руля поворотить. Конечно, тутъ надо имѣть много снаровки, и если швалъ ударилъ не совершенно неожиданно, то можно быть увѣрену въ поворотѣ. Если же при порывѣ мы захотимъ перемѣнить галсъ, то слѣдуетъ спуститься до бейдевинда и тотчасъ же перенести паруса.

Въ заключеніе, замѣтимъ, что съ марсельной оснасткой, при шквалахъ, вообще слѣдуетъ спускаться; если же можно какъ нибудь иначе управиться, то это дѣло практики.

Разсмотрѣвъ главнѣйшія случайности, какимъ можетъ подвергнуться шлюпка, вооруженная по новой системѣ, мы предоставляемъ рѣшать вполне этотъ вопросъ людямъ практическимъ; ихъ дѣло найти, какъ лучше и проще сдѣлать такой то маневръ, при такихъ то условіяхъ. Что же касается до насъ, то мы, не надѣясь на свою практичность, будемъ продолжать теоретическій разборъ обзоромъ тѣхъ эволюцій, которыя составляютъ исключительную принадлежность новой оснастки; а такой исключительной принадлежностію будутъ всѣ маневры заднимъ ходомъ, котораго при плоскихъ парусахъ легко достигнуть чрезъ приличную постановку парусовъ.

1) Если какое нибудь неожиданное обстоятельство вдругъ заставить шлюпку, идущую въ бейдевиндъ, отойти назадъ по противоположному направленію, — тотчасъ же переносу паруса на другой галсъ, бросаю ихъ приличнымъ образомъ, даю диферентъ на носъ и шлюпка пойдетъ въ бакштагъ кормою впередъ (чер. 3).

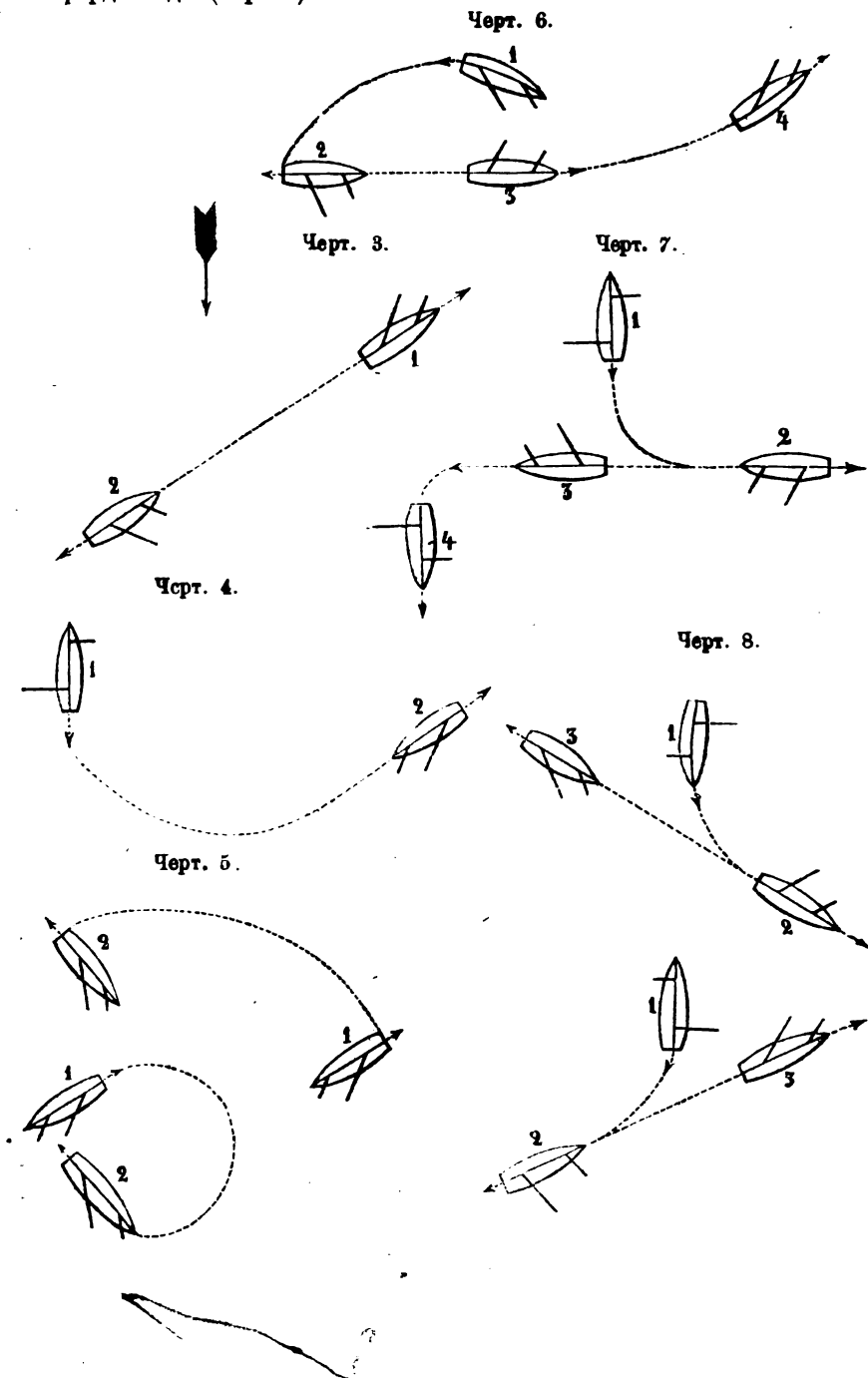
2) Шлюпка идетъ на фордевиндъ кормою впередъ, привести въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ: кладу лѣво на бортъ, привожу въ бейдевиндъ и вмѣстѣ съ тѣмъ переносу паруса на лѣвую сторону; шлюпка, на основаніи общей теоріи, пойдетъ кормою впередъ (чер. 4).

3) Изъ 2-го положенія поворотить на другой галсъ. Въ обоихъ поворотахъ поступаю, какъ и на обыкновенной шлюпкѣ (чер. 5).

4) Идя бейдевиндъ правымъ галсомъ, кормою впередъ, поворачивать на лѣвый галсъ и идти носомъ впередъ. Спускаюсь въ галфвиндъ, перенося парусовъ беру ходъ носомъ впередъ, по обратному направленію, и за тѣмъ привожу въ бейдевиндъ (чер. 6).

5) Идя на фордевиндъ, кормою назадъ, перемѣнить оконечности,

т. е. идти носомъ впередъ. Привожу къ вѣтру до галфвинда, переносу паруса на другой галсъ и, взявъ обратный ходъ, спускаюсь на фордевиндъ (чер. 7).



6) Идя на фордевиндъ, отойти вдругъ назадъ. Привожу въ багштагъ на линію бейдевинда одного изъ галсовъ и переношу паруса на другую сторону. Шлюпка, на основаніи общей теоріи, пойдетъ по противоположному курсу, т. е. въ бейдевиндъ соотвѣтствующаго галса (чер. 8).

Замѣтимъ, что при всѣхъ движеніяхъ кормою впередъ, необходимо тотчасъ же давать диферентъ на носъ (*), ибо иначе шлюпка сильно будетъ идти подъ вѣтеръ. Также во всѣхъ эволюціяхъ надо по возможности уменьшать промежутокъ между послѣдовательными дѣйствіями рулемъ и парусами.

Разумѣется, что всѣ движенія кормою впередъ на обыкновенной шлюпкѣ, т. е. неприспособленной къ заднему ходу, вообще удобоисполнимы только при благоприятныхъ обстоятельствахъ. Когда же большое волненіе или зыбь, то управленіе ими будетъ очень трудное и потребуетъ большаго искусства. Самая удобная для подобнаго управленія—конструкція вельботовъ, вербѣкъ, десантныхъ ботовъ и другихъ, съ одинаковымъ носовымъ и кормовымъ образованіемъ, шлюпокъ; приспособивъ на обѣихъ оконечностяхъ рули и удиферентовавъ на ровный киль, можно ходить обѣими оконечностями безъ всякаго различія, стоитъ только передній руль закрѣпить въ прямомъ положеніи, а заднимъ править.

Конечно, подобное приращеніе къ діаметральной плоскости нѣсколько затруднитъ поворотливость, но за то уменьшитъ дрейфъ, а съ нимъ и другіе пороки.

Можно предполагать, что наилучшій покрой парусовъ для новой оснастки будетъ косой или латинскій; при этомъ покроѣ, если только парусъ сплать плоскимъ, можно установить всю его площадь для полезнаго дѣйствія, ибо нѣтъ верхняго рейка, весьма охотно заваливающегося подъ вѣтеръ и тѣмъ дѣйствующаго съ прилежащею парусиною въ обстень.

Итакъ, мы изложили всю теорію новой оснастки; рассмотрѣли всѣ ея теоретическія преимущества предъ обыкновенной оснасткой и нашли, что она:

- 1) Уменьшаетъ кренъ, дрейфъ, рыскливость, увальчивость и вертлявость.
- 2) Увеличиваетъ поступательное движеніе впередъ.
- 3) Расположеніемъ парусовъ даетъ почти вѣрный поворотъ оверштагъ, даже въ обстоятельствахъ неблагоприятныхъ.
- 4) При поворотахъ чрезъ фордевиндъ, переносъ парусовъ не сопряженъ съ опасностію.

(*) Всего проще удиферентовать шлюпку на ровный киль.

5) Облегчаетъ нось.

6) Очищаетъ мѣсто для орудія.

7) Марсельная постановка даетъ возможность, идя на фордевиндъ, доставить полезному дѣйствію всю площадь парусности, что при тихомъ вѣтрѣ очень важно.

8) При обстоятельствахъ не совсѣмъ дурныхъ, когда нѣтъ большой зыби или волненія, можно маневрировать заднимъ ходомъ, что иногда очень важно.

9) Расположеніе парусовъ позволяетъ рулевому видѣть все окружающее.

Нечего и говорить, что всѣ эти преимущества, на теоретическихъ вѣсахъ, даютъ большой перевѣсъ въ пользу новой оснастки, и потому теорія предлагаетъ испытать эту оснастку на практикѣ; приспособить техническія улучшенія и упрощенія для усиленія удобствъ и ослабленія неудобствъ, какія она можетъ имѣть при управленіи и въ разныхъ морскихъ случайностяхъ; показать, какія изъ нихъ можно устранить и какія относятся къ постояннымъ; словомъ, оцѣнить ихъ практическое достоинство. Все это мы предоставляемъ бывалымъ морякамъ—ихъ практической опытности—рѣшать такіе вопросы.

Покажемъ теперь, какъ мы воспользовались позволеніемъ г. начальника штаба испытать эту оснастку; покажемъ какія сдѣланы на катерѣ измѣненія и въ заключеніе скажемъ о тѣхъ небольшихъ замѣчаніяхъ, которыя успѣли мы сдѣлать во время катанія, подъ этой оснасткой, на кронштадтскихъ рейдахъ.

Въ нашемъ распоряженіи находился 10-ти весельный катеръ съ корвета «Воль», чертежа и вооруженія (*) вице-адм. Шанца; на этомъ то катерѣ и приспособлена новая оснастка слѣдующимъ образомъ.

Во первыхъ, считаемъ не лишнимъ замѣтить, что, дѣлая измѣненія, требуемыя новой оснасткой, мы приспособили ее такъ, что старое или обыкновенное вооруженіе осталось нетронутымъ; слѣдовательно, катеръ, смотря по желанію, могъ вооружиться по тому или другому способу, что было весьма выгодно для относительной оцѣнки обоихъ вооруженій, но не совсѣмъ удобно для новой оснастки.

Г. Верховскій предлагаетъ отнести мачты назадъ на одну или двѣ банки, смотря по размѣрамъ шлюпки. Въ нашемъ катерѣ одинъ только гротъ имѣетъ большую площадь; фокъ же (клинверъ) и бизань до того малы, что служатъ собственно не какъ двигатели, а больше для поворотовъ. Слѣдовательно, отнеся переднюю мачту назадъ на банку или двѣ, гротовый гикъ слишкомъ бы много выхо-

(*) Которое не вполнѣ согласовалось съ вооруженіемъ в. а. Шанца, опубликованнымъ въ Морскомъ Сборникѣ 1855 г. № 7.

дѣтъ впередъ за бортъ, отчего управленіе было бы трудное; кромѣ того, и центръ парусности много бы подался впередъ, отчего неминуемо слѣдуетъ увальчивость и за тѣмъ потеря скорости и другіе пороки.

Во избѣжаніе всего этого, мы перемѣстили мачты, переднюю поставили на корму, а заднюю перенесли на носъ, вмѣстѣ съ ихъ парусами. Но какъ передняя мачта гораздо больше и толще задней, то слѣдовало перемѣнить степсъ и наметку, чего мы именно и не хотѣли; а потому мачта была поставлена по другую, заднюю сторону первой бани, въ особую, нарочно сдѣланную круглую наметку, съ уклономъ $\frac{1}{4}$ дюйма на футъ. А бизань-мачта, помощію дубовой закладки, установлена вертикально на бывшемъ мѣстѣ фокъ-мачты. Нижняя шкаторина грота пришнурована къ гика и какъ длина его больше разнота мачтъ, то основанъ ординарный гика-топенантъ, которымъ облегчается переносъ паруса съ одной стороны на другую. На средину этого гика надѣты талишки, закладывающіеся гакомъ другаго блока въ одну изъ стропокъ, продѣтыхъ на мѣстахъ для увлеченія; эти талишки служили для притягиванія гика, который отъ напора вѣтра весьма охотно подымался вверхъ, и требовалось не мало силы, чтобы его привести въ надлежащее положеніе. Сверхъ того, на его ногѣ былъ вилесненъ однодюймовый тростъ, ходовой конецъ котораго проходилъ въ блокъ на гака бортѣ; эта снасть служила брасомъ. Гикъ, помощію гака, закладывался за обухъ, находящійся спереди мачты, въ общемъ бугелѣ, чѣмъ замѣнился, предлагаемый г. Верховскимъ, конецъ для удержанія галсовой части паруса. Вмѣстѣ съ тѣмъ, чтобы верхній реекъ не уклонялся подъ вѣтеръ, надо было его подать нѣсколько назадъ, для чего необходимо было измѣнить точен крѣпленія фала съ рейкомъ, что и было устроено помощію фальшивыхъ подъемныхъ стропокъ.

Для прежней бизани основаны ординарные шкоты, идущіе отъ средины гика къ бортамъ. Кромѣ того, отъ той же средины гика, опускался прямо внизъ конецъ для удержанія его въ горизонтальномъ положеніи.

Бывшій кливеръ приспособленъ въ кормѣ такъ, что галсовый его коунтъ ходилъ по погону, а шкоты шли къ обоямъ бортамъ. Такъ какъ между мачтою и погономъ очень мало мѣста, то кливеръ частію закрывалъ гротъ и вслѣдствіе отраженія вѣтра большею почти половиною не стоялъ.

Теперь, соображая всю постановку парусовъ, видно, что они размѣщены въ обратномъ порядкѣ, такъ что, смотря издали, можно подумать, что шлюпка идетъ кормою впередъ. Обѣ эти оснастки изображены въ чертежахъ 9 и 10.

Когда катеръ вышелъ изъ порта, то первымъ желаніемъ многихъ было узнать, пойдетъ ли онъ впередъ и къ ихъ удивленію катеръ не только что пошелъ впередъ, но даже лавировкой добрался до петровской пристани, гдѣ и сталъ на якорь въ ожиданіи послѣдующихъ испытаній.

Слѣдующій за тѣмъ день былъ посвященъ исключительно обученію управляться съ новой оснасткой, которое на первое время оказалось чрезвычайно труднымъ. Въ слѣдующіе затѣмъ дни, катеръ катался по всемъ рейдамъ и изъ этихъ то катаній выведены слѣдующія замѣчанія (*).

1) Управление несравненно труднѣе противъ обыкновеннаго и при порывистомъ вѣтрѣ требуетъ опытнаго рулевого, чтобы идя въ бейдевиндъ, нечаяннымъ рискомъ въ вѣтру не обстенивъ парусовъ, отчего получится большой задній ходъ и слѣдовательно проигрышъ лавировки. Это обстениваніе парусовъ испытывалось при входѣ въ гавань и изъ за угловъ стѣнки, гдѣ вѣтеръ нерѣдко измѣняетъ свое направленіе. Когда такимъ образомъ вѣтеръ, измѣняясь, неожиданно заходилъ, то весь катеръ вздрагивалъ и получалъ небольшой кренъ; паруса наполнялись съ обратной стороны; передній ходъ измѣнялся въ задній. Вздрагиваніе происходило оттого, что при неожиданной переměнѣ вѣтра, парусъ, вдругъ наполнившись съ обратной стороны, въ первый моментъ свободно спускался по вѣтру, пока гика-шкотъ не вытягивался съ другой стороны и разомъ не осаживалъ этого движенія. Дѣйствіе инерціи обнаружилось вздрагиваніемъ. Такъ какъ въ этомъ случаѣ вся катастрофа ограничивалась только вздрагиваніемъ и незначительнымъ увеличеніемъ крена, то, до нѣкоторой степени, можно заключить, что и при другихъ неблагоприятныхъ обстоятельствахъ, эта неожиданная, переměна вѣтра, вообще не такъ опасна, какъ то сперва кажется.

2) При настоящихъ жѣшковыхатыхъ парусахъ, значительная ихъ часть дѣйствуетъ въ обстень, отчего уменьшается скорость и затрудняется управленіе.

3) Если нѣтъ большаго волненія и зыби, то можно выполнять всѣ вышеизложенныя и многія другія эволюціи. При этомъ замѣчено, что задній ходъ весьма незначительно теряетъ противъ передняго.

4) При обѣихъ оснасткахъ катеръ обладаетъ почти одинаковыми свойствами, уступая нѣсколько въ ходѣ и дрейфѣ; въ обоихъ случаяхъ одинаково круто лежитъ въ бейдевиндѣ. Что же касается до крена, то его, помощію имѣющихся инструментовъ, невозможно

(*) Объ этой оснасткѣ и результатахъ испытанія было тогда же сообщено нами въ особой статейкѣ, напечатанной въ № 64 Кром. Вѣст. за 1862 годъ.

было наблюдать; но общему же замѣчанію, онъ былъ, сравнительно, значительно меньше.

5) Такъ какъ парусность въ новой оснасткѣ отнесена назадъ, то, вычисляя, по обыкновенной теоріи моментовъ, мѣсто центра парусности, нашли бы новое его положеніе отнесеннымъ назадъ, тогда какъ на практикѣ оказывается противное: рыскливость вовсе уничтожилась. Отсюда заключаемъ, что переносъ шлютовъ впередъ оказалъ большую услугу центру парусности, подвинувъ его впередъ и тѣмъ приблизивъ къ настоящему своему мѣсту. При полныхъ курсахъ и на фордевиндѣ катеръ весьма незначительно уклонился въ сторону и руль почти не трогался.

Принимая къ соображенію подобныя обстоятельства въ томъ же катерѣ, во вооруженномъ обыкновенной оснасткой, можно заключить, что въ этомъ послѣднемъ случаѣ центръ парусности занимаетъ не столь выгодное мѣсто, какъ въ новой оснасткѣ.

6) Поворачивать оверъ-штагъ можно съ переднимъ ходомъ, но для этого надо искусное управленіе, ибо держать гротъ левентигъ не совсѣмъ легко; малѣйшій промахъ,—и его наполнить съ обратной стороны, что дастъ задній ходъ. За то надо также особенное стеченіе неблагопріятныхъ обстоятельствъ, чтобы не поворотить, ибо маневръ этотъ обуславливается двумя румбами, которые слѣдуетъ пройти къ вѣтру съ помощію руля и парусовъ, что весьма легко выполнимо и послѣ чего вѣтеръ, ударивъ съ обратной стороны паруса, сразу хорошо заберетъ пузомъ, образующимся у мачты, что и обеспечиваетъ поворотъ.

Тутъ кстати слѣдуетъ замѣчаніе по поводу мнѣнія одного опытнаго моряка, который находитъ въ новой оснасткѣ одинъ фундаментальный недостатокъ. Онъ говоритъ, что въ новой оснасткѣ, вѣтеръ, ударяя на паруса подъ угломъ около двухъ румбовъ, дѣлаетъ управленіе весьма опаснымъ, подвергая шлюпку, при незначительной переизмѣнѣ вѣтра или рыскливости рулевого, шквалу съ полвѣтра. На это замѣтимъ, во первыхъ, что шкваль съ подвѣтра не такъ страшенъ, какъ то сперва кажется; а во вторыхъ, въ новой оснасткѣ паруса расположены параллельно первоначальному своему положенію и, слѣдовательно, предполагаемая переизмѣна вѣтра встрѣтитъ почти одинаковыя условія въ обѣихъ оснасткахъ.

Поворотъ чрезъ фордевиндъ имѣетъ то преимущество, что гики позволяютъ переносить паруса осторожно и, слѣдовательно, съ меньшею опасностію. Надо также замѣтить, что управленіе значительно облегчится, если разность мачтъ будетъ немного больше длины гика, ибо тогда избавимся отъ гика-топенанта и труднаго переноса парусовъ.

Можно было бы найти и еще множество различных мелких удобствъ и неудобствъ этой новой оснастки, но мы ограничиваемся перечисленными, оставляя все остальное людямъ, болѣе насъ практическимъ, которыхъ и просимъ все найденное не оставить безъ печатной критики.

Итакъ, сдѣлавъ теоретическій разборъ новой оснастки и испытавъ ее на практикѣ, мы приходимъ къ такому конечному результату: теперь нельзя еще сказать рѣшительно: имѣетъ ли новая оснастка, при томъ устройствѣ и исполненіи, какія на первый разъ ей приданы, значительныя преимущества предъ обыкновенной; необходимо устранить сперва техническія неудобства управленія и тогда несомнѣнны выгоды, приобретаемыя отъ уменьшенія крена и другихъ пороковъ. Пусть вооруженная нарочно съ этою цѣлью шлюпка, съ плоскими парусами, хорошо пригнанными шкотами и брасами, и подъ управленіемъ опытнаго рулевого, испытается во всѣхъ рейдовыхъ встрѣчахъ и положеніяхъ. Пусть опытъ укажетъ на дальнѣйшія приспособленія, упрощенія и улучшенія. Тогда, взвѣсивъ всѣ обстоятельства, можно будетъ сдѣлать вѣрный и безпристрастный приговоръ. Выбирая для опытовъ шлюпку, надо взять по возможности съ одинаковымъ носовымъ и кормовымъ образованіемъ, но не слишкомъ узкую, ибо тяга шкотовъ будетъ затруднительна; приспособить рули на обѣихъ оконечностяхъ и паруса устроить на манеръ китайскихъ, т. е. по ширинѣ главнаго паруса, въ приличныхъ разстояніяхъ одинъ отъ другаго, пришить горизонтальныя прутья, от чего паруса будутъ совершенно плоскіе и трата полезнаго дѣйствія вѣтра наименьшая. Наконецъ, приспособить для гиковъ погонь, отчего управленіе будетъ просто и легко. При такомъ устройствѣ можно быть увѣрену, что шлюпка, въ рукахъ искуснаго рулевого, будетъ обладать значительными преимуществами предъ другими, вооруженными обыкновеннымъ способомъ.

Въ успокоеніе же тѣхъ скептиковъ, которые будутъ утверждать, что эта оснастка не будетъ имѣть никакихъ преимуществъ, скажемъ, что вѣдь надъ усовершенствованіемъ обыкновеннаго вооруженія работали всѣ морскіе народы дѣлѣя семь тысячъ лѣтъ, и потому произносить окончательный приговоръ надъ новой оснасткой, по первому опыту, не практично.

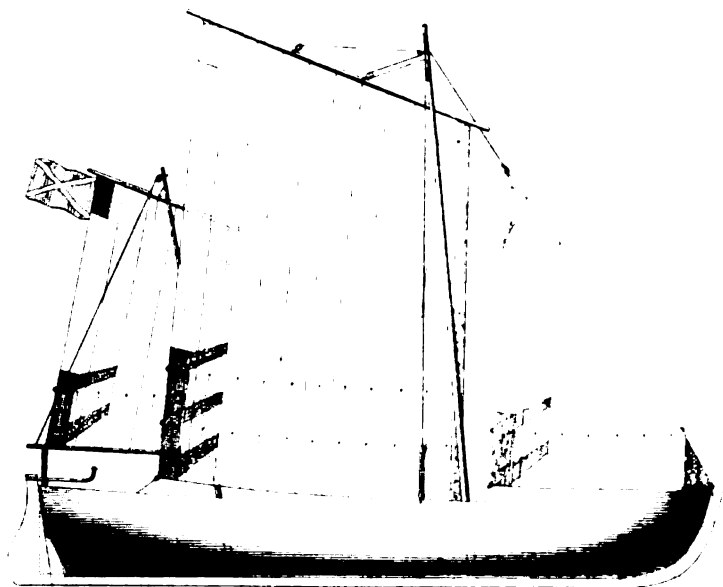
Н. Н. Огравовичъ.

Г. Кронштадтъ.
1863 года.

КЪ СТАТЬЕ „О НОВОЙ ШЛЮПЧНОЙ ОСНАСТКѢ“

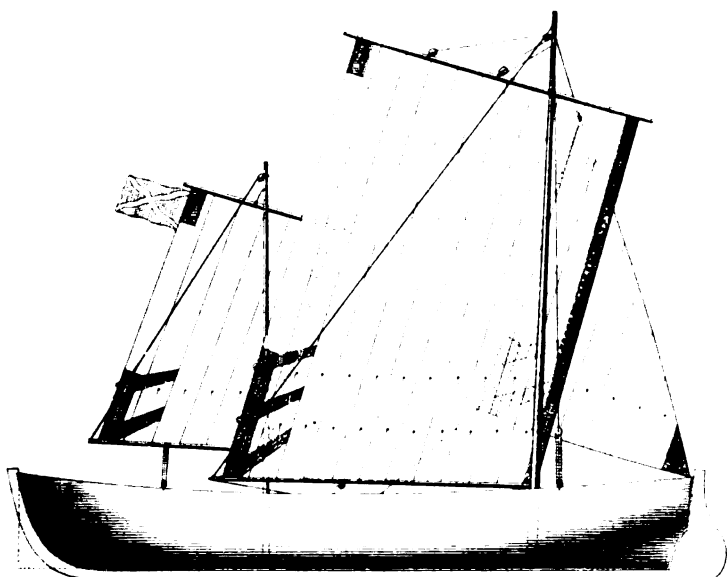
Черт 9.

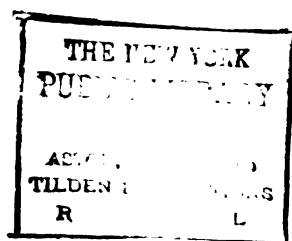
Обыкновенная оснастка



Черт 10.

Новая оснастка





КАВКАЗЪ ВЪ 1826 ГОДУ (*) (*).

Обзоръ овщій.

Въ продолженіе послѣднихъ 10-ти лѣтъ много сдѣлано для укрощенія хищничества и устройства многочисленныхъ племенъ Кавказа. Въ краѣ загорномъ, распоряженія эти особенно увѣнчаны видимымъ успѣхомъ, и нынѣ было бы трудно повѣрить, что лексинны безпре-

(*) Когда составлялась эта записка, поданная генералъ-адъютанту барону Дибичу бывшимъ генералъ-квартирмейстеромъ 2-й арміи княземъ Горчаковымъ, боевой составъ кавказскаго корпуса не достигалъ 100 т. человекъ. Пароходства у насъ на Черномъ морѣ еще не было. Анапа, Поті и все побережье отъ Сухумъ-Кале къ сѣверу находилось подъ вліяніемъ турецкимъ и было намъ непримиримо враждебно.

Джм.

(*) Статья эта получена редакторомъ М. Сб. при слѣдующемъ письмѣ князя Петра Дмитріевича Горчакова: «М. Г. Статъи г. Шаврова о восточномъ берегу Чернаго моря, помѣщенные въ 10 и 11 нумерахъ Морскаго Сборника (за 1862 г.), были составлены предпочтительно въ видахъ спеціальныхъ, естественно не могутъ доставить читателямъ достаточнаго указанія объ общемъ состояніи Кавказскаго края, столь тѣсно соединеннаго, однакоже, съ успѣхами нашего плаванія въ этихъ странахъ; почему и рѣшаюсь сообщить вамъ, милостивый государь, частно поданную мною въ 1826 г. записку барону Дибичу (впоследствии графу и генералъ-фельдмаршалу). Очеркъ этотъ далеко не полный и нынѣ уже во многомъ обитѣшалъ, но совершенно откровенный и въ то время тѣмъ болѣе вѣрный, что по служебному моему положенію, сперва въ Имеретіи, а потомъ управляя всею кавказскою областію, имѣлъ я случай близко познакомиться съ тѣмъ, о чемъ пишу; а по личнымъ моимъ отношеніямъ къ генералу Ермолову могъ узнать часть изъ его напѣреній къ благоустройству обширныхъ областей, ему вѣренныхъ. Изъ моего обзора ясно усматривается, что многое, впоследствии совершенное его преемниками, было уже предначертано и даже частію возмѣло свое начало при этомъ прозорливомъ правителѣ, какъ то: въ 1824 г. былъ сдѣланъ первый опытъ занятія непріятельскаго берега высадкою съ моря, около того же времени возникло пла-

пятственно сильными партіями бродили по Грузіи и почти въ виду нашихъ войскъ (правда малочисленныхъ) плѣняли людей не токмо въ селеніяхъ отдаленныхъ, но даже въ пригородныхъ садахъ Тифлиса и въ самомъ его предмѣстіи, еслибъ эти событія не подтверждались всеобщимъ свидѣтельствомъ и разбѣянными по полямъ башнями, несомнѣнно доказывающими, что не весьма еще отдалено время, когда пахари не отваживались удалаться отъ этихъ покровительственныхъ убѣжищъ.

Первымъ благотворнымъ слѣдствіемъ водворяющагося спокойствія есть очевидно возрастающее благостояніе всѣхъ классовъ и усилившееся земледѣліе, такъ что нынѣ уже до половины войскъ въ Закавказьи пользуются провіантомъ покупки мѣстной, тамъ, гдѣ слабые отряды князя Циціанова съ трудомъ могли себя продовольствовать.

Но сколь далеко еще это преуспѣяніе отъ покрытія потери людей и расходовъ денежныхъ, ежегодно на этотъ край удѣляемыхъ Россіею! такъ что невольно возникаетъ вопросъ: къ чему ведетъ владѣніе, требующее однихъ только пожертвованій, и нѣтъ ли возможности изыскать способовъ къ ограниченію смертности въ нашихъ войскахъ и вознагражденію хотя части выдачъ денежныхъ?

Разрѣшить, какимъ образомъ удобнѣе правительству достигнуть сугубой дѣли береженія войскъ, съ потребностями охраненія внутренняго и вишняго спокойствія края, и какія представляются, въ видахъ финансовыхъ, особія мѣры къ развитію въ немъ производительности предметовъ наиболѣе пригодныхъ для Россіи, не пріемля на себя, коснусь этого вопроса лишь поверхностно; но въ продолженіе 6-ти лѣтняго служенія въ кавказскомъ корпусѣ, почти всегда соединяя командованіе войсками съ управленіемъ мѣстнымъ, съ 1820 по 1825 годъ въ Имеретіи, а потомъ болѣе года на всей кавказской линіи, могъ я близко узнать весь этотъ край и убѣдиться, что до нѣкоторой степени замѣняя нашему отечеству южныя колоніи другихъ государствъ, Закавказье можетъ и должно впослѣдствіи, при просвѣщенномъ и заботливомъ управленіи, съ избыткомъ окупить дѣлаемые на него до нынѣ пожертвованія.

Да и кто усомнится, чтобы земли, простирающіяся отъ 36 до 40 градуса широты, на каждой почти верстѣ различествующія въ кли-

матъ по Ріону, устроена большая часть военно-икеретинской дороги, обращалась особенная заботливость и на прочія внутреннія сообщенія, возведено нѣсколько укрѣпленій въ Чечнѣ и среди другихъ племенъ непокорныхъ; имѣлось въ виду учрежденіе военнаго каботажа между береговыми постами; наконецъ, составились проекты военному, политическому и хозяйственному преобразованію всего края.

Примите и пр. *Блж. П. Горчаковъ.*

матѣ и почвѣ, производящія самыя разнородныя продукты, прилегающія къ двумъ морямъ, гдѣ мы первенствуемъ, для насъ могли оставаться безъ существенной пользы, хотя бы однимъ только снабженіемъ предметами, въ немаломъ количествѣ получаемыми изъ заграницы.

Салыянскія рыбныя ловли, бакинскія нефтяныя копи и лѣса абхазскіе—не изобильны ли уже источникъ богатства, дарованный самой природой, безъ прикосновенія руки человѣка (*), тогда какъ винодѣліе, разведеніе бумажнаго хлопка, шелка, риса, марены и нѣкоторыхъ другихъ красильныхъ веществъ, составляющихъ уже и нынѣ часть домашней промышленности жителей, не требующей усилія къ своему водворенію, ожидаютъ однихъ только указаній и нѣкотораго покровительства къ полному своему развитію для блага туземцевъ и косвенно для пользы самой Россіи; но, къ сожалѣнію, нынѣ главное мѣстное начальство, при скромности своихъ способствъ, вынуждаясь обращать ихъ предпочтительно на успокоеніе и политическое устройство вѣрренныхъ ему областей, не въ состояніи было оказывать достаточнаго содѣйствія ихъ хозяйству, при своихъ начинаніяхъ требующему просвѣщенныхъ указаній и существеннаго пособія. Правда, что до нѣкоторой степени можно надѣяться благотворныхъ послѣдствій о тъ предположеній французскаго консула кавалера Гамбы и г. Кастелла, Высочайше уже одобренныхъ и излагаемыхъ въ отдѣльной статьѣ. Только все это еще впереди.

Исчисливъ выгоды владѣнія для Россіи кавказскимъ краемъ въ видахъ нашей государственной экономіи, обращусь къ значенію его и въ политическомъ отношеніи, неукоснительно требующемъ прежде всего, для первенствованія на Черномъ морѣ, полнаго утвержденія нашей власти надъ частью побережья, гдѣ она еще до того шатка, что не токмо успѣшнаго устройства въ прочихъ нашихъ приморскихъ, даже христіанскихъ областяхъ (Гуріи и Млигреліи) ожидать трудно, но что и самая вышняя защита этихъ провинцій крайне затруднительна при сосѣдствѣ народовъ, по нынѣ еще намъ враждебныхъ.

Дѣйствительнѣйшимъ способомъ къ достиженію этой необходимой покорности (доколѣ Анапа будетъ принадлежать туркамъ) представляется отдѣленіе Самуръ-захана и Абхазіи отъ хищныхъ приморскихъ черкесовъ, занятіемъ тѣснины при Гагрѣ, и дополнительное возведеніе блокгаузовъ при Пицунѣ, Иллори и Гудауѣ, чѣмъ не

(*) Известно, что турки строили при рѣчкѣ Сууксу купеческія, а около Сухумъ-Кале военныя суда, въ коихъ, кажется, одинъ фрегатъ сожегъ нами на стапелѣ при занятіи сей крѣпости.

Асм.

теряя людей въ безплодныхъ поискахъ по горамъ, почти неприступнымъ (*), въ скоромъ времени принудимъ мы всю эту береговую полосу къ покорности, пресѣченіемъ въ ней вредныхъ для спокойствія края сношеній съ турками, прекращеніемъ постыднаго плѣнопропродавства и иной контрабандной съ ними торговли, производящейся нерѣдко въ виду нашей брантвахты, безсиьной тому воспрепятствовать безъ содѣйствія военныхъ гребныхъ судовъ, иногда по безвѣтрію (**) и почти всегда по мелководію близъ береговъ.

Постройка этихъ укрѣпленныхъ постовъ отнюдь не потребуетъ значительныхъ издержекъ и не встрѣтитъ особенныхъ препятствій, при надлежащемъ содѣйствіи съ моря, какъ то доказалъ опытъ, освобожденіемъ нашего отряда въ Соуксу, атакованнаго всей возставшей Абхазіей и куда сухопутно могли бы мы проникнуть не иначе какъ съ величайшею потерей (*); но подъ громомъ орудій нашихъ военныхъ судовъ (*), уступившей высадкѣ 500 человекъ, подъ моимъ начальствомъ, на берегъ, покрытый огромнымъ лѣсомъ и защищаемый многими тысячами воиновъ въ завалахъ, заранѣе приготовленныхъ.

Что же касается до заведенія при береговыхъ постахъ военныхъ гребныхъ судовъ, то это уже до 1823 г. имѣлось въ видахъ генерала Ермолова и производилась переписка съ морскимъ начальствомъ, вслѣдствіе которой изъ Севастополя былъ, въ распоряженіе начальника Имеретіи (мое), высланъ флотскій офицеръ.

Проекты г.г. Гамбы и Каstellа.

Высочайше одобренный проектъ г. Гамбы должно раздѣлить по сущности своей на два предмета, неизбѣжные почти связи между собою.

(*) Многолѣтніе опыты доказали, что самыя удачныя экспедиціи противъ горцевъ не приносятъ почти никогда ожидаемыхъ послѣдствій, ограничиваясь временнымъ занятіемъ ихъ ауловъ, истребленіемъ жилищъ, которыми они не дорожатъ, и уничтоженіемъ нѣсколькихъ запасовъ, обыкновенно сокрытыхъ малыми частями въ дѣбрахъ неприступныхъ, куда съ приближеніемъ нашихъ войскъ удаляются ихъ семейства, уносящія свое имущество (котель, бурву и коверъ) и угоняющія козъ, составляющихъ все ихъ скотоводство, съ тѣмъ, чтобы съ первымъ шагомъ нашего удаленія занять прежнее свое пеленгше.

(**) Пароходства у насъ еще не было.

(*) Единственный береговой путь, намъ предстоявшій къ достиженію блокируемаго мѣстечками укрѣпленія, пролегалъ чрезъ тѣснину при Драндѣ, гдѣ непріятель ожидалъ насъ твердою ногою, въ основательной надеждѣ на слабость отряда и безсиліе легкихъ орудій противъ древней каменной генуэзской стѣны, упирающейся однимъ флангомъ въ моръ, а другимъ въ вершину недоступной горы.

(*) Въ 1824 году.

Первый составляет предначертаніе обратить торговлю Европы съ Персіей въ транзитъ нашимъ Закавказскимъ краемъ, а второй содержитъ намѣреніе въ земляхъ, Высочайше ему уступленныхъ, учредить разныя хозяйственныя заведенія, усовершенствовать произведенія мѣстныхъ и завести воздѣлываніе цѣнныхъ продуктовъ, въ Закавказьи еще неусвоенныхъ, но по его мнѣнію, въ южной части сего края могущихъ быть аклиматизированными, какъ то: индigo, хлопчатую бумагу, американскій табакъ и даже особенный родъ сахарнаго тростника.

Близкое познаніе края, при безпристрастномъ взглядѣ, убѣждаетъ меня, что мысли г. Гамбы не лишены основательности; но вмѣстѣ съ тѣмъ не скрою, что, увлекаясь своими видами, онъ слишкомъ легко скользнулъ по препятствіямъ, отчего при слабости своихъ способовъ въ теченіе 4 лѣтъ еще мало что сдѣлано. Отнюдь не хоту этимъ сказать, чтобы усилія г. Гамбы не могли быть увѣнчаны нѣкоторымъ успѣхомъ, только не столь блестящимъ, а паче того быстрымъ, какъ онъ того ожидаетъ. Справедливо, что Персія съ Европой производитъ значительный торгъ чрезъ Малую Азію вопреки всѣхъ неудобствъ и опасности этого направленія, гдѣ дороги почти непроходимы, по крайней мѣрѣ для повозокъ, и негоціанты подвергаются безчисленнымъ притѣсненіямъ; почему и есть поводъ надѣяться, что Франція, стѣсняемая Англіей въ сбытѣ своихъ издѣлій, изыскивая его гдѣ только возможно, охотно обратится къ нашимъ загорнымъ областямъ, являющимъ менѣе затруднительную перевозку и совершенную безопасность; но вмѣстѣ съ тѣмъ, не слѣдуетъ упускать изъ соображенія, что торговлю, единожды взявшую свое направленіе, обратить на новый путь, хотя бы выгоднѣйшій, не легко; что къ тому же нашъ черноморскій берегъ не имѣетъ еще удобной пристани, кромѣ Сухума; что для склада товаровъ всюду достанется возводить новыя зданія; что отъ этого даже пункта (Сухума) къ Ріону каботажъ еще не учрежденъ; что сплавъ по этой рѣкѣ едва возникаетъ; что военно-имперетинская дорога не совершенно кончена и что за тѣмъ къ достиженію цѣли г. Гамбы требуется еще не мало времени и трудовъ.

Къ тому же, недостатокъ капиталовъ между иностранцами, прибывшими въ мингрельскимъ берегамъ въ прошлыхъ годахъ, былъ очевиденъ. Существеннаго транзита не состоялось и торговля ограничилась только мѣстными потребностями собственныхъ напикъ закавказскихъ областей, такъ что главная цѣль свободнаго къ намъ впуска иностранныхъ товаровъ доселѣ еще не достигнута.

Второй предметъ предположенія г. Гамбы, не менѣе основатель-

ный при отвлеченномъ возвращеніи, на дѣлѣ представляетъ тоже свои препятствія.

Благоразумно уподобляя загорныя наши области колоніямъ другихъ государствъ, французскій консулъ г. Гамба судить объ нихъ съ этой точки зрѣнія и стремится обратить свои усилія къ разведенію того, чему климатъ Россіи, противясь непреодолимо, принуждаетъ насъ выписывать изъ заграницы въ ущербъ баланса нашихъ государственныхъ оборотовъ.

Не могу судить можетъ ли индigo и сахаръ произрастать съ успѣхомъ за Кавказомъ; къ разрѣшенію этого вопроса потребны тщательныя и многократныя опыты; но разведеніе хлопчатой бумаги, табаку, шелку, рису и винодѣліе составляютъ собою знакомыя занятія каждому селянину; слѣдовательно, эти предметы промышленности представляютъ всѣ выгоды мѣстности, и остается только усовершенствовать породы или даже первоначально одну только выдѣлку, чтобы сравнять ихъ съ лучшими продуктами заграничными. Здѣсь успѣхъ не подлежитъ сомнѣнію и нужно только терпѣніе, деньги и люди, въ чемъ г. Гамба можетъ встрѣтить недостатокъ.

Обратись къ одному только шелководству, г. Кастелла на этой единственной отрасли закавказской производительности созидаетъ зданіе собственнаго своего богатства и будущаго благосостоянія всего края. Правда, что можно имѣть полную надежду на успѣхъ, судя по приготовленнымъ имъ образчикамъ шелка, въ качествѣ неуступающимъ лучшему пиемонтскому, и что производство его въ скоромъ времени можетъ удвоиться въ цѣнности и количествѣ. Неизвѣстно еще мнѣ какое на его просьбу воспослѣдовало распоряженіе правительства, а потому и позволяю себѣ сказать, что одобренія и денежныхъ пособій онъ, по моему мнѣнію, заслуживаетъ, но дарованіе исключительной привилегіи казалось бы мнѣ неумѣстнымъ, ибо существенная польза для края и Россіи окажется только при всеобщемъ введеніи его машинъ и способовъ приготовления.

Сообщенія.

Войска получаютъ частію продовольствіе и безъ изытія оружіе, снаряды и аммуницію изъ Россіи, такъ что необходимыя для торговли сообщенія, не менѣ важны и къ охраненію нашихъ владѣній.

Четыре пути ведутъ въ Тифлисъ (центръ загорнаго края), гдѣ сосредоточено и все главное его управленіе.

Первый изъ нихъ—Чернымъ моремъ чрезъ Редутъ-Кале и военноммеретинскую дорогу.

Второй—военно-грузинская дорога.

Третій—береговой путь вдоль Каспійскаго моря, чрезъ владѣніе Шамхала Тарковскаго.

И наконецъ послѣднее сообщеніе водою—изъ Астрахани на Баку.

Редутальскій рейдъ такъ опасенъ во всякое время года для большихъ судовъ, что одна только крайность останавливаетъ ихъ на немъ, а потому и предлагается выше, военные склады для праваго фланга учредить въ Сухумъ или около Иллори (*), куда удобно могутъ приставать суда лѣтомъ и зимою, а оттуда, подъ покровительствомъ малаго укрѣпленія на Гудауѣ, можно все исподволь перевозить въ Редутъ-Кале. Изъ Редута же или Потн (если она будетъ принадлежать намъ) перевозка пойдетъ Ріономъ до Усть-Ихенискальскаго поста, посредствомъ бичевника, учрежденнаго въ послѣднихъ годахъ, и наконецъ по дорогѣ совершенно удобной до самаго Тифлиса, если отдѣляется остающійся участокъ новой военноммеретинской дороги, т. е. верстъ 8 къ Сураму и 25 къ Шарापани, примѣрно могущей потребовать издержекъ отъ 25 до 30 т. р. (*.)

Дагоурское ущелье было и есть какъ при царяхъ грузинскихъ, такъ и нынѣ, — главное сообщеніе Тифлиса съ сѣверомъ. Дорога эта, проведенная вдоль Терека и Арагвы, дѣйствительно въ первобытномъ своемъ видѣ являетъ болѣе удобства, нежели другія ущелья, но вѣстѣ съ тѣмъ, по другимъ мѣстнымъ обстоятельствамъ, совершенно противится дальнѣйшему усовершенствованію. Починки безконечны, а обвалы съ горы Казбека, иногда запирающіе Дарьяльскую тѣснину на цѣлые мѣсяцы, почитаю я препятствіемъ непреодолимымъ для рукъ человѣческихъ (*), почему и не вижу причины неизбѣжно держаться направленія, гдѣ бѣдность и незнаніе грузинъ ихъ удерживало.

(*) Не затрудняюсь я предоставить избраніе складочнаго пункта мѣстному начальству въ Сухумъ или Иллори, потому что какъ въ томъ, такъ и въ другомъ изъ этихъ мѣстъ нѣтъ у насъ никакого заведенія и все надлежитъ устранивать вновь. Въ Сухумѣ не только бывшее строеніе истребилось, такъ что негдѣ помѣщать гарнизона, но и самыя его крѣпостныя стѣны угрожаютъ окончательнымъ паденіемъ.

(*) Самая трудная часть военно-иммеретинской дороги—перевалъ чрезъ поперечную отрасль хребта около Малитцкаго поста, уже обращена въ шоссе. Такъ какъ работа эта, произведенная капитаномъ барономъ Фирсомъ не безъ непосредственныхъ моихъ надзоровъ и на протяженіи 28 верстъ (изъ коихъ до 5 чистой каменной кладки) обошлась казнѣ не болѣе 20 т. р., то и остальное пространство, при равной бережливости, должно мало превзойти сію сумму.

(*) Въ 1817 году восполаздалъ съ горы Казбека снѣговой обвалъ, засыпавшій Дарьяльское ущелье высотой до 50 сажень, совершенно приостановилъ теченіе Терека и на нѣсколько мѣсяцевъ прекратилъ сообщеніе по этой дорогѣ.

Въ послѣдніе годы, сколько мнѣ извѣстно, предназначалось для этой дороги новое направление, по сѣверному скату—Чегемское, а по южному—Тибское ущелье. Нѣсколько уже лѣтъ производилось подробное обзорѣніе ихъ мѣстности, но по разнымъ обстоятельствамъ исполненіе и по нынѣ отложено.

Крѣпость Бурнал, выстроенная надъ городомъ Тарками, дѣлаетъ насъ постоянными властелинами каспійской береговой дороги, не представляющей никакихъ особенныхъ неудобствъ. Жаль только, что чрезъ Шамаху и Елисаветполь она къ Тифлису слишкомъ кружна. Проведеніемъ чрезъ Сальватъ гору должнаствовала она значительно сократиться, но по неудобности, работа эта оставлена.

Пристани на западномъ берегу Каспія—Низовая, Дербентъ, Баку и Ленкоранъ мнѣ неизвѣстны, почему и удерживаюсь отъ всякаго объ нихъ сужденія.

Отъ Тифлиса на Эривань путь въ лѣтніе мѣсяцы довольно удобенъ. Горы около Шулаверъ и Безобдалъ представляютъ нѣкую трудность, но по нуждѣ и для осадной артиллеріи проходимы.

Обширная равнина Куры до Сальяна и Муганская степь особенныхъ препятствій не являютъ, но въ какое время года и до какой степени онѣ могутъ служить военнымъ путемъ, разрѣшить себѣ не позволяю.

Отъ Елисаветполя къ Араксу, Карабахомъ, дорога мнѣ неизвѣстна. Внутренняго водянаго сообщенія въ Грузіи не существуетъ.

Были уже давно дѣлаемы опыты къ плаванію по Курѣ, но безуспѣшно.

Въ Имеретіи плаваніе Ріономъ учреждено въ послѣднихъ годахъ; по его берегу расчищенъ бечевникъ и имѣются три казенныя лодки, поднимающія каждая до 300 четвертей муки.

Не владѣя устьемъ этой рѣки, все доставляемое изъ Россіи выгружается въ Редутъ-Кале, отколь 14 верстъ перевозится гужомъ до ріонской пристани, въ обремененіе казны и затрудненіе торговли.

Къ отвращенію этой переволочки, по приказанію генерала Ермолова, изыскивая средства къ соединенію Ріона съ Хопіей, открытъ я удобность къ вырытію канала между Ріономъ и Цивкою (*) (въ Хопію впадающей). Нивелировка, проекты и планы сдѣланы находившимся при мнѣ капитаномъ барономъ Фирсомъ, представлены были корпусному командиру и работа начата, но продолжается она или нѣтъ—мнѣ неизвѣстно.

(*) Расходы для сего канала совершенно ничтожны и, сколько могу упомянуть, не превосходили 1½, т. р. с. Работу эту предполагалось произвести жителями Мингреліи, съ согласія владѣтеля, чувствовавшего всю выгоду сего сообщенія.

Войска.

Войска кавказскаго корпуса, какъ регулярные, такъ и поселенные казаки, закаленные въ бояхъ, привыкшіе къ строгой дисциплинѣ, веселые среди временныхъ лишеній и тяжелыхъ трудовъ, готовы столь же усердно владѣть шанцовымъ инструментомъ, какъ и обижаться пулею съ непріателемъ, не всѣ имѣютъ равную блестящую наружность и выправку, но не менѣе того вполне заслуживаютъ той извѣстности, которою они пользуются, и Высочайшаго къ нимъ вниманія.

Ежегодная убыль изъ числа сихъ достойныхъ воиновъ, независимо отъ военныхъ дѣйствій, неоднократно бросалась въ глаза правительству, усиливавшемуся ее умѣрить. Нельзя сказать, чтобы главное мѣстное начальство не обращало тоже особеннаго вниманія на этотъ предметъ. Вообще за Кавказомъ госпитали и даже полковые лазареты содержатся хорошо, хотя безъ щегольства. Помѣщеніе войскъ, за малымъ исключеніемъ, удобно, и въ мѣстахъ наименѣе нездоровыхъ выдается нижнимъ чинамъ достаточная порція; слѣдовательно, причинъ, по которымъ успѣхъ несоразмѣренъ съ издержками казны и заботливостью начальства, надлежитъ искать въ обстоятельствахъ, независимыхъ отъ прямыхъ этихъ распоряженій.

Неоспоримо, что вліяніе климата вообще зловредно дѣйствуетъ на жителей сѣвера, напаче въ первый годъ ихъ прибытія, и что есть мѣста истинно убійственныя, которыхъ по военнымъ соображеніямъ безъ охраненія оставить невозможно, какъ то: узлы дорогъ, прибрежныя на Каспійскомъ и Черномъ морѣ склады провіанта и нѣкоторыя пограничныя укрѣпленія, но вмѣстѣ съ тѣмъ, приѣмля къ соображенію, что большая часть полковыхъ квартиръ водворена на урочищахъ здоровыхъ, невольно рождается сомнѣніе—не имѣетъ ли вліянія на свирѣпствующія въ концѣ лѣта болѣзни, необходимость удовлетворять хозяйственнымъ потребностямъ полковъ.

Почти всюду нижніе чины, въ самое знойное время года, откомандировываются для домашнихъ, полковыхъ и ротныхъ работъ (въ особенности сѣнокосенія), въ долины удушливыя, близъ мѣстъ, гдѣ растутъ хлопчатая бумага и рисъ, требующіе въ жары постоянной поливки, и подъ палящимъ солнцемъ Груніи зараждающіе вреднѣйшія испаренія (*). Правда, что большая часть этихъ работъ не

(*) Въ Сомхетѣ близъ селенія Квешъ гдѣ я квартировалъ съ 41 егерскимъ полкомъ, есть небольшой замокъ (Калагиръ) выстроенный на берегу рѣки Кси, быстрый и текущей по каменистому грунту, но вмѣстѣ до того не здоровомъ въ концѣ лѣта, что въ августѣ мѣсяцѣ лихорадка бываетъ повально у всѣхъ.

бѣжна. Полки, неукоснительно долженствующіе содержать полный комплектъ подъемныхъ лошадей, а нѣкоторые и казенные воловые транспорты, обязаны для нихъ заготавливать огромное количество сѣна за самую ничтожную, единожды установленную, плату (по двѣ кон. сер. за пудъ), едва достаточную для улучшенія пищи употребляемыхъ какъ собственно на это дѣло, такъ и на содержаніе ротнаго скота, артельныхъ и офицерскихъ лошадей. Большую часть дѣла проводятъ они въ мѣстахъ нездоровыхъ и отвлекаются отъ фронтоваго образованія. Правда, что строго и неоднократно генералъ Ермоловъ подтверждалъ умѣрить количество всѣхъ хозяйственныхъ работъ, наипаче фуражнаго заготовленія, но повѣрка въ семъ случаѣ трудна инспекторамъ, ибо роты разбиты по частямъ и всѣ чины имѣютъ равную выгоду скрыть излишество, косвенно доставляющее имъ выгоды. Къ тому же, во время смотровъ кошеніе и уборка сѣна уже оканчиваются, слѣдовательно, должно отказаться отъ успѣха или пресѣчь зло въ самомъ корнѣ, строжайшимъ запрещеніемъ, подъ какимъ бы то ни было предлогомъ, заготавливать фуражъ нижними чинами во всѣхъ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ есть малѣйшая возможность доставать сѣно отъ жителей покупкою, или замѣнять его мякиной съ достаточнымъ усиленіемъ дачи зерноваго фуража: овса, ячменя или кукурузы.

Знаю, что исполненіе моего предположенія будетъ сопряжено съ избыткомъ издержекъ, но въ семъ случаѣ, по моему мнѣнію, удобнѣе допустить нѣкоторый усиленный расходъ, чѣмъ въ видахъ экономіи терять ежегодно до 2000 человѣкъ. Впрочемъ, эту денежную выдачу можно еще умѣрить сокращеніемъ въ полкахъ подъемныхъ лошадей, соразмѣрно истинной въ нихъ необходимости, принявъ въ соображеніе, что всѣ части войскъ кавказскаго корпуса, занимая нѣсколько постоянныхъ пунктовъ, въ военное даже время, не могутъ двигаться въ полномъ своемъ составѣ.

Хозяйственный скотъ, какъ солдатскій, такъ и полковой, долженъ быть уничтоженъ безъ пзвѣтія, и дабы пресѣчь всякій поводъ къ нарушенію запрещаемого, строго наблюдать, чтобы двѣ или три артельныя тройки, необходимыя для ротной домашности, довольствовались фуражемъ покупнымъ, а не своего заготовленія.

Только здѣсь не умолчу, что мое предположеніе можетъ исполняться не иначе, какъ при доставленіи на мѣста дровъ по положенію полкамъ и ротамъ въ натурѣ, а не ничтожною выдачею денегъ.

Ж и т е л и .

Не входя въ подробности географическаго разграниченія многочисленныхъ родовъ, обитающихъ Кавказъ, ихъ происхожденія, сродства между собою, преданій и этнографія, постараюсь лишь общими чертами дать объ нихъ нѣкоторое понятіе раздѣленіемъ: а) *по отрованію*: на христіанъ, на мусульманъ, на племена, сохранившія слабыя остатки прежняго своего поклоненія Спасителю и почтенія къ древнимъ Его храмамъ, въ немаломъ еще числѣ встрѣчающимся въ горахъ, и наконецъ, на неимѣющихъ понятія о Создателѣ и каковаго бы то ни было Ему служенія, и б) *по политическимъ своимъ отношеніямъ къ Россіи*: на вполнѣ покорныхъ, на мирныхъ, послушаніе и вѣрность коихъ еще шатки, и наконецъ на совершенно намъ враждебныхъ.

Христіане.

Грузины, имеретины, мингрельцы и гурійцы, исповѣдывающіе православную вѣру, мало различествуютъ между собою въ нравахъ, обычаяхъ, нарѣчіи и управляются почти единообразно, съ малыми только отлѣнками. Въ Грузіи уже введено общее учрежденіе о губерніяхъ, въ Имеретин существуетъ еще временное правленіе, а въ Гуріи и Мингрелии особенными Высочайшими грамотами предоставлены гражданская и исполнительная власть ихъ владѣтельнымъ князьямъ. Въ дѣлахъ гражданскихъ, какъ въ этихъ княжествахъ, такъ и въ провинціяхъ, непосредственно намъ подчиненныхъ, вообще руководствуются кодексомъ грузинскаго царя Вахтанга, а преступленія уголовныя преслѣдуются по русскимъ законамъ, предъ нашими гражданскими или военными судилищами.

Грузинское дворянство въ правахъ своихъ сравнено съ русскимъ, и многія губернскія должности, подлежащія выборамъ, замѣщаются по баллотировкѣ. Большая часть знатнѣйшихъ лицъ пользуется разными милостями правительства. Вообще отличія и деньги щедро разсыпаются на всѣ классы: дворянство, духовенство и купечество (состоящее большею частію изъ армянъ).

Никѣ всѣ эти провинціи совершенно спокойны. Многіе изъ князей доказали намъ свою преданность различными услугами, наипаче при послѣднемъ вторженіи персіянъ; затѣмъ, однако же, понинѣ (до 1826 г.) скрывается тайное нерасположеніе къ нашему правительству, такъ что поручиться за всегдашнюю ихъ вѣрность было бы еще рановременно и оставить эти области безъ занятія войсками, главнѣйшихъ въ нихъ пунктовъ, особенно на сообщеніяхъ, могло бы быть неосторожнымъ.

Знатныя фамиліи вспоминають прошедшія времена феодальнаго своего величія, существовавшее до нѣкоторой степени мѣстничество и болѣе или менѣе тѣсное родство съ своими царями, допускаяшес безнаказанность, нынѣ нетерпимую. Къ тому же, не безъ нѣкотораго неудовольствія видятъ они мелкое дворянство, составлявшее ихъ прислугу, нынѣ сравненнымъ въ правахъ съ первыми князьями.

Высшему духовенству тягостенъ вводимый порядокъ и въ особенности требуемая отъ него отчетность по церковнымъ дѣламъ, которыми патріархи и даже архіереи безъ контроля владѣли на правахъ помѣщичьихъ, произвольно раздавая въ нихъ земли, сады и другія угодья партикулярнымъ даже лицамъ.

Въ Грузіи, особенно въ Тифлисѣ, нѣкоторое просвѣщеніе, небывалое до насъ благосостояніе и сближеніе съ русскими уже нѣсколько ослабляютъ это недоброжелательство. Средній классъ вообще чувствуетъ улучшеніе своего быта и благо покровительства нашихъ законовъ, но народъ, наипаче въ отдаленности, узамъ привычки поработенный знатымъ, видитъ въ нихъ единственныхъ своихъ властелиновъ, отъ чего и былъ нѣсколько разъ вовлеченъ къ возстанію: въ Грузіи бѣжавшими за границу членами владѣтельной своей фамиліи и ихъ клевретами, а въ послѣднее время въ Имеретіи и Грузіи князьями и высшимъ духовенствомъ, по большей части соединеннымъ съ ними родствомъ и взаимными выгодами, такъ что водвореніе порядка неоднократно требовало употребленія оружія.

Мусульмане.

Изъ числа мусульманъ, Россіи подвластныхъ, нѣкоторые разновременно поступили въ подданство Государя Императора на различныхъ условіяхъ, Высочайше утвержденныхъ, и понинѣ управляютъ ханами и наслѣдственными владѣльцами по прежнимъ своимъ законамъ и обычаямъ, исключая преступленій уголовныхъ. Другіе, покоренные силою оружія и татарскія дистанціи въ Грузіи непосредственно подчинены нашимъ властямъ. Всѣ эти области, изобилующія скотоводствомъ и произведеніями почвы, легко доступны нашимъ войскамъ, вообще населены жителями довольно скромными и миролюбивыми, въ числѣ конкъ есть много армянъ, всегдашнихъ намъ союзниковъ, водворенныхъ отдѣльными деревнями, почему, вопреки различій вѣры, можно надѣяться на дальнѣйшее сохраненіе спокойствія въ этихъ областяхъ, если, въ чемъ нѣтъ сомнѣнія, оставлена имъ будетъ свобода вѣроисповѣданія и къ предстоящему, въ будущности, преобразованію ихъ управленія, будетъ пристудлено осторожно, людьми, по благонамѣренности и безкорыстію своему достойными такого назначенія.

Горцы мирные.

Въ числѣ ихъ полагаю жителей большой и малой Кабарды, части Чечни, прилегающей къ нашей кордонной линіи, южнаго Дагестана и другіе болѣе значительные роды, осѣдло живущіе селеніями около нашихъ укрѣпленій.

Они управляются князьями и старшинами по прежнимъ своимъ обычаямъ, съ поверхностною лишь подчиненностью ближайшимъ военнымъ начальникамъ или особымъ приставамъ. Наружно покорные, до удобнаго случая къ возстанію, въ постоянныхъ сношеніяхъ съ враждебными намъ своими соплеменниками, всегда готовые тайно или явно содѣйствовать ихъ набѣгамъ и потомъ при предстоящемъ наказаніи бѣжать къ нимъ въ горы, они требуютъ постоянного и бдительнаго надзора, такъ что далеко еще время, когда возможно будетъ правительству съ успѣхомъ приступить ко введенію между ними первыхъ началъ гражданственнаго устройства.

Тщетно главное мѣстное начальство, убѣжденіями и силою, наградами и наказаніями усиливается ихъ укротить. Старшинамъ оставлены прежнія права, а народу (мусульманамъ) свобода вѣрованія и обычаевъ, замѣняющіе у нихъ гражданскіе законы.

Воспитанные съ оружіемъ въ рукахъ, въ полной независимости, вѣковой ненависти къ намъ, завоспѣлые въ ложныхъ понятіяхъ о молодечествѣ; кровомщеніе и насиліе у нихъ въ почетѣ, а хищничество и плѣннопродавство составляютъ промышленность. Издревле въ непрестанной съ нами враждѣ, многіе роды нынѣ значительно ослаблены. Жители малой Кабарды почти истреблены нашимъ оружіемъ и бывшей въ этомъ краѣ чумою.

Но постоянно покорныхъ понинѣ не имѣется и безвозвратно успѣшнаго шага къ усмиренію обитателей Кавказа еще непримѣтно. Безпрекословно, что вѣрованіе во Спасителя много смягчило бы ихъ нравы. Съ этой цѣлью уже нѣсколько лѣтъ въ Тифлисѣ учреждена духовная коммисія; но отъ малой ли способности нашихъ миссіонеровъ, или слишкомъ рѣзкой противоположности догматовъ свиренія съ понятіями людей, признающихъ закономъ и правомъ одну только силу, обращеніе истокмо магометанъ, но даже племенъ, прежде исповѣдывавшихъ, а нынѣ утратившихъ христіанство, медлено и неуспѣшно.

По мнѣнію нѣкоторыхъ, торговля представляется путемъ къ сближенію насъ съ горцами, но потребности ихъ такъ еще ничтожны, деньги между ними рѣдки, а предметы взаимной мѣны ограничены, что все предпринятое въ этихъ видахъ нами и англичанами понинѣ остается безъ успѣха, почему единственнымъ способомъ противъ нихъ

набѣговъ остается нынѣ, какъ и доселѣ, бдительность, немедленной строгое наказаніе виновныхъ съ ихъ сообщниками, наконецъ существующая кордонная система. Что же касается до мелкаго хищничества, то по самой мѣстности края едва ли къ этому представится возможность, доколѣ обстоятельства не позволятъ ввести въ немъ полицейскаго порядка (*).

Нѣсколько словъ объ Анапѣ и юртахъ, намъ явно враждебныхъ.

Не подожить сомнѣнію, чтобы предстоящее овладѣніе Анапой не успило значительно нашего вліянія на горцевъ, по нынѣ намъ еще явно враждебныхъ (береговыхъ черкесъ и закубанцевъ). Надъ первыми крейсерство военныхъ судовъ вдоль берега, а надъ послѣдними дѣйствіе подвижныхъ колоннъ и продолженіе принятой системы постоянного движенія впередъ нашей пограничной линіи, много ихъ стѣснить.

Лишеніемъ близкаго сосѣдства турокъ, нынѣ покровительствующихъ плѣннопродавству, безъ затрудненія доставляющихъ въ горы военные снаряды и нѣкоторыя нужнѣйшія потребности, эти племена скоро почувствуютъ послѣдствія своего упорства и можетъ быть согласятся сблизиться съ нами; но полагать, чтобы приобрѣтеніемъ этой крѣпости (сколько она ни важна по своей мѣстности) въ скоромъ времени возродилось въ горахъ общее спокойствіе, было бы слишкомъ самонадѣянно. Плаваніе мелкихъ турецкихъ судовъ вдоль берега, при содѣйствіи его обитателей, еще долго не прекратится, да и въ семъ послѣднемъ даже случаѣ въ снарядахъ для мелкаго оружія чувствительнаго недостатка горцы не встрѣтятъ, потому что свинецъ во многихъ мѣстахъ добывается въ горахъ, малое количество пороха каждый изготавляетъ для себя, а дѣланіемъ оружія занимаются цѣлыя селенія (кубячницы).

КАВКАЗСКАЯ ЛИНІЯ.

Учрежденный уже давно кордонъ по Кубани, Тереку и Малѣ для охраненія нашихъ предѣловъ, въ теченіе послѣднихъ лѣтъ, значительно измѣнился.

Новая линія по Сунжѣ, редуты въ Кабардѣ и переселеніе многихъ ставницъ кубанскаго и всего коперскаго полка на среднюю область на границу, суть мѣры, основанныя на совершенномъ знаніи потребности края, и должны будутъ современемъ принести ему существенную пользу. Слѣдуя этой системѣ, т. е. подвигаясь по

(*) Примеръ рѣшительной неуверенности, при подобныхъ же мѣстныхъ условіяхъ, являетъ намъ островъ Корсика вопреки усиліямъ французскаго правительства ввести на немъ болѣе порядка.

опосредствъ впередъ для занятія земель удобныхъ, на равнинахъ, намъ легко доступныхъ, и заирая укрѣпленіями выходы изъ тѣсинъ, непокорныя племена современемъ будутъ лишены способовъ существованія и вынуждены къ покорности. Къ тому же посты, учрежденные у самаго выхода изъ ущелій, воспрепятствуютъ или по крайней мѣрѣ затруднятъ соединеніе слабыхъ поколѣній для набѣговъ ихъ въ наши предѣлы. Но сколько ни основательно эти распоряженія, не могу однакожъ почесть ихъ достаточными, доколѣ не будетъ прекращено сообщеніе нашихъ мирныхъ горцевъ съ закубанцами, или по крайней мѣрѣ не займется войсками узлы всѣхъ дорогъ, удобныхъ для вторженія, за кордонную линію, многочисленныхъ нарѣзъ и обратнаго отъ насъ побѣга съ ихъ семействами и имуществомъ, племя наружно только намъ покорныхъ.

Генералъ Ермоловъ, убѣжденный въ необходимости этой мѣры, предписывалъ мнѣ въ прошломъ году обзрѣть лично подножіе Главнаго хребта и распорядиться уничтоженіемъ наиболѣе удобопроходимыхъ путей, ведущихъ за Кубань, включая намъ нужныхъ для наступленія и охраненія военными постами. Только на пространствѣ нѣсколькихъ сотъ верстъ, тамъ, гдѣ соединеніе этихъ дорогъ (*) выходитъ гораздо выше нашихъ постовъ, средство это оказалось неудобополннимъ и, кажется, было бы ближе постепенно учредить два или три укрѣпленія въ Карачаѣ.

Послѣднее укрѣпленіе на вершинахъ Кубани есть Усть-джигутинское, построенное въ прошломъ году. Отъ него до подножія Эльбурса, гдѣ прекращается уже всякое сообщеніе, можно примѣрно считать до 60-ти верстъ; слѣдовательно, въ этомъ направленіи достаточно было бы учредить два сильные и два промежуточные поста, по примѣру военно-грузинской дороги, съ охраненіемъ ихъ тремя ротами пѣхоты.

Не скрою, что первоначальное учрежденіе этихъ постовъ будетъ сопряжено съ трудностію, равно какъ и снабженіе ихъ провіантомъ въ первые годы. Карачевцы, пользуясь трудностями мѣстоположенія, не преминутъ оказать сопротивленіе, и экспедиція будетъ не безъ потери; но по крайней мѣрѣ этимъ положится какой либо конецъ безпрепятственнымъ сношеніямъ нашихъ горцевъ съ закубанцами, что неоспоримо вредно; всякое безпокойство во внутренности нашего кордона, всегда происходя при помощи заграничной или въ полной надеждѣ такъ называемыхъ мирныхъ горцевъ, хищникамъ тайно содѣйствующихъ, избѣгнуть наказанія Закубани.

Не бесполезнымъ также полагаю военные посты близъ вновь по-

(*) Вобузова брѣда на Малкѣ, при Усть-Казантѣ, Хасантѣ, и т. д.

селенныхъ станицъ Редута Св. Николая, Вѣломечетска, Баталь-Пашинска и другіе, перенести на Кубань въ интервалы между этими пунктами для постоянного водворенія въ нихъ трехъ женатыхъ ротъ тегинскаго или навагинскаго полка, въ родѣ военной колоніи. Стѣснять казаковъ, при ихъ многоземельи, они не могутъ, а польза очевидна какъ для однихъ, такъ и другихъ, при умноженіи твердыхъ пунктовъ, вѣреннаго охраненію однихъ казаковъ.

Вмѣстѣ съ симъ остальные роты этихъ полковъ, находящіяся въ укрѣпленіяхъ, предназначенныхъ къ уничтоженію, полезно бы размѣстить въ пригравичныхъ казачьихъ станицахъ *постоямо*, чѣмъ окажется пособіе казакамъ въ занятіи ближайшихъ карауловъ и освобожденіемъ регулярнаго войска отъ хозяйственныхъ занятій, болѣе или менѣе необходимыхъ на постахъ отдѣльныхъ. Солдаты эти примутъ видъ болѣе воинственный и всегда будутъ въ готовности составлять подвижныя колонны, тогда какъ женатыя роты, съ своей стороны защищая ближайшіе броды и самыя станицы, составятъ вѣрный оплотъ летучимъ войскамъ.

Станнымъ можетъ показаться, что вопреки извѣстныхъ неудобствъ кордонной системы, предполагаю я на линіи еще болѣе дробить войска, и безъ того уже разсѣянныя. Но съ тѣхъ поръ, какъ русскіе имѣютъ дѣло съ горцами, не было еще примѣра, чтобы при надлежащей осторожности рота пѣхоты съ одной или двумя пушками, въ укрѣпленіи самомъ скромномъ, сдѣлалась когда нибудь жертвою неприятельской толпы; почему безъ опасенія, принимая ее за единичную самостоятельную, предлагаю усилить охранный кордонъ еще нѣсколькими твердыми пунктами. Исполненіе этихъ мѣръ, при надлежащей бдительности и съ учрежденіемъ сильныхъ казачьихъ резервовъ, лѣтомъ на верховьяхъ, а зимой на нижней Кубани, должно въ скоромъ времени обезпечить линію отъ *силы* набѣговъ, ибо прекратить мелкое хищничество едва ли еще предстоитъ возможность.



О ВЫГРУЗКѢ

МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ПРОЕКТА УСТАВА ВУДУЩАГО СУДОХОДНАГО УПРАВЛЕНІЯ (*).

Хотя законъ и предоставилъ въ общее, безвозмездное пользованіе бечевникъ, т. е. полосу земли вдоль береговъ судоходныхъ рѣкъ и каналовъ, однако по берегамъ р. Невы, нѣкоторые лица, владѣя берегомъ, взимають за право выгрузки и причала произвольную плату, основываясь на *береговомъ трактѣ*, о которомъ будетъ говорено нами ниже.

Между тѣмъ, законность безвозмезднаго пользованія бечевникомъ усматривается въ XII т. св. гр. зак. изд. 1857 г. уст. п. сооб. Въ немъ говорится:

358. Узаконяемое пространство бечевника предоставляется въ пользу судоходства *безвозмездно*: для *постройки, конопатки, осмолки и починки* судовъ, для складки на водопоемныхъ мѣстахъ дровъ (до поднятія ихъ полою водою или до скидки ихъ съ береговъ), для выгрузки дровъ или лѣса и сплавиванія бревенъ въ плоты, для бечевой тяги судовъ и плотовъ, для подножнаго корма употребляемыхъ къ тягѣ лошадей, для причала, нагрузки и разгрузки судовъ, для складки товаровъ и снастей, для бревенъ и ночлеговъ, временнаго помѣщенія судорабочихъ людей, для варенія имъ пищи, равно и для всѣхъ надобностей судоходства. Бечевникъ предоставляется также для пристанища рыбныхъ ловцовъ и для обсушки снастей. Для храненія клади, предназначаемой на зимовку, или выгруженной по случаю бѣдствія судна, равно для храненія снастей и судовыхъ принадлежностей, необходимыхъ къ построенію, осмоленію и оснащенію судна. Судопромышленники могутъ, по указанію

(*) См. М. Сб. 1862 г. №10, 11 и 12, и 1863 № 1.

мѣстной судоходной полиціи, устраивать на бичевникѣ временныя балаганы, а также, для гараула кладп, избы, называемыя зимовками; однако же сіи временныя строенія не должны ни заграждать пути для конныхъ и пѣшихъ сообщеній по всему протяженію бичевника, ни оставаться на бичевникѣ долѣ навигаціи и зимовки одного года. За истеченіемъ сего времени, въ мѣсячный срокъ по открытіи новой навигаціи, построившія тѣ строенія должны ихъ снести неукоснительно, подъ опасеніемъ уничтоженія упомянутыхъ строеній, чрезъ распоряженіе земской и судоходной полиціи, на счетъ неисполниваго той обязанности, и денежнаго взысканія по ст. 1540 улож. о наказ.

Примѣчаніе. Равнымъ образомъ дозволяется устраивать на бичевникахъ, по указанію судоходной полиціи, временныя будки, для помѣщенія, гдѣ окажется нужнымъ, стражи, наблюдающей за недозволительнымъ провозомъ товаровъ, какъ по части таможенной, такъ и по части винныхъ откуповъ.

359. По всѣмъ сплавнымъ и судоходнымъ рѣкамъ, также по всѣмъ озерамъ и разливамъ, гдѣ открыто, или впредь откроется судоходство а равно сплавъ или гонка лѣса и дровъ, бичевники по обѣимъ сторонамъ береговъ судового фарватера (прилегаютъ ли онѣ къ материку, или къ островамъ) существуютъ словомъ закона; и въ составъ сихъ бичевниковъ входятъ какъ пространство берега отъ урѣза воды до гребня онаго, такъ и полоса земли десятисаженной ширины далѣе отъ гребня. Судостроители, водоходцы, лѣсопромышленники и судорабочіе пользуются сими бичевниками, по точному смыслу 358 статьи, безъ отвода и нарѣзки впредь онныхъ, и сіе право имъ предоставляется, каковъ бы направленіе ни принялъ судовой фарватеръ, чрезъ измѣненіе русла рѣки.

Примѣчаніе 1. На семъ основаніи, если бы отмыло часть берега водою, то бичевникъ и засѣкъ долженъ имѣть десятисаженную отъ гребня ширину, подаваясь внутрь земли на столько же, сколько онаго открыто отъ берега.

Примѣчаніе 2. Если рѣка имѣетъ весьма пологіе и затопляемые берега, то въ составъ бичевника входитъ только полоса земли въ десять сажень ширины отъ урѣза среднихъ меженныхъ водъ; но затѣмъ, во время весеннихъ разливовъ, предоставляются безпозмедно судоходцамъ повсемѣстные проходы и пробѣды вдоль черты разлива; а также, если судно или плотъ пристанетъ или обмелѣетъ за чертою бичевника, то пространствомъ, занимаемымъ тѣмъ судномъ или плотомъ, а равно и смежнымъ къ сему участкомъ свободной отъ строеній земли, необходимымъ для разгрузки и перевоза на бичев-

никъ или на воду владѣи, для починки и спуска на воду судна или плота, судоходцы пользуются безвозбранно и безвозмездно, какъ бы самымъ бечевникомъ. Впрочемъ, если обмелѣвшимъ лѣсомъ занята будетъ значительная часть берега, то лѣсопрмышленникъ обязывается убрать оный на бечевникъ въ теченіе шести дней по упадѣ съ него весеннихъ водъ (если не сдѣлалъ съ владѣльцемъ особеннаго условія объ оставленіи лѣса на его землѣ до слѣдующей навигации); въ противномъ случаѣ, платитъ въ пользу владѣльца штрафъ, по опредѣленію земской полиціи.

360. Когда отъ существованія естественнаго бечевника по сплавленнымъ рѣкамъ послѣдуетъ какое либо стѣсненіе частной или казенной собственности, то главное управленіе путей сообщенія обязано входить въ сношеніе съ подлежащими начальствами, и по убѣжденіи, изъ разсмотрѣнія мѣстныхъ обстоятельствъ, въ общей для промышленности надобности въ сплавѣ, разрѣшать установленнымъ порядкомъ: 1) Долженъ ли бечевникъ быть по всему теченію рѣки, или въ нѣкоторыхъ лишь мѣстностяхъ оной, по одному ли только, или по обоимъ берегамъ и въ какой именно ширинѣ. 2) Если же правительство признаетъ нужнымъ расчистить или самыя верховья, или другія части сплавной уже рѣки, либо обратить какую либо рѣку въ сплавную чрезъ разширеніе русла ея, то за отходящую при семъ изъ частнаго владѣнія землю, а равно за могущіе послѣдовать отъ измѣненія прежняго положенія рѣки владѣльцамъ убытки, какъ, напримѣръ, отъ уничтоженія мельницъ, плотинъ, и т. п., опредѣляется соответственное вознагражденіе на основаніи общаго закона объ отчужденіи частной собственности на государственныя для общественныхъ надобности. Сама собою, однако же, разумѣется, что за имущества казенныя, въ какомъ бы вѣдомствѣ они ни состояли, вознагражденія не назначается, исключая тѣ случаи, когда такія имущества находились въ условномъ или безусловномъ, срочномъ или безсрочномъ пользованіи третьихъ лицъ, какъ, напримѣръ, государственныхъ крестьянъ, арендныхъ содержателей, стемпиковъ, оброчныхъ статей и проч., и чрезъ отобраніе оныхъ, въ полномъ ли составѣ, или только нѣкоторой части, послѣдовали имъ убытки. Впрочемъ, и здѣсь вознагражденіе опредѣляется не казвѣ, а собственно означеннымъ лицамъ, но разсмотрѣніи правъ ихъ на оное и по соображеніи условий, постановленныхъ между ними и казною договоромъ, и вслѣдствіе того: а) оно можетъ состоять или въ выдачѣ соответственной суммы, или въ соразмѣрномъ уменьшеніи поземельныхъ, оброчныхъ, арендныхъ и тому подобныхъ платежей, и б) составленіе взаимныхъ между ними и казною расчетовъ

должно относиться до тѣхъ лишь управленій, къ вѣдомству коихъ принадлежатъ самыя имущества и по распоряженію которыхъ совершены были обязательные акты. Но во всѣхъ упомянутыхъ случаяхъ потребный для сплавныхъ рѣкъ бечевникъ, если онъ, на всемъ ли протяженіи, или только въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, признанъ будетъ, по изложенному выше сего порядку, необходимымъ, долженъ, по силѣ общаго о бечевникахъ постановленія, отводимъ быть безплатно.

361. Бечевники раздѣляются на естественные и искусственные. Первые идутъ вдоль природою образованныхъ водъ и существуютъ, какъ сказано въ статьѣ 359, силою закона. Послѣдніе суть нарытые и обдѣланные: а) вдоль искусственныхъ каналовъ, и б) при существованіи шлюзной системы на природныхъ водахъ, выше и ниже плотинъ, въ нужномъ, по мѣстной надобности, протяженіи и ширинѣ. За отводъ земли подъ искусственный бечевникъ, въ потребной длинѣ и ширинѣ, частныя лица, различныя сословія и общества, изъ владѣнія коихъ отмежуется земля, получаютъ вознагражденіе отъ казны, на основаніи правилъ о вознагражденіи за имущества, отходящія на предметъ государственной надобности.

Примѣчаніе. На семъ основаніи всѣ находившіеся до изданія положенія 1838 февраля 10 въ вѣдѣніи главнаго управленія путей сообщенія и публичныхъ зданій искусственные бечевники оплачиваются только въ такомъ случаѣ, если владѣлецъ земли, которая отошла подъ тѣ бечевники, не пропустилъ срока десятилѣтней давности по предмету отысканія себѣ за ту землю вознагражденія.

362. Искусственные бечевники (ст. 361) состоятъ въ непосредственномъ распоряженіи главнаго управленія путей сообщенія и публичныхъ зданій, и прежніе владѣльцы приобрѣтенной казною отъ нихъ земли, равно и наслѣдники ихъ, отнюдь не должны имѣть ни малѣйшаго къ нимъ притязанія, но владѣльцамъ земли, причисляемой (ст. 359) словомъ закона къ бечевникамъ естественнымъ, не возбраняется пользоваться оною (за изытіями, ниже сего помѣщенными) на слѣдующемъ основаніи: 1) Они могутъ сіе пространство запахивать, засаживать, засѣвать и ограждать легкими изгородами, оставляя свободныя пространства для подножнаго корма бечевыхъ лошадей, буде существуетъ тяга судовъ или плотовъ, не заграждая пути для конныхъ и пѣшихъ сообщеній, и отнюдь не стѣсняя предоставленныхъ статьею §58 правъ водоходцамъ, судостроителямъ, лѣсопромышленникамъ и судорабочимъ, и не требуя съ нихъ ни въ какомъ случаѣ вознагражденія ни за поправку произрастеній, ни за порчу изгородъ, ни за порубку деревъ и кустарниковъ. Если

бечевыя лошади пользуются на бечевникѣ подножнымъ кормомъ, то онѣ должны быть привязываемы на приколы, дабы не выходить изъ предѣловъ бечевника, коль скоро судоходцы или коноводы не приобрѣли на то права чрезъ особыя соглашенія съ владѣльцами прибрежныхъ земель. 2) Они могутъ добывать безпрепятственно и безвозмездно всѣ находящіеся на бечевникѣ и въ нѣдрахъ онаго строительные матеріалы, соблюдая, однакожъ, въполнѣ объясненныя въ пунктѣ первомъ условія, и не повреждая нисколько: мостовъ, гатей, трубъ, спусковъ, береговыхъ укрѣпленій и пристаней, и исправляя, во времени открытія судоходства, сплава или гонки дровъ, всѣ порчи, какъ то: ямы, подкопы, перекопы и проч., произшедшія отъ добыванія тѣхъ матеріаловъ, или иныхъ работъ владѣльца. Для сего, на городскія и земскія полиціи возлагается имѣть наблюденіе, чтобы ко времени открытія судоходства пространство, назначенное подъ бечевникѣ, надлежащимъ образомъ было исправлено, и понуждать къ тому владѣльцевъ зависающими отъ полиціи мѣрами, назначая имъ въ тому какой либо срокъ и обязывая подписками; а въ случаѣ неисполненія ими сего требованія въ опредѣленный срокъ, производить тѣ исправленія на счетъ ослушниковъ, которые сверхъ сего подвергаются денежнымъ взысканіямъ по статьѣ 1542 уложенія о наказаніяхъ.

Примѣчаніе. Если матеріалы, находящіеся на бечевникѣ и въ нѣдрахъ онаго, понадобятся для государственныхъ работъ, то и казна, не стѣсняя впрочемъ предоставленныхъ правъ владѣльцу, добываетъ оныя безвозмездно, поколику найдетъ ихъ въ мѣсторожденіяхъ и въ природномъ видѣ, т. е. отнюдь не касаясь разработокъ и заготовленій, произведенныхъ самимъ владѣльцемъ, и не препятствуя ему продолжать и съ своей стороны добываніе нужныхъ матеріаловъ.

363. Всѣ строенія, находящіеся въ предѣлахъ бечевника (за изъятіемъ тѣхъ, которыя ниже сего дозволяется и вновь возводить), по совершенномъ ихъ обветшаніи, сносятся; впредь же на семъ пространствѣ, за тѣми же изъятіями, никакія постройки ни по какимъ уваженіямъ не допускаются; равнымъ образомъ и въ существующихъ строеніяхъ, впредь до сложенія ихъ по обветшаніи, ни какія пристройки и поправки не дозволяются. Наблюденіе за снѣмъ и освидѣтельствованіе пришедшихъ въ ветхость и подлежащихъ сломѣ строеній возлагается на земскую полицію.

Примѣчаніе 1. Мельницы, лѣсопильные заводы и иныя вододѣйствующія фабричныя заведенія оставляются и впредь допускаются по усмотрѣнію главнаго управленія путей сообщенія и публичныхъ

зданій, которое, соображая въ каждомъ подобномъ случаѣ мѣстныя свѣдѣнія и заключенія начальника губерніи или области, сносится съ кѣмъ слѣдуетъ, смотря по роду дѣла, и вмѣстѣ съ тѣмъ требуетъ согласія прибрежнаго владѣльца, еслибы новое устройство мельницы, завода и проч. предполагалось стороннимъ лицомъ, или обществомъ, на участкѣ, отъ его земли причисленномъ къ бечевнику.

Примѣчаніе 2. Само собою разумѣется, что всѣ вододѣйствующія заведенія должны быть приведены въ такое положеніе, чтобы бечевая тяга, ходъ судовъ, гонка плотовъ и сплавъ дровъ не могли встрѣчать ни малѣйшаго препятствія. На семъ основаніи, содержаніе той части естественнаго бечевника, которая прилегаетъ къ упомянутымъ заведеніямъ, съ мостами и переправами, на семъ пространствѣ бечевника находящимися, относится уже къ обязанности и иждивенію владѣльцевъ упомянутыхъ прибрежныхъ вододѣйствующихъ заведеній.

Примѣчаніе 3. Фруктовые сады и виноградники, могущіе быть въ предѣлахъ бечевника, оставляются въ настоящемъ ихъ положеніи, за исключеніемъ только пространства, совершенно необходимаго для хода бечевы.

364. Устройство при бечевникахъ топей, ставныхъ сѣтей и тому подобныхъ снарядовъ, для лова рыбы, допускается съ разрѣшенія главнаго управленія путей-сообщенія и публичныхъ зданій, на основаніи устава о сельскомъ хозяйствѣ.

365. Протяженіе бечевниковъ оставляется свободнымъ отъ всякихъ, въ пользу обществъ, городовъ, владѣльцевъ, откупщиковъ или казны, сборовъ, пошлинъ и акцизовъ, за что бы то ни было. Изъятія изъ сего правила въ какихъ либо видахъ и отношеніяхъ могутъ быть допущены только по Высочайшей волѣ (а). Кто будетъ производить какой либо незаконный сборъ съ водоходцевъ, судовъ ихъ, плотовъ или владѣй на бечевникахъ, тотъ подвергается взысканіямъ или наказаніямъ по статьѣ 1565 уложенія о наказаніяхъ, Изъ взысканной съ виновнаго суммы, все неправильно имъ взятое возвращается тому, съ кого сборъ сдѣланъ незаконно, а остальное отсылается въ мѣстный приказъ общественного призванія. Когда сіе злоупотребленіе учинено чиновникомъ, состоящимъ въ государственной или общественной службѣ, то онъ подвергается наказаніямъ по той же 1565 статьѣ уложенія о наказаніяхъ (б).

366. Въ случаѣ споровъ и какихъ либо недоразумѣній между судоходцами и прибрежными владѣльцами, еслибы первые стали домогаться излишней земли, или простирали права свои за черту за-

лѣна, а поспѣдніе рѣшились бы употребить во зло дарованніи имъ преймущества, или стѣснять первыхъ какими либо притязаніями (ст. 358, 359, 362, 363, 364, 365), мѣстный чиновникъ вѣдомства путей сообщенія и публичныхъ зданій, а за отсутствіемъ и за отдаленностію его по мѣстопробыванію, земская полиція немедленно, безъ всякой переписки и окончательно по словесному разбору возникшихъ жалобъ и пререканій, производить взысканіе, если оно слѣдуетъ по статьѣ 365, и вводитъ ту или другую сторону въ границы предоставленныхъ имъ правъ статьями сего отдѣленія, по точному и буквальному оныхъ смыслу, безъ малѣйшихъ толкованій, подъ опасеніемъ строжайшей отвѣтственности за нарушение закона. Лицо или власть, дѣйствующія по предшедшей статьѣ, доносятъ всякій разъ о сдѣланныхъ распоряженіяхъ окружному правленію путей сообщенія для свѣдѣнія и дальнѣйшихъ, въ случаѣ надобности, распоряженій, а спорящія стороны, повинуваясь имъ безпреловорно и неукоснительно, обращаются (буде останутся недовольными мѣстными разрѣшеніемъ ихъ спора или недоразумѣній), куда и какъ слѣдовать будетъ въ судебному разбирательству.

367. Сплаваемые на судахъ и плотахъ товары не дозволяется, въ городовъ, пристаней, ярмарокъ и вообще населенныхъ мѣстъ продавать раздробительно или рознично, ни съ бечевника, ни съ судовъ; но таковое воспрещеніе не распространяется на тѣ случаи, когда малолѣтніе и неспособные въ сухопутной перевозкѣ товары, при бѣдствіи судна или плота, будутъ выгружены гдѣ либо на бечевникѣ. Такими товарами признаются именно: хлѣбъ, всякаго рода, цѣль, пенька, дрова и дѣсной матеріалъ. Затѣмъ, всякаго рода продажа судоходной клади въ городахъ, селеніяхъ, на пристаняхъ и ярмаркахъ, подчиняясь существующимъ правиламъ для торговли (не отмѣняя впрочемъ и частныхъ постановленій, какъ на примѣръ по вышневолоцкой системѣ, статьи 176 и 177), остается подъ непосредственнымъ наблюденіемъ установленныхъ для того мѣстныхъ властей, къ обязанности коихъ относится равномѣрно и надзоръ, чтобы вопреки правилу не производилось съ бечевниковъ означенной розничной продажи судоходной клади. Впрочемъ, передача отъ лица въ лицу, на законномъ основаніи, какъ гуртомъ цѣлаго груза судна или цѣлыхъ плотовъ, такъ и самихъ судовъ, не воспрещается и во время сплава, на всемъ пространствѣ водяныхъ путей сообщенія. Въ устраненіе монополіи со стороны прибрежныхъ селеній въ продажѣ на суда жизненныхъ и всякаго рода судовыхъ припасовъ, розничная продажа таковыхъ припасовъ дозволяется съ бечевниковъ по всему протяженію судоходныхъ водъ.

368. Если во время сплава судна или плота окажется нужнымъ произвести на оныхъ какія либо работы, какъ то: выгрузку влады, иочинку судна и тому подобное, то судовоозяину предоставляется полное право, когда таковыя работы производятся наймомъ рабочихъ съ берега, нанимать сихъ послѣднихъ какъ изъ мѣстныхъ обывателей, такъ, по его произволу, и изъ дальнѣйшихъ селеній.

369. Устройство и содержаніе искусственныхъ бечевниковъ относится къ обязанности казны; устройство и поддержка бечевниковъ естественныхъ остается на земской повинности обывателей. Съ обязанности казны и земства снимается впрочемъ, по примѣчаніямъ, первому и второму къ статьѣ 363, обдѣлка и содержаніе тѣхъ частей бечевника, кои прилегаютъ къ мельницамъ и прочимъ вододѣйствующимъ заведеніямъ. Протяженіе сихъ участковъ, смотря по мѣстнымъ обстоятельствамъ, опредѣляется, по сношенію съ кѣмъ слѣдуетъ, главнымъ управленіемъ путей сообщенія и публичныхъ здавій. Равнымъ образомъ не обращаются на счетъ земства никакія исправленія поврежденій, происшедшихъ отъ работъ владѣльца или казны, въ изложенныхъ выше случаяхъ: сіи исправленія дѣлаются на основаніи статьи 362, пунета 2.

370. Въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ устройство и содержаніе естественныхъ бечевниковъ требуетъ постоянной поддержки и нѣкоторыхъ ежегодныхъ работъ, не требующихъ впрочемъ искусственныхъ и многосложныхъ сооружений, работы сіи относятся къ земской повинности и производятся или посредствомъ натуральной раскладки, или же, въ случаяхъ, требующихъ особыхъ издержекъ, на счетъ земскихъ сборовъ (а).

Правила о раздѣленіи естественныхъ бечевниковъ, для устройства и содержанія ихъ въ исправности, на участии, съ припискою къ онымъ окрестныхъ селеній, а равно установленіе между ними послѣдними очередей и порядка отправленія ими работъ, изложены въ уставѣ о земскихъ повинностяхъ (б).

371. Если по важности судоходнаго пути и другимъ мѣстнымъ обстоятельствамъ, окажется необходимымъ произвести на естественномъ бечевникѣ значительныя и искусственныя какія либо работы, то таковыя, для облегченія обывателей, производятся и содержатся ремонтомъ на счетъ вѣдомства путей сообщенія; но храненіе устроенныхъ въ семь случаевъ сооружений отъ расхищенія должно лежать на обязанности и отвѣтственности обывателей.

372. Потребный лѣсъ для обывательскихъ работъ на бечевникѣ отпускается безденежно изъ казенныхъ дачъ, по распоряженію начальника губерніи или области, и съ наблюденіемъ со стороны гражданского начальства за дѣйствительнымъ употребленіемъ сего лѣса единственно на работы по исправленію бечевника, на томъ же основаніи, какъ сіе постановлено въ 781 статьѣ въ отношеніи безденежнаго отпуска изъ казенныхъ дачъ лѣсовъ казеннымъ поселениямъ для исправленія дорогъ.

373. Доставка лѣсовъ къ участкамъ бечевника, гдѣ обывателями должны производиться работы, а равно добываніе и доставка туда прочихъ стропильныхъ матеріаловъ, относятся къ земской повинности тѣхъ обывателей; сюда же принадлежатъ и обязанности снабдить работающихъ на бечевникѣ всѣми нужными инструментами, какъ то: топорами, лопатами и проч.

374. Количество стропильныхъ матеріаловъ, необходимыхъ для производства обывателями работъ по бечевнику, опредѣляется по распоряженію мѣстнаго гражданского начальства, которое обязанъ заботиться о своевременномъ заготовленіи потребныхъ матеріаловъ, для беззамедлительнаго исправленія бечевника по спадѣ весеннихъ водъ, такъ чтобы отъ неисправленія онаго судоходство не могло терпѣть затрудненія.

375. Назначеніе времени для чистки и исправленія бечевниковъ, вслѣдъ за событіемъ весеннихъ водъ, зависитъ также отъ мѣстнаго гражданского начальства, на полной отвѣтственности коего лежитъ исправное состояніе бечевниковъ, содержимыхъ прибрежными обывателями, дабы судоходство могло имѣть безпрепятственное движеніе во все лѣто и осень, отъ открытія онаго до закрытія. Окружныя же судоходныя правленія обязаны съ своей стороны имѣть наблюденіе, чтобы бечевники были всегда въ должной исправности, и въ случаѣ замѣченныхъ гдѣ либо поврежденій бечевника, требующихъ исправленія, окружныя правленія немедленно сообщаютъ о томъ по принадлежности мѣстнымъ гражданскимъ начальствамъ, требуя неукоснительнаго принятія мѣръ къ исправленію оказавшихся поврежденій бечевника, и донося о семъ въ то же время главному управленію путей сообщенія и публичныхъ зданій, равно какъ и о томъ, если бы и послѣ такового требованія бечевникъ не былъ исправленъ.

Примѣчаніе 1. При чисткѣ бечевниковъ строго наблюдать, чтобы изрубленный большагобѣрный лѣсъ не былъ оставленъ на водоносѣмъ.

иных мѣстахъ и не быть сваливаемъ въ рѣку, гдѣ отъ сего образуются вредныя для судоходства карчи.

Примѣчаніе 2. Если въ случаѣ постройки судовъ на бечевникѣ, оставшіеся отъ того лѣсъ и щепы не будутъ немедленно по спускѣ судовъ убраны, то виновные въ семъ судостроители, сверхъ очищенія бечевника на ихъ счетъ, подвергаются вѣдѣнію суммы, равной расходамъ, на сіе очищеніе употребленнымъ (а). Тому же вѣдѣнію подвергаются также прибрежные жители и волни, кто, повредивъ бечевникъ производствомъ на ономъ или близъ онаго какихъ либо хотя и дозволенныхъ работъ, или инымъ образомъ, не исправитъ онаго въ надлежащее время (б).

376. Если естественный бечевникъ пересѣкается впадающими рѣками, на коихъ по тому бечевнику не устроено постоянныхъ мостовъ, то исправное содержаніе наплавныхъ мостовъ и паромовъ, для переправы чрезъ упомянутыя рѣки бечевныхъ лошадей, относится къ земской повинности обывателей. Отсюда изъемяются тѣ случаи, когда значительность впадающихъ рѣкъ, или другія мѣстныя обстоятельства требуютъ для паромовъ и наплавныхъ мостовъ особаго устройства и наблюденія: тогда паромы и наплавные мосты должны устроиваться и содержаться вѣдомствомъ путей сообщенія, на счетъ казны.

Примѣчаніе. Но какъ съ точностію невозможно опредѣлить, какія сооруженія считать принадлежащими къ первому, и какія ко второму разряду, то, если въ какомъ либо мѣстѣ переправа потребуетъ особеннаго сооруженія и значительныхъ издержекъ, начальство губерніи, по представленію мѣстной полиціи, можетъ входить въ сношеніе съ управленіемъ путей сообщенія о принятіи расходовъ по учрежденіямъ переправы, гдѣ она вновь потребуется, или же содержанію ея на счетъ казны. По симъ представленіямъ въ каждомъ подобномъ случаѣ должно быть дѣлаемо окончательное постановленіе: оставить ли переправу на содержаніи замства, или принять ее на счетъ суммъ судоходнаго управленія.

О БЕЧЕВНИКАХЪ ВЪ НАСЕЛЕННЫХЪ МѢСТАХЪ И О ПРИСТАНИКАХЪ.

377. Въ прибрежныхъ городахъ, селеніяхъ и прочихъ жилищахъ мѣстахъ бечевники предоставляются въ пользу судоходства на томъ же основаніи, какъ то постановлено для бечевниковъ внѣ населенныхъ мѣстъ; но для облегченія тѣхъ городовъ, селеній и жилищъ мѣстъ, гдѣ отысканіе десятисаженного бечевника требовало бы сноса значительныхъ острововъ, дозволяется, вмѣсто бечевника, установить

тамъ для надобностей судоходства по берегамъ рѣкъ одѣтъ только набережныя, разумѣя подъ симъ словомъ приобретаемое вдоль устьевъ воды пространство, въ той текмо ширинѣ, какая необходима для удобнаго по берегу рѣки прохода съ бечавою и проѣзда какъ въ межень, такъ и весною.

Примечаніе. Бечевники остаются въ узаконенной ширинѣ и воспрещается ихъ замѣнять набережными въ тѣхъ селеніяхъ и жилыхъ мѣстахъ, гдѣ производится выгрузка и складка дровъ и лѣса, сплавляемыхъ розсыпью.

378. Въ каждомъ случаѣ, когда бечевникъ въ чертѣ городовъ, селеній и жилыхъ мѣстъ замѣняется набережною, сохраняется въ непремѣнную обязанность означенныхъ городовъ, селеній и жилыхъ мѣстъ отводить, въ то же самое время, для причала судовъ, выгрузки и нагрузки товаровъ и прочихъ надобностей судоходной промышленности, особые мѣста подъ наименованіемъ пристаней; причѣмъ протяженіе вдоль берега сихъ пристаней и ихъ ширина назначаются сообразно существенной надобности судоходства, руководствуясь тѣмъ, чтобы онѣ имѣли всѣ возможныя для своей цѣли удобства и безопасность.

379. Вновь открытыя, на основаніи предшедшей статьи 378, въ значительныхъ селеніяхъ и городахъ пристани, входятъ въ разрядъ существующихъ торговыхъ пристаней; а потому дозволяется на оныхъ учреждать, съ соблюденіемъ узаконенныхъ правилъ: а) постоянныя магазины для храненія и распродажи товаровъ на законномъ основаніи; б) маѣстерскія и другія конторы для коммерческихъ сдѣлокъ; в) сборныя мѣста для найма судорабочихъ; г) машины для подъема яхтъ; д) установленныя вѣсы подъ разными названіями и разныхъ видовъ и объемовъ мѣры; е) коммерческіе флаги для различныхъ надобностей судоходства и торговли, и ж) въ нѣкоторомъ отдаленіи отъ магазиновъ и бунтовъ, кухни для судорабочихъ, если для сего городомъ или селеніемъ не будетъ отведено особаго удобнаго мѣста.

380. Въ тѣхъ городахъ и селеніяхъ, гдѣ, независимо отъ существовавшихъ бечевниковъ, были уже отведены особые мѣста подъ пристани, мѣста сіи, сообразно надобностямъ судоходства, распространить, если только будетъ признано нужнымъ для города или селенія замѣнить тѣ бечевники набережными. Впрочемъ, гдѣ распространеніе существовавшей пристани потребовало бы своего значительныхъ строеній, тамъ дозволяется учреждать въ городѣ и селеніи

ни двѣ, или болѣе, отдѣльныя одна отъ другой пристани, избирая для того удобныя мѣста; вообще же назначать въ нѣкоторомъ отдаленіи отъ всякаго рода строеній особыя пристани для нагузки и храненія смоляныхъ бочекъ, нефти, дегтя, сала и прочихъ легко-возгорающихся веществъ.

381. При учрежденіи вновь, или при распространеніи пристаней, въ случаѣ ли, когда, по силѣ вышеизложенныхъ (ст. 377—380) правилъ, бечевники замѣняются набережными, или по особому ходатайству города, селенія, общества, сословія или лица, вознагражденіе владѣльцевъ за отходящія подъ пристань земли и самое устройство пристани относится на иждивеніе того города, селенія, общества, сословія и лица.

382. Общество, или частное лицо, желающее устроить пристань, подаетъ просьбу къ начальнику губерніи или области, излагая въ оной, со всею подробностію, пространство и удобства, для предполагаемой пристани необходимыя. Сообразивъ сію просьбу съ статистическимъ положеніемъ губерніи и собравъ гидрографическія свѣдѣнія и мнѣніе окружнаго правленія путей сообщенія, начальникъ губерніи или области сообщаетъ всѣ обстоятельства, съ собственнымъ заключеніемъ, министру внутреннихъ дѣлъ, отъ котораго оныя поступаютъ, съ его соображеніями, на дальнѣйшее распоряженіе главнаго управленія путей сообщенія и публичныхъ зданій.

383. Поелику учрежденіе въ городахъ и селеніяхъ набережныхъ не иначе допускается, какъ совокупно съ учрежденіемъ пристаней, то выгрузка и нагузка владъ при набережныхъ (по конямъ всегда долженъ быть свободный проходъ и проѣздъ) допускается только съ тѣмъ, чтобы владъ сія не была здѣсь оставляема ни на самое короткое время, и отвозилась куда слѣдуетъ немедленно; выгрузка же судовой владъ въ бунты при набережныхъ допускается только въ случаѣ потопленія судна, или внезапныхъ заморозковъ; но при сихъ обстоятельствахъ пребываніе тутъ владъ не допускается болѣе пяти дней.

384. Если гдѣ въ городахъ и селеніяхъ, по причинѣ строеній, ни установленнаго для бечевника пространства намѣтить нельзя, ни для учрежденія, въ замѣну онаго, набережной съ пристанями мѣста недостаетъ, то отводить столько, сколько мѣсто позволить; но по обветшаніи строеній, или по уничтоженіи ихъ какимъ либо случаемъ, пространство бечевника, или предполагаемой вмѣсто него набережной съ пристанью, оставлять свободнымъ. Для сего въ сихъ строе-

нихъ не дозволяются ни какія перестройки, пристройки, или поправки, и когда такимъ образомъ онѣ придуть въ совершенную ветхость, то по надлежащемъ освидѣтельствѣрованіи, подвергаются сломкѣ. Наблюденіе за сими поручается городскимъ и земскимъ полиціямъ.

Примѣчаніе 1. Изъемяются изъ сего фабрики и заводы, существованіе коихъ въ нѣкоторыхъ частяхъ городского берега не препятствуетъ, по мѣстнымъ обстоятельствамъ, судоходству; равно на сѣмъ же основаніи дозволяется и впредь учреждать таковыя фабрики и заводы, сообразно статьѣ 363 и примѣчаніямъ 1-му и 2-му къ оной.

Примѣчаніе 2. Воспрещеніе возводить строеніе на пристаняхъ не можетъ относиться до тѣхъ зданій, коихъ существованіе дозволено по статьѣ 379.

Примѣчаніе 3. Фруктовые сады и виноградники, бывшіе, до изданія положенія 1838 г. февраля 10, по городамъ и селеніямъ въ предѣлахъ бечевниковъ, набережныхъ и пристаней, оставлены въ томъ положеніи, въ какомъ до изданія означеннаго узаконенія они были, за исключеніемъ только пространства, совершенно необходимаго для хода бечевы или для набережной съ пристанью; но огорода означеннымъ положеніемъ повелѣно уничтожить въ теченіе трехъ лѣтъ, со дня изданія онаго.

385. Содержаніе въ городахъ, селеніяхъ и жилыхъ мѣстахъ бечевниковъ, гдѣ они остаются въ своей ширинѣ, а равно набережныхъ и пристаней, гдѣ они взамѣнъ бечевниковъ учреждаются, относится къ непосредственной обязанности тѣхъ городовъ, селеній и жилыхъ мѣстъ.

386. Устройство на пристаняхъ постоянныхъ строеній, для храненія и распродажи товаровъ, можетъ быть сдѣлано или тѣмъ мѣстомъ, къ обязанности коего относится содержаніе пристаней, или, по сдѣлкѣ съ онымъ, постороннимъ лицомъ. Затѣмъ условія, на основаніи коихъ кладъ судопромышленниковъ будетъ помѣщаемъ въ сии магазины, зависать отъ добровольнаго соглашенія хозяина сихъ строеній съ судопромышленниками. Но если сии послѣдніе не пожелаютъ помѣстить свою кладъ въ тѣ магазины, то имъ предоставляется полное право выгружать и оставлять оную просто на пристани. Для сего отводятся имъ безвозмездно и безъ малѣйшаго замедленія надлежащія на пристани мѣста, и при сѣмъ не дозволяется чинить съ нихъ никакихъ сборовъ ни за складку на пристани судовыхъ припасовъ и матеріаловъ, ни за поставку тутъ клады въ бунты, ни за временное пребываніе судорабочихъ, ни за выполненіе другихъ какихъ либо надобностей судоходной промышленности.

387. Равнымъ образомъ, все протяженіе бечевника и набережныхъ въ городахъ, селеніяхъ и жилыхъ мѣстахъ, не подлежитъ никакимъ сборамъ, пошлинамъ и акцизамъ, ни за предметы, прямо относящіеся до судоходства, ни за проѣздъ и проходъ по мостамъ и перевозамъ, которые на сихъ бечевникахъ и набережныхъ будутъ устроены.

388. Изъятія изъ правила, постановленнаго въ статьяхъ 386 и 387, могутъ быть допущены только съ Высочайшей воли, т. е. по Высочайше утвержденнымъ положеніямъ или по отдѣльно Высочайше дарованнымъ преимуществамъ городу, лицу или селенію.

389. Всякій незаконно произведенный сборъ съ водоходцевъ и ихъ судовъ, плотовъ или кладн, на пристани, набережной и бечевникѣ, въ городахъ, селеніяхъ и жилыхъ мѣстахъ, взыскивается на томъ же основаніи, какъ объяснено въ ст. 366.

390. Хотя въ числу торговыхъ пристаней причисляются и пристани, устроенныя на водоподъемныхъ мѣстахъ, гдѣ суда строятся какъ бы въ верфи, нагружаются кладью до спуска на воду и идутъ въ ходъ не иначе, какъ по снятіи ихъ съ тѣхъ пристаней самымъ возвышеніемъ воды; но сіи пристани, требующія особаго устройства не входятъ въ разрядъ обыкновенныхъ пристаней и тутъ, владѣльцамъ предоставляется право на сборъ въ свою пользу, по взаимному соглашенію съ судохозяевами, какъ за построеніе и нагрузку судовъ, такъ равно и за временную складку товаровъ въ предѣлахъ тѣхъ искусственныхъ пристаней.

Въ дополненіе изложеннаго приводимъ ст. 549—551 межев. уст.

549. Ежели гдѣ въ городахъ и селеніяхъ, по причинѣ строеній, ни установленнаго пространства намѣрить нельзя, ни для учрежденія въ замѣну оного набережной съ пристанями мѣста недостаетъ, то отводить столько, сколько мѣсто позволитъ, но по обветшаніи строеній или по уничтоженіи ихъ, какимъ либо случаемъ, пространство бечевника или предполагаемую вмѣсто него набережную оставлять свободною. При семъ надлежитъ наблюдать особыя правила, въ уст. пут. сооб. установленныя.

550. Пространство бечевниковъ, опредѣленное при разныхъ рѣкахъ и колоніяхъ особыми уставами, должно оставаться безъ перемѣны.

551. Бечевники равномерно класть на спеціальныя и генеральныя межевыя планы.

552. Вмѣсто отрѣзанной у владѣльцевъ земли подъ бечевники, отрѣзывать имъ такое же количество изъ примѣренныхъ земель,

Все вышеназванное, въ силѣ 40 стат. устава город. и сел. хозяйства, относится къ рѣкамъ, правильно принадлежащимъ городу; но всякому законному приобрѣтенію, доходами съ которыхъ городъ пользуется мирно и вѣчно.

Но, не смотря на законность безвозмезднаго пользованія бичевникомъ, внутри городской черты С.-Петербурга, вдоль береговъ р. Невы, многіе изъ владѣльцевъ пользуются *береговымъ правомъ*. Владѣніе берегомъ, вѣроятно, возникло въ силу 388 ст. уст. нут. ооб. Въ настоящее же время, нѣкоторые изъ береговыхъ владѣльцевъ владѣютъ по *приобрѣтенію*, иные по *пожалованію*, а другіе и по *подтвержденію изъ правъ* с.-петербургскою городскою думою.

Къ послѣднимъ непосредственно относится владѣніе *кавалергардскую Ея Величества полка* берегомъ р. Невы, близъ церкви Всѣхъ Скорбящихъ. Городская распорядительная дума подтвердила это право, 26 апрѣля 1862 г. № 2257. Право владѣнія передано полкомъ, по контракту на 12 лѣтъ, купцу 3 гильдіи Алексѣю Абакумову Леонтьеву.

Невскій монастырь владѣетъ по пожалованію, Императоромъ Петромъ I, въ 1712 году. Пожалованіе это подтверждено именнымъ Высочайшимъ указомъ 1783 года 11 іюля. Это владѣніе, вслѣдствіе правильнаго вниманія съ судовъ сбора, за право выгрузки, кторою хлѣбной пристани, не приноситъ никакого вреда судододству.

Охтенская пригородная управа пользуется исключительнымъ правомъ пользованія береговыми мѣстами, на основаніи земской давности и до введенія опѣочнаго сбора съ недвижимыхъ имуществъ. Мѣста эти отдаются охтенскою пригородною управою въ арендное содержаніе.

Прочіе владѣтели береговъ—частныя лица, къ которымъ право пользованія берегомъ перешло по законному отчужденію.

Слѣдствіемъ безконтрольнаго пользованія этихъ лицъ береговымъ правомъ, неизбежно является тѣснота въ каналахъ, куда преимущественно стремятся судовщики, для выгрузки, съ тѣмъ, чтобы не платить произвольной платы береговымъ владѣльцамъ Невы. На основаніи этого же права, происходятъ и случаи обрубленія причаловъ, тѣми изъ судовщиковъ, которые заплатили береговому владѣльцу за право причала; а отъ этого непосредственнымъ слѣдствіемъ происходитъ то, что суда, дурно управляемыя и еще хуже снабженныя принадлежностями для плаванія, при быстротѣ теченія р. Невы, наваливаясь на мосты, разбиваются на нихъ, при чемъ портятъ и самые мосты. Все это, вмѣстѣ взятое, замедляетъ движеніе судовъ до такой степени, что судовщики не успѣваютъ дѣлать

повторительныхъ рейсовъ; слѣдствіемъ же послѣдняго бываетъ постройка недолговѣчныхъ и неблагонадежныхъ къ продолжительному плаванію судовъ, которыя, по окончаніи выгрузки, обыкновенно обрастаютъ въ ломъ.

Изложенное нами служитъ яснымъ доказательствомъ, что результаты пользованія береговымъ правомъ парализируютъ развитіе судоходства. И такъ какъ послѣднее непосредственно зависитъ отъ *удобствъ причала и выгрузки*, устраняющихся береговымъ правомъ, то естественно и является мысль о необходимости его уничтоженія, котораго можно напр. достигнуть, уравнивъ городскіе сборы по воднымъ путямъ. Происшедшій же отъ того остатокъ, сравнительно съ настоящею цифрою сбора, обратить на выкупъ прибрежныхъ полосъ у частныхъ владѣльцевъ; казенныя же предоставить въ пользованіе города безвозмездно.

Кромѣ участковъ береговыхъ владѣльцевъ, бичевникъ по берегамъ р. Невы прерывается внутри городской черты, устройствомъ городскихъ буановъ.

Въ С.-Петербургѣ 5 буановъ: *два пеньковыхъ*, — изъ коней одинъ между малой Невкой и Самсоновскимъ мостомъ, а *другой* у Тучкова моста, *масляный* у горнаго корпуса, *сальный* между заводомъ дворянина Берда и коломенскими провіантскими магазинами и *сельдяной* на Черной рѣчкѣ, близъ Гутуевского острова.

Суда, приходящія къ с.-петербургскому порту съ пенькою, льномъ, паклею, масломъ, саломъ, поташемъ и сельдями для оптовой продажи, относительно выгрузки товаровъ, руководствуются XI т. св. гражд. зак. ч. II ч. III ст. 2235—2278. Тѣ изъ судовъ, которыя приходятъ по внутренней водной системѣ, останавливаются у Малой Охты до тѣхъ поръ, пока хозяинъ груза, или его повѣренный, не получитъ изъ городской думы свидѣтельства, на право спуститься къ буану. Суда же, приходящія съ моря, получаютъ изъ корабельной канцеляріи с.-петербургской таможни сказанное свидѣтельство.

При дачѣ свидѣтельства, дума и таможня взимаютъ съ владѣльца груза или его повѣреннаго установленную пошлину, по числу объявленныхъ бочекъ или вѣса. Взысканныя деньги таможнею препровождаются въ думу.

Не смотря на изложенный порядокъ взиманія этого сбора, при существующемъ передвиженіи исчисленныхъ товаровъ, оказывается, что городъ теряетъ значительную часть акцизнаго сбора, собственно потому, что не все количество товара, подлежащаго складу на бунахъ, оплачивается акцизомъ въ доходъ города.

Достоверно извѣстно, что значительное количество привозимой

пеньки, льна, сала и проч. продается оптомъ иностранцамъ и на внутреннее потребленіе, прямо съ желѣзныхъ дорогъ, съ судовъ, стоящихъ на р. Невѣ, и съ здѣшнихъ заводовъ. Эти товары, покупаемые для отправленія за границу, отвозятся прямо на биржу и погружаются въ суда, а зимою лежатъ въ тамошнѣхъ на складѣ. Проданный же товаръ, для внутренняго употребленія, доставляется заводамъ С.-Петербурга и въ другія губерніи Россіи.

Товаръ, продающійся съ барокъ и лодокъ, перегружается, по продажѣ, въ подходящія къ нимъ суда и бота. Предназначаемый же для заграничной торговли—очищается таможенною пошлиною на средней важнѣ.

Чтобы удостовѣриться въ вышеизложенномъ, слѣдуетъ сравнить количество товаровъ, отправленныхъ съ буяновъ за границу и на внутреннее потребленіе, съ биржевыми и таможенными свѣдѣніями. Тогда и окажется, что товаровъ, подлежащихъ складу на буянахъ, продано и отправлено за границу гораздо болѣе, нежели значится въ свѣдѣніяхъ, представленныхъ приставами буяновъ городской думѣ.

Излишекъ и будетъ представлять то количество, которое не оплачено установленнымъ акцизомъ въ пользу города. Часть этого излишка пошла за границу, очищенная пошлиною, чрезъ среднюю важную, другая часть на внутреннее употребленіе въ Ригу, Финляндію и другія мѣста.

Въ отношеніи же выгрузки въ каналахъ установлены, приказами с.-петербургскаго оберъ-полиціймейстера, нижеслѣдующія правила.

4 мая 1862 г. № 88. Для предупрежденія и устраненія безпорядковъ, при впускѣ и разгрузкѣ судовъ на Фонтанѣ, происходящихъ отъ преждевременной выдачи свидѣтельствъ на право разгрузки, неправильной постановки судовъ у берега и недостаточнаго надзора со стороны мѣстной полиціи за срокомъ разгрузки, предписываю для точнаго руководства нижеслѣдующія правила:

1) Впускъ судовъ, производить чрезъ Прачешный мостъ, по входнымъ билетамъ отъ пристава 1 адмиралтейской части и подъ наблюденіемъ особо назначенныхъ 3 городовыхъ унтеръ-офицеровъ.

2) Входный билетъ, выдается немедленно, по предъявленіи свидѣтельства, отъ мѣстнаго надзирателя на право разгрузки.

3) Надзирателямъ кварталовъ, прилегающихъ къ Фонтанѣ, не допускать причала судовъ къ мѣстамъ, занимаемымъ рыбными садками, купальнями и плотами: перевозными и плотомойными. На остальное же пространство, надзиратели выдаютъ свидѣтельства, съ такимъ расчетомъ, чтобы пристающія суда устанавливались по берегу въ одинъ рядъ съ каждой стороны. Исключеніе изъ этого пра-

вила можетъ быть допущено для судовъ малаго размѣра; которые могутъ становиться и по два въ рядъ, если ширина двухъ означенныхъ судовъ, вмѣстѣ, не будетъ превышать ширину одного большаго судна. Въ кварталахъ вести вѣдомость отданнымъ мѣстамъ.

4) При выдачѣ свидѣтельствъ на право разгрузки, предписываю заявлять судохозяевамъ, что если не предъявить въ теченіе 24 часовъ приставу 1 адмир. части, выданнаго имъ свидѣтельства на право разгрузки, то по свидѣтельству этому они не получаютъ входнаго билета.

5) Всѣ безъ изъятія суда, предъявившія на Прачешномъ мосту входные билеты, проводятся безъ замедленія, но не иначе, какъ въ теченіе однихъ сутокъ, послѣ полученія ими входнаго билета. Исключеніе изъ этого правила, ни подъ какимъ предлогомъ, не допускается.

6) При впускѣ, наблюдать высоту воды въ Фонтанкѣ, о чемъ будетъ дано особое наставленіе. Посему, если судно не будетъ впущено въ теченіе сутокъ, по случаю высокой воды въ Фонтанкѣ, то очередь его этимъ не нарушается, напротивъ того, оно вводится въ Фонтанку прежде другихъ немедленно по убыли воды.

7) Приставу 1 адмиралтейской части назначить время для выдачи входныхъ билетовъ. Въ этихъ билетахъ прописывать: а) время выдачи входнаго билета, б) мѣста выгрузки, в) время пропуска чрезъ Прачешный мостъ.

8) На выгрузку назначается семь дней; по истеченіи этого срока, всякое судно, неокончившее выгрузку, выводится изъ Фонтанки. Правило это объявлять при выдачѣ входныхъ билетовъ, независимо публикаціи въ вѣдомостяхъ о порядкѣ впуска, которая въ свое время будетъ сдѣлана.

9) Семидневный срокъ обозначается на входномъ билетѣ и считается со времени пропуска чрезъ Прачешный мостъ.

10) Входный билетъ долженъ находиться на суднѣ во все время разгрузки. За тѣмъ судно, на которомъ не будетъ отысканъ входный билетъ, немедленно выводится изъ Фонтанки, какъ вопреки самовольно.

11) Для надзора за исполненіемъ предписанныхъ правилъ, назначается полиціимейстеръ 1 отдѣленія.

12) Въ непосредственное его распоряженіе избрать 16 городовыхъ унтеръ-офицеровъ, способныхъ и расторопныхъ. На обязанности ихъ будетъ лежать повѣрка входныхъ билетовъ на пространствахъ вѣреннаго имъ участка Фонтанки, а именно: а) наблюденіе за срокомъ выгрузки, считая таковой со дня впуска судовъ чрезъ Прачешный мостъ; б) правильность постановки судовъ, по вышепрон-

санному порядку; с) недозволеніе мимо идущимъ судамъ становиться на дневку.

13) Во всѣхъ случаяхъ, гдѣ будетъ замѣчено отступленіе отъ указанныхъ правилъ береговой унтеръ-офицеръ, заявляетъ о томъ мѣстной полиціи и прекращаетъ разгрузку. Въмѣстѣ съ симъ, о всемъ случившемся, доносится при вечернемъ рапортѣ полиціимейстеру 1 отдѣленія, для наблюденія съ его стороны за выводомъ изъ Фонтанки судовъ, замѣченныхъ въ отступленіи отъ предписаннаго порядка.

14) Наименьшая глубина воды, на протяженіи Фонтанки, будетъ опредѣлена по сношенію моему съ управленіемъ 1 округа путей сообщенія и сообщена приставу 1 адмиралтейской части, для наблюденія за невпускомъ такихъ судовъ, которыя, по тяжести груза, необходимо должны гдѣ нибудь съѣсть на мель и затруднить проходъ другихъ судовъ. Въмѣстѣ съ симъ, воспрещается, на всемъ пространствѣ Фонтанки, всякое спауживаніе груза (т. е. облегченіе тяжести судна), которое должно быть сдѣлано до впуска чрезъ Прачешный мостъ.

15) За выдачу свидѣтельства на право выгрузки, взимать по 10 к.; равномѣрно взимать по 10 коп. и за входный билетъ. Изъ числа денегъ, взысканныхъ за входный билетъ—5 к. поступаетъ въ пользу городовыхъ, назначенныхъ на Прачешный мостъ.

16) Вышеозначенныя правила впуска судовъ исполнять по Обводному и Екатерининскому каналамъ и по Мойкѣ, наблюдая притомъ, чтобы гонки были очищены отъ коры, что возлагается на особенную заботливость пристава Каретной части, которому имѣть особаго благонадежнаго городского унтеръ-офицера, при впускѣ гонковъ въ Обводный каналъ.

31 мая 1862 г. № 110. Въ дополненіе къ приказу № 88 сдѣлать нижеслѣдующія распоряженія:

1) Семидневный срокъ для выгрузки продлить до 10 дней, считая этотъ срокъ не со дня впуска чрезъ Прачешный мостъ, но со дня прибытія судна на мѣсто причала.

2) Всякое спауживаніе груза въ Фонтанкѣ воспретить и постановить за непремѣнное правило не впускать чрезъ Прачешный мостъ судовъ; глубоко сидящихъ въ водѣ.

3) Розничную продажу недопускать на всемъ протяженіи Фонтанки, не требуя однако при проходѣ чрезъ Прачешный мостъ особыхъ свидѣтельствъ о продажѣ содержащагося на суднѣ матеріала.

4) Замѣчено, что у живорыбныхъ садковъ по Фонтанкѣ, постоянно стоитъ множество мелкихъ судовъ, чѣмъ крайне стѣсняется движе-

ніе барокъ, вошедшихъ въ Фонтанку для разгрузки. Вслѣдствіе чего, предписываю ограничить живорыбные садки тѣмъ числомъ вспомогательныхъ судовъ, которое имъ положено, т. е. однимъ водовикомъ и двумя подсадками. Исполненіе какъ этой мѣры, такъ и наблюденіе, чтобы живорыбные садки не занимали большее пространство, чѣмъ по закону слѣдуетъ, возлагаю на особую заботливость полиційместера Романовскаго.

21 августа 1862 г. № 176. При осмотрѣ въ послѣднее время рѣки Фонтанки замѣчено: 1) что сроки, опредѣленные на разгрузку судовъ, не всегда исполняются; нѣкоторыя суда, оставаясь неразгруженными долѣе опредѣленнаго времени, препятствуютъ причалу другимъ, вновь пришедшимъ по выданнымъ билетамъ на тѣ же самыя мѣста, отъ чего послѣднія принуждены, въ ожиданіи очистки мѣста, держаться на срединѣ рѣки, которая должна быть всегда свободна для безостановочнаго сообщенія по рѣкѣ; 2) что лодки, занимающіяся вывозомъ сухаго мусора отъ сломки старыхъ строеній, имѣя свободный входъ въ Фонтанку, пристають къ мѣстамъ нагрузки по произволу, по 4, 6 и 8 въ рядъ, и производятъ нагрузку, безъ ограниченія времени, въ нарушеніе установленнаго порядка для беспрепятственной выгрузки судовъ, вошедшихъ по билетамъ.

Вслѣдствіе чего, подтверждая вышензложенные приказы, предписываю установленныя, 2 и 3 п. приказа № 88, свидетельства на право разгрузки, выдавать не иначе, какъ по точномъ удостовѣреніи, что есть уже, или по крайней мѣрѣ, по соображеніи со сроками, остающимися для разгружаемыхъ судовъ, непременно должно быть свободное мѣсто, для вновь входящаго судна, ко дню его причала, и за тѣмъ, имѣть неупустительное наблюденіе, чтобы суда разгружались непремѣнно въ срокъ, опредѣленный 1 п. приказа № 110; въ противномъ случаѣ, поступать безъ всякаго послабленія, согласно 8 п. приказа № 88.

Всѣ три приведенные нами *приказа* относятся къ выгрузкѣ въ городскихъ каналахъ. Каналы эти, въ настоящее время, разбиваются на участки по кварталамъ. Мѣстные надзиратели, лишенные всѣхъ нужныхъ средствъ къ водворенію порядка на водѣ, обремененные при томъ огромнымъ письменоводствомъ, не имѣютъ ни времени, ни средствъ, лично и постоянно, слѣдить за размѣщеніемъ судовъ и окончаніемъ сроковъ разгрузки. Слѣдствіемъ и доказательствомъ сказаннаго служатъ тѣ безпорядки въ каналахъ, о которыхъ, кромѣ заявленій въ газетахъ, говоритъ и приведенный выше приказъ оберъ-полиціймейстера № 176.

Въ устраненіе вышесказанныхъ безпорядковъ, необходимо поручить, каждый изъ городскихъ каналовъ порознь, отвѣтственно само-

стойательнымъ лицамъ, съ помощниками, изъ отставныхъ морскихъ нижнихъ чиновъ, могущихъ замѣнить и мостовыхъ сторожей вѣдомства путей сообщенія.

Каналы городскіе, на прорытіе которыхъ употреблены милліоны, служатъ главными и самыми дешевыми проводниками снабженія столицы продуктами, неговоря уже о доставленіи городу воды. Все это такъ важно, что расходъ на содержаніе новыхъ чиновъ, исключительно предназначенныхъ къ водворенію порядка на каналахъ, замѣнить отчасти будущія издержки города на углубленіе каналовъ, на что будутъ безцѣльно тратиться милліоны, до тѣхъ поръ, пока не будетъ особыхъ лицъ, отвѣтственно наблюдающихъ за постоянною чистотой водъ.

Въ дополненіе къ правиламъ выгрузки, изложеннымъ въ приказахъ оберъ-полиціймейстера, считаемъ нужнымъ присовокупить нижеслѣдующее:

1) Разгруженный товаръ складывать на улицахъ, прилегающихъ къ набережной, на протяженіи, равномъ длинѣ судна, и на сажень по ширинѣ улицы отъ ближайшаго къ судну тротуара, а самъ тротуаръ оставлять свободнымъ для пѣшеходовъ.

2) Сложенный на улицѣ товаръ свозить, по окончаніи разгрузки, не позже двухъ сутокъ.

3) Подмостки, устраиваемые для нагрузки или выгрузки, дѣлать прочными, съ настилкою въ три доски, приколоченныя гвоздами къ перекладинамъ. Катальныя же доски, положенныя по тротуарамъ или на улицѣ, должны быть убираемы судовщичествомъ при всякомъ временномъ прекращеніи работъ.

4) Мѣсто, гдѣ происходила нагрузка или выгрузка товара, очищать отъ сора и хлама средствами судовоозяина, немедленно по прекращеніи работъ.

5) Всѣмъ судамъ и гонзамъ запретить останавливаться на створѣ мостовыхъ пароходныхъ пролетовъ и на фарватерѣ, съ дозволеніемъ отбуксировывать таковыхъ къ берегу, при взисканіи двухъ стоимостей потраченнаго на то топлива. Судамъ же, ожидающимъ ниже Николаевского моста пропуска вверхъ, чрезъ разводящіяся части этого моста, становится посреди рѣки Невы противу трехъ среднихъ пролетовъ, до траверза почтовой пристани.

6) Запретить судамъ швартовиться или причаливать къ рѣшеткамъ, тумбамъ, надолбамъ, паранетамъ и телеграфнымъ столбамъ, къ сваямъ набережныхъ или спусковъ, къ устройствамъ на водѣ, къ подъемнымъ кранамъ и вѣшиться за чужой томбулъ.

Вообще, гдѣ особыхъ причальныхъ устройствъ не имѣется, суда должны становиться на якорь.

Не менѣе сказаннаго было бы необходимо, для удобства и порядка выгрузки, обозначить богами (затопами) водное пространство, прилежащее къ буянамъ и сѣннымъ пристанямъ, соответственно ихъ береговому протяженію; вбить въ два или три ряда палы, за которые могли бы причаливать суда; а сѣнныя пристани, кромѣ того—вымостить. Последнее крайне необходимо: весною и осенью проѣздъ по сѣннымъ пристанямъ, въ особенности у Таврическаго сада, крайне затруднителенъ; кромѣ того, грязь, мѣшаясь съ сѣномъ и соломой, смывается дождями въ рѣку, отчего происходитъ обмелѣніе, преимущественно у береговъ, занятыхъ сѣнными пристанями; вслѣдствіе котораго суда годъ отъ году становятся далѣе и далѣе отъ береговъ, и для выгрузки должны устраивать длинныя и опасныя подмости.

Исчисленныя предположенія наши мы отнюдь не считаемъ окончательными; излагая ихъ, мы старались только обратить серьезное вниманіе на удобства причала и выгрузки и на порядокъ при разгрузкѣ судовъ, имѣя при томъ въ виду, что отъ того и другіе зависятъ болѣе развитіе судоходства.

Лейтенантъ Кунцкій.



ОСТРОВЪ ВАНКУВЕРА.

ИСТОЧНИКИ БОГАТСТВА И ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫЯ СИЛЫ ЕГО, КАКЪ КОЛОНИИ.

(Сочиненіе Чарльза Форбеса) (*).

«Est in conspectu, Americae, notissima fama
Insula; dives opum.»

I.

ВВЕДЕНІЕ И ОБЩІЙ ОЧЕРКЪ.

Путешественникъ, подходя къ западнымъ берегамъ Сѣверной Америки, между 48° и 49° сѣверной широты, видитъ какъ побережье постепенно подымается передъ нимъ, принимая, и справа и слѣва, видъ суровой и дикой крутизны; но, по мѣрѣ того, какъ онъ продолжаетъ свой путь къ этой скалистой, негостепримной окраинѣ, по видимому, безлюдной, пустынной страны, его восхищенные взоры встрѣчаютъ на утесистомъ пьедесталѣ «дружно-привѣтливый» огонь маяка (The Friendly Beacon) — этотъ непогрѣшимый символъ просвѣщенія, который свѣтомъ своимъ разгоняетъ безпокойную заботливость моряка, — озаряетъ новую отчизну эмигранта.

Справа, по направленію къ SO, въ землѣ Вашингтонъ, тянется Олимпійская горная цѣпь, образуя характеристическую черту этого побережья; мрачная, дикая, свѣгомъ покрытая масса, обрывистыми утесами своими словно обрушивается въ море, хотя на ней и можно различить полосу волнистыхъ холмовъ, въ видѣ пояса облегающую ее легкимъ спускомъ своимъ; со стороны моря, скалистыми стѣнами ея изрыты и подорваны силою вѣчно-бушующаго и все покрывающаго океана: крутизна здѣсь дробится на мелкіе мысы и

(*) Получившее премію на конкурсѣ 1862 года.

острыми иглами врѣзывается въ море, распадаясь при томъ на множество утесистыхъ острововъ.

Слѣва, къ NW, далеко, до самого горизонта, идетъ горный хребетъ, дикой и неправильной формациі, обрывисто возвышающійся среди океана; наблюдатель увидитъ въ немъ всѣ черты горной альпійской природы: острия, уединенныя вершины, утесистыя сіерры и округленные куполы сплошныхъ массъ; онъ увидитъ на нихъ ослабительную игру лучей заходящаго солнца, преломленіе которыхъ производитъ безконечное разнообразіе цвѣтовъ и оттѣнковъ, начиная съ самаго темнаго, облегающаго нижніе слои хребта, до яркаго пурпура, которымъ блестятъ вершины.

Вотъ какимъ представляется островъ Ванкувера съ перваго взгляда; вотъ первое впечатлѣніе, нелитенное нѣкоторой романтической прелести: кто, въ самомъ дѣлѣ, съ восхищеніемъ не вспомнить, при видѣ этого острова, раннія чувства своего дѣтства, когда, взглянувъ на карту, онъ впервые узналъ, что у подошвы тѣхъ мрачныхъ горъ лежатъ мѣста, какъ Нутка и Клайоквотъ? Имена эти врѣзались въ его памяти, но по самой отдаленности своей они ничего нагляднаго не рисовали уму и пропадали въ какой то таинственной неизвѣстности, не смотря на графически-отчетливыя описанія Кука и Ванкувера.

Все романтическое и таинственное исчезаетъ теперь передъ дѣйствительностью, исполненной самыхъ лучшихъ надеждъ, и эмигрантъ въ этомъ горномъ хребтѣ узнаетъ гранитный фундаментъ, незыблемую опору своей новой родины, страны, которая усыновляетъ его, открывая предъ нимъ новое, широкое поприще.

Проѣхавъ маякъ у мыса Лести (Cape Flattery), и вступивъ въ проливъ Жуанъ де Фука, ширина котораго достигаетъ здѣсь болѣе десяти или даже двѣнадцати миль, путешественникъ не теряетъ изъ виду съ правой стороны снѣжныхъ вершинъ Олимпійскаго кряжа съ его сіяющими пропастями и мрачными обрывами въ море. Съ лѣвой стороны, въ розовомъ колоритѣ, стоятъ передъ нимъ метаморфическіе утесы Ванкувера, опоясанные каймою желтаго песчаника, и непрерывною цѣпью тянутся они на разстояніи около шестидесяти миль.

Наконецъ, на встрѣчу путешественнику блеститъ новая звѣзда, указывая путь отважному мореходцу, — онъ приближается къ такъ называемому маяку «Сіяющій свѣтъ» (The Flashing Fire), стоящему на утесахъ Рэсъ Роксъ (Rase Rocks); обогнувъ ихъ, величественная панорама развертывается передъ нимъ, и едва ли какая мѣстность можетъ превзойти картинность открывающагося вида въ отношеніи

красоты очертанія, роскѣни и разнообразія красокъ, особенно при солнечномъ освѣщеніи теплаго, яснаго осенняго дня.

Сейчасъhalb, подъ рукой у него, округленные холмы Ванкувера, покрытые почти до-верху густою растительностью; багровые отбѣнки смѣло выдающихся утесовъ нѣжно сливаются съ темною зеленью сосны и дуба, не нарушая общей гармоніи, между тѣмъ какъ въ нижнихъ слояхъ, внизу, въ долинахъ, сырой, сѣроватый цвѣтъ сплошныхъ скалистыхъ массъ, обитыхъ толстыми ковромъ красновато-коричневаго папоротника, ступовывается съ осенней желтизной клена и яркой, свѣжей зеленью ольхи и ивы; все это производитъ одну общую массу самаго очаровательнаго колорита, который ласкаетъ взоръ наблюдателя и привлекаетъ его.

Спереди, раскидывается обширный холмистый природный паркъ, обставленный сзади невысокими горками, поросшими лѣсомъ, — береговая же линія состоитъ изъ низкихъ, округленныхъ, скалистыхъ мысовъ, обложенныхъ въ разсыпную подводными камнями и островками. Начиная съ Финардова маяка, который стоитъ на караулѣ и сторожить входъ въ гавань Эсквимальтъ, мимо гавани Викторіи, мимо маячнаго холма (Beacon Hill), вдоль залива Кэдборо Бэй (Cadbrough Bay), страна удерживаетъ тотъ же характеръ; покатые луга ея усѣяны дубомъ и кленомъ; на нихъ бродятъ пасущіяся стада, что придаетъ всей мѣстности видъ жилья, уютности, какъ будто уже давно ее обитаетъ и обрабатываетъ человекъ, дитя просвѣщенія.

Къ сѣверу разбросанными группами лежатъ острова: одни низменны и волнисты, другіе выступаютъ, смѣлыми очертаніями испещряя зеркальную поверхность водъ.

На востокѣ, горизонтъ закрывается стройною линіею американскаго материка и величаво возвышается гора Бэкеръ (Mount Baker), въ своей гордой драпировкѣ вѣчныхъ снѣговъ; прислоняясь къ ней, по направленію къ юго-востоку, тянется зубчатой стѣною горный хребтъ «Каскады» (The Cascades).

Ванкуверъ въ своемъ «путешествіи» описываетъ слѣдующимъ образомъ одну изъ мѣстностей этой страны, — но то, что онъ говорить въ частности, можетъ получить и болѣе обобщенное примѣненіе: «Не потеряйте свой трудъ искусный панегристъ, который перо свое посвятить описанію красотъ этихъ странъ. Благоустройство климата, безчисленное множество живописныхъ видовъ, обильное плодородіе природы, предоставленной естественнымъ силамъ своимъ, — все это должно быть обработано промышленностью человека, обстроено деревнями, домиками, селеніями, всякаго рода аданіями, — и тогда страна эта сдѣлается самымъ милымъ уголкомъ земли, который можно только себѣ вообразить; трудъ же обитате-

онъ найдеть себѣ богатое вознагражденіе, которое природа неоспоримо общаетъ здѣсь.»

Находясь между $48^{\circ} 20''$ и 51° N шир. и между 123° и 128° O долг., островъ Ванкувера, по тому самому, что онъ островъ, пользуется гораздо болѣе умѣреннымъ климатомъ, чѣмъ соответственные страны материка, у береговъ котораго онъ лежитъ. Нѣсколько продолговатая, овальная форма острова указываетъ на его происхожденіе: это не что иное, какъ горный кракъ, вершина котораго въ горѣ Арросмитъ (Mount Arrowsmith) возвышается надъ моремъ на 5,900 футъ; каменный остовъ его состоитъ изъ метаморфическихъ скалъ, опоясанныхъ каймою песчанника, содержащаго въ себѣ каменный уголь и нѣкоторые другіе осадочные останки. Море врѣзывается въ изорчатые берега его множествомъ заливовъ и небольшихъ рукавовъ, но внутреннее водное пространство нигдѣ не представляетъ судоходной рѣки, хотя горныя ущелья выложены многочисленными озерами свѣжей, ключевой воды. Длина острова 300 миль, средняя же ширина достигаетъ отъ 30 до 50 м.; его очертаніе живописно, характеристика береговъ состоитъ изъ обрывистыхъ утесовъ, скалистыхъ мысовъ, величественныхъ рифовъ, защищенныхъ отъ вѣтра стоянокъ и усыпаннаго камнемъ прибрежья.

Поверхность его отличается красотой и разнообразіемъ: здѣсь встрѣчаются и горныя обрывы, и пропасти, но также и холмы и долины; мѣстами попадаются волнистыя луга, но легкіе скаты ихъ прорѣзаны многочисленными буграми отовсюду выступающихъ скалъ, о которыя опирается дубъ, обхватывая ихъ вѣтвями своими; густая зелень его даетъ прохладную тѣнь среди знойнаго дня. Общая физіономія этихъ мѣстностей напоминаетъ многія части Девоншира, въ особенности восточную покатость его — Дартмуръ; сходство еще болѣе увеличивается отъ разбросанныхъ кругомъ скалъ и видѣ каменныхъ обручей. Рубцы, царапины, поздравности, покрывающія поверхность вывѣтрившагося и разрыхлѣвшаго отъ напора льдовъ камня, указываютъ на тотъ древнѣйшій періодъ, когда Океанъ покрывалъ затопленную землю, а эти каменные обручи свидѣлствуютъ объ этнологической эпохѣ, которая далеко выступаетъ за предѣлы человѣческой памяти.

Разбросанные неправильными группами, числомъ отъ трехъ или четырехъ до пятидесяти и болѣе, каменные обручи эти увеличиваютъ закругленные мысы, встрѣчающіеся на юго-восточной оконечности острова. Размѣры ихъ различнаго діаметра, начиная съ трехъ до восемнадцати футъ; отъ многихъ сохранилось одно только кольцо,

составленное изъ камней и очерчивающее ихъ прежній видъ. Мѣстамъ, впрочемъ, обручъ не только уцѣлѣлъ въ своемъ очертаніи, но и въ самомъ составѣ своемъ, и возвышается до трехъ или четырехъ футовъ, какъ будто бы его кто выстроилъ изъ скалистыхъ обломковъ и отдѣльныхъ камней, выбранныхъ изъ кучъ, разсыпанныхъ по поверхности земли, и все это связать щебнемъ, взятымъ изъ наноса горныхъ обваловъ, которымъ засыпаны многія рытвины. Постройки эти принадлежатъ весьма отдаленной древности, и какое бы ни было ихъ назначеніе, онѣ уже, видно, долго стояли безъ употребленія, если судить по колоссальнымъ размѣрамъ дуба, сосны и арбута, которые наполняютъ внутренность ихъ, гдѣ деревья эти успѣли достигнуть полного своего роста.

Индѣйцы не умѣютъ ничего сказать о нихъ, какъ только, что «онѣ принадлежатъ старому племени», и самыя внимательныя розысканія, если даже разобрать величайшія изъ этихъ загадочныхъ обручей, не приводятъ ни къ какимъ результатамъ. Для объясненія остается только прибѣгнуть къ гипотезѣ, что это были жилища прежнихъ племенъ, теперь совершенно исчезнувшихъ, или оставшихъ новыя поколѣнія, которыя перемѣнили образъ жизни; подтвержденіемъ такому предположенію можетъ служить тотъ фактъ, что на рѣкѣ Фразеръ живетъ племя, которое еще очень недавно строило себѣ круглыя дома въ видѣ пчелинаго улья, изъ собранныхъ камней, съ отверстіемъ для входа и выхода, въ формѣ свода, и что въ верхней Калифорніи встрѣчаются подобныя же развалины, и имъ приписываютъ на мѣстѣ такое же происхожденіе.

Климатъ Ванкувера, что касается наступленія времени года и обычныхъ температурныхъ условій, близко подходитъ къ климату Великобританіи; видоизмѣненія зависятъ отъ обстоятельствъ, обусловленныхъ физическою географіею острова.

Близость материка, по которому тянется горная цѣпь, покрытая вѣчнымъ снѣгомъ, низкая температура, составляющая характеристику окружающаго океана, объясняютъ и нѣкоторыя мѣстныя особенности, которыя представляются наблюдателю климатологу; эти своеобразныя причины наглядно бросаются въ глаза на сѣв. оконечности острова, вслѣдствіе близкаго сосѣдства съ Олимпійскимъ хребтомъ, проходящимъ чрезъ землю Вашингтонъ.

Упомянутый горный хребетъ протягивается на востокъ и на западъ; сѣверные же склоны его обращены къ острову Ванкувера, и такъ какъ круглый годъ снѣгъ не сходитъ съ вершинъ на этой сторонѣ, то вѣтры, дуящіе отсюда, по временамъ отличаются довольно значительнымъ холодомъ.

Вѣтры, вѣющіе съ юга, напитанные влагою, должны были бы существенно видоизмѣнить знойную сухость послѣднихъ лѣтнихъ дней, но горная стѣна удерживаетъ ихъ, влага ихъ сгущается, тепло же поглощается, и приходятъ они уже не южнымъ живительнымъ вѣтромъ, съ его ароматомъ и оплодотворяющей силой, но чѣмъ-то въ родѣ восточнаго континентальнаго вѣтра въ Европѣ, и дуютъ холодно, пронизательно и сухо.

Въ ясный лѣтній день, когда отвѣсные лучи солнца палятъ, и всякая работа, всякое напряженіе на засохшей и нагрѣтой поверхности земли утомительны до изнеможенія, можетъ быть и подымется легкій южный вѣтерокъ, но онъ вѣетъ такъ слабо, что на припежѣ солнца его невозможно примѣтить; но съ этимъ онъ вѣетъ такъ холодно, что въ тѣни, утомленный зноемъ путешественникъ долженъ чѣмъ нибудь пріодѣться. Такъ жаркій день смѣняется холодной ночью. Нагрѣтая отъ солнечныхъ лучей поверхность земли скоро остываетъ и на нее спускаются тяжелые холодные атмосферные слои съ горныхъ вершинъ и скоро застилаютъ и море и сушу.

Съ половины ноября—дожди нерѣдки до самаго апрѣля; вообще перемѣна погоды происходитъ слѣдующимъ образомъ.

Послѣ бурныхъ вихрей съ дождемъ, которыми обозначается экваторіальный періодъ, настаетъ хорошая погода и продолжается около половины ноября, когда начинаютъ лить непрерывно проливные дожди, и буря бушуетъ на берегахъ. Барометръ достигаетъ 29,50 и даже 30,10, но съ наступленіемъ южныхъ вѣтровъ онъ быстро падаетъ. Когда же барометръ возвышается до 30,20 или 30,50, появляется сѣверный вѣтеръ и съ нимъ обыкновенно дня три хорошей, ясной погоды съ морозомъ и инеемъ. Послѣ третьяго дня барометръ понемногу опускается, и опять наступаютъ бурныя погоды, дожди, пока снова барометръ не подымется и на дворѣ не подмерзнетъ, что нерѣдко сопровождается, подъ конецъ зими, градомъ и снѣгомъ. Но снѣгъ рѣдко остается на долго: въ этомъ отношеніи зима 1859—60 года служитъ замѣчательнымъ суровымъ исключеніемъ.

Подобныя исключенія встрѣчаются во всѣхъ климатахъ; въ нашемъ случаѣ они подтверждаютъ правило, что умѣренная и сырая зима характеризуетъ островъ Ванкувера.

Въ это время страна принимаетъ мрачный видъ; на голыя скалы нависла тяжелая темень черной, густой зелени сосноваго бора, темный коричневый коверъ папоротника большею частію исчезъ, опушка изъ кустарника замерла, кусты розъ, малины и пр. стоятъ голыми скелетами, и ничто не веселитъ взора, развѣ только изыщныя, точно

изъ воску вылитыя, группы подсвѣжника, въ чудномъ контрастѣ съ яркой, свѣжей зеленью молодыхъ сосенъ.

Въ мартѣ зима начинается исчезать, и съ первымъ наступленіемъ плодотворной весенней теплоты и ранняго лѣта, изъ нѣдръ тучной почвы поднимаются многочисленныя луковичныя растенія, роскошныя головки которыхъ распускаются, блистая прелестными цвѣтами, навстрѣчу наступающаго лѣта. Весенняя трава и молодые побѣги папоротника нѣжной зеленой опушкой застилаютъ землю, на которой всю зиму видна была лишь мрачная сосна; вотъ и дубъ разворачиваетъ свои листья, пустыя мѣста наполняются желтовато-зеленою пвою, самородные кусты смородины, малины и розъ обливаются цвѣтами.

Безчисленные, ничтожные, но красивые цвѣточки проглядываютъ въ травѣ; роскошною рукою природы вышиты они неправильными, но яркими и блестящими группами на зеленомъ коврѣ, которымъ уже одѣты еще не такъ давно голыя скалы. Вся поверхность земли порождаетъ жизнь, воздухъ наполненъ благоуханіемъ несмѣтныхъ цвѣтовъ, и волнистые переливы холмистой страны придаютъ ей видъ эдема или волшебнаго сада розъ.

Въ мѣсяцахъ іюнѣ и іюлѣ растительность достигаетъ наибольшаго развитія своего, и роскошь ея поразительна. Въ августѣ и сентябрѣ уже замѣтна засуха отъ недостатка дождей; земля какъ бы опалена лѣтнимъ зноемъ, пастбища потеряли свою свѣжесть, словно ихъ выжегъ огонь. Въ погодѣ дѣлается переломъ, а затѣмъ наступаетъ прекрасная осень (такъ называемое индѣйское лѣто); нѣжный, бархатный, желтоватый оттѣнокъ листьевъ составляетъ лучшую красу ландшафта; но прикраса эта возвѣщаетъ, что скоро настанетъ конецъ этимъ прелестямъ.

Преобладающіе вѣтры, во время лѣтнихъ мѣсяцевъ, вѣютъ отъ SW и NW,—днемъ прохладно, ночью спокойно и тихо.

Иногда поднимаются сѣверные вѣтры, но свойства ихъ здѣсь, судя по широтѣ, на которой лежитъ островъ Ванкувера, совершенно исключительны,—они жарки и сухи. Нѣжно налетаютъ они съ сѣвера, влачась по страпѣ, нагрѣтой лѣтнимъ солнцемъ, проникаютъ въ сосновые лѣса, гдѣ напитываются душистымъ ароматомъ и придаютъ ландшафту матовый видъ тропическаго края.

Вотъ краткій очеркъ внѣшняго вида природы на островѣ Ванкуверѣ, и перемѣны погоды на немъ.

Взглянувъ на метеорологическія таблицы и сравнивъ ихъ съ Великобританіей, легко убѣдиться въ близкомъ изотермическомъ сходствѣ между ними.

Наибольшее различіе заключается въ томъ, что на Ванкуверѣ весна наступаетъ позже, и что она нѣсколько холоднѣе, между тѣмъ какъ лѣто сухо, солнце больше жжетъ, хотя средняя температура одинакова.

Осень американскаго климата лучше осени европейскаго и продолжительнѣе; ее называютъ индѣйскимъ лѣтомъ. Зима напоминаетъ зиму на западѣ Англіи, въ холодныхъ и, въ этомъ отношеніи, отличныхъ отъ другихъ, графствахъ; также и на восточномъ берегу Шотландіи.

Въ этомъ сжатомъ обзорѣ указаны также отчасти тѣ природныя красоты, которыми любуются путешественникъ, приближаясь къ острову Ванкувера, и вступая на него, на этотъ островъ, которому суждено имѣть огромное значеніе въ исторіи политическаго развитія міра.

Первоначальную исторію этой замѣчательной страны можно всего лучше узнать изъ путешествій Кука и Ванкувера.

Обративъ особенное вниманіе на себя, островъ Ванкувера, тому назадъ восемь лѣтъ, сдѣлался предметомъ спора, яблокомъ политическаго раздора, грозившаго окончиться войной между Великобританією и Испанією. Въ 1788 году, нѣкоторые лица, подданные Великобританіи, агенты одного коммерческаго дома въ Кантонѣ, купили у туземцевъ полосу земли у Френдли-Ковъ (Friendly-Cove), въ проливѣ Нутка. Покупщику, г-ну Мирсу (Meares), вручены были суверенныя права отъ жителей, которые объявили себя его вассалами. Дома, складочныя магазны и т. п. были построены, и по отъѣздѣ англичанъ на-время отданы были на сохраненіе туземнаго начальника Макинна, такъ какъ г. Мирсъ думалъ возвратиться только на слѣдующій годъ.

Между тѣмъ, два прибывшіе сюда испанскіе военные корабли овладѣли официально страной, приписывая себѣ права владѣнія надъ нею. Споръ перешелъ было въ правительственныя сферы обѣихъ державъ, и такъ какъ Испанія оправдывала мѣры, принятія офицеромъ своимъ, то Англія соорудила флотъ и готовилась въ войнѣ.

Испанія, видя такую рѣшительность, стала уступчивѣе, она отказалась отъ Нутки, и капитанъ англійскаго королевскаго флота Георгъ Ванкуверъ былъ отправленъ ввести свою державу во владѣніе новымъ приобрѣтеніемъ, осмотрѣть берега и продолжать исследование начатыхъ морскихъ открытій.

Съ этого времени страну посѣщали только мѣховые промышленники; колонизація же началась не ранѣе, какъ съ 1843 г. Въ этомъ году компанія Гудзоноваго залива учредила торговую факторію у гавани, гдѣ теперь лежитъ городъ Викторія. Въ 1849 г. положены основанія колоніи, и переселеніе земледѣльцевъ эмигрантовъ находило поощреніе со стороны агрономическаго общества пролива Пуджеть (Puget Sound).

Въ 1858 г. найдены были золотыя россыпи по берегамъ и отмѣлямъ рѣки Фразеръ, и тотчасъ нахлынула въ новое «Дорадо» толпа промышленниковъ, спекулянтовъ и выходцевъ.

Съ тѣхъ поръ развитіе колоніи быстро подвинулось, и городъ Викторія появился какъ бы по мановенію волшебнаго жезла. Въ настоящее время будущность колоніи отраднѣе, чѣмъ когда либо; широкое поприще развивается передъ нею, равно какъ и передъ сосѣдней и родственной колоніей Британской Колумбіи: сама природа указываетъ на путь, которому онѣ должны слѣдовать,—естественное сходство между ними должно отразиться и въ политическихъ формахъ; единство интересовъ связываетъ ихъ дальнѣйшую судьбу.

II.

ФИЗИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФІЯ, ГЕОЛОГІЯ, ГИДРОГРАФІЯ И МЕТЕОРОЛОГІЯ.

Большой хребетъ скалистыхъ горъ (Raky Mountains), протягивающійся съ NW на SO, образуетъ ось вертикальнаго очертанія западныхъ береговъ Сѣверной Америки; самое физико-географическое существованіе Британской Колумбіи и Ванкувера есть порожденіе, во первыхъ, этого горнаго хребта, а затѣмъ вулканическихъ силъ, проложившихъ путь свой и прорвавшихся по этой линіи, на которой стоятъ горы Бэкеръ, Рэкиръ и Геляна, какъ бы естественныя отдушныя.

Остовъ скалистыхъ горъ (Роки) слагается изъ кремнистыхъ утесовъ, обложенныхъ слоемъ силурійской формаціи въ смѣси съ золотосной рудой.

Недавно, впрочемъ, было доказано учеными изслѣдованіями г. Баурманна, члена сѣверо-американской пограничной комиссіи, что подъ 49°, горный хребетъ этотъ состоитъ изъ неправильно расположенной раздробленной настилки слоистыхъ горныхъ породъ,

переложенныхъ базальтовымъ трапомъ. Слонъ эти основаніемъ имѣютъ массу гранита и гнейса, которая выступаетъ на поверхность у озера Пендъ-Оріель, на полдорогѣ между рѣками Колумбією и Кутэнь.

Эта гранитная основа есть центральная ось геологической формации всей страны; она отдѣляетъ горныя породы восточнаго ската, въ составѣ своемъ оставшіяся неприкосновеннымъ, отъ чернаго шифера и известняка на западной покатости, образованіе которыхъ одновременно съ нижними слоями скалистыхъ горъ (цѣпь Роки), но взрыто и разбито отпрысками гранита и зеленчака. Замѣчательно, что на восточной сторонѣ озера Пендъ-Оріеля встрѣчается одинъ только выступъ зеленчака (greenstone, въ долинѣ рѣки Кутэнь), между тѣмъ какъ чѣмъ дальше на западъ отъ Колумбіи въ Тихому океану, по направленію долины рѣки Фразера, тѣмъ метаморфизмъ въ горныхъ породахъ увеличивается.

Итакъ, отъ NW къ SO тянется большой горный кряжъ въ разстояніи отъ 350 до 400 миль отъ берега.

Параллельно съ нимъ, идеть по тому же направленію береговой хребетъ, и съ запада, навстрѣчу океана, пускаетъ множество утесистыхъ отпрысковъ, которые врѣзываются въ море.

Цѣпь эта образована изъ плутоническихъ, метаморфическихъ и траппическихъ скалъ, пронизанныхъ цѣлою системой рудоносныхъ, кварцовыхъ жилъ; отъ нея отдѣляется отрогъ, известный подъ именемъ Лилоетъ, который достигаетъ береговъ рѣки Фразера къ западу отъ Гона. Между самою цѣпью и отрогомъ ея группируется рядъ озеръ, бассейнъ которыхъ имѣетъ большое значеніе, какъ средство сообщенія для всего края. Отъ подошвы горъ Роки и примыкающихъ къ нимъ горныхъ кряжей, къ острову Лилоетъ (Lilloet Spur) спускаются уступами одна за другой плоскія возвышенности третичной формации, и рыхлая масса этого слоя разсѣкается рѣкою Фразеръ, которая, прорвавшись чрезъ горныя ущелья Ялъ и Гонъ, золотonosныя воды свои вливаетъ въ море. Ея весенніе и лѣтніе разливы увлекаютъ легкія частички золота, которыя садятся на отмеляхъ и песчаныхъ барахъ, что привлекло вниманіе и поразительно обогатило суровую горную страну, изъ которой струится роскошная рѣка. Оставивъ тѣсныя Яла (Yale) и Гона, Фразеръ перестаетъ бороться съ скалистыми преградами; тихо продолжаетъ онъ свой путь, чрезъ возникающій городъ Нью-Вестминстеръ и наконецъ вливается въ Георгіевъ заливъ. Въ послѣдней части своей, рѣка течетъ спокойно среди наносныхъ

земель третичной формаци; осадочные элементы рѣки ложатся въ видѣ отмелей и банокъ—зародышей будущихъ луговъ и обильныхъ пастбищъ.

Колонія Британской Колумбін, которая такимъ образомъ граничитъ съ запада моремъ, имѣетъ передъ собою природную траншею для защиты своихъ береговъ. Нѣсколько отлогій, также параллельный горный кряжъ, отрѣзанный рукавомъ океана отъ материка, къ которому впрочемъ, съ точки зрѣнія физико-географической, онъ примыкаетъ, образуетъ систему острововъ, между которыми лежитъ родственная колонія Ванкувера.

Все сѣверное и западное побережье Колумбін на югъ до Говскаго зунда представляетъ суровую массу плутоническихъ, траппическихъ и кварцовыхъ скалъ въ смѣси съ полу-окристаллизованнымъ известнякомъ. Будучи изрѣзано многочисленными заливами и бухтами, оно изобилуетъ якорными стоянками, защищенными отъ вѣтровъ и отъ волнъ.

Совершенно иного характера береговая линія отъ Говскаго зунда или залива Бургардъ на югъ; она полукругомъ обложена наноснымъ, рыхлымъ песчанникомъ, который простирается до подножія горъ у Ланглей на рѣкѣ Фразеръ, возлѣ залива Бургардъ и у Беллингхамской бухты этотъ наносъ содержитъ въ себѣ пласты лигнита, кругомъ которыхъ самый песчанникъ отвердѣлъ и отчасти претворился, обнаруживая оттиски двудольныхъ растений, родственныхъ клену.

Всѣ геологическія примѣты единогласно свидѣтельствуютъ, что верхняя настилка, покрывающая почву этой страны и сосѣдственныхъ острововъ, образовалась медленно и постепенно, въ недавнюю третичную эпоху. Самое происхожденіе этого осадочнаго пояса рыхлаго песчанника, столь замѣчательнаго по своей важности для Британской Колумбін, обуславливалось, во первыхъ, наносомъ и осажденіемъ различныхъ наплывовъ,—а затѣмъ, тою природною плотиною, которою сосѣдніе острова,—Ванкуверъ съ его принадлежностями, запружаютъ этотъ берегъ.

Высокое значеніе, съ физической точки зрѣнія, этихъ острововъ, какъ естественной плотины для Британской Колумбін, очевидно для всякаго, кто обратитъ вниманіе на разрушительное дѣйствіе страшныхъ бурь, свирѣпствующихъ на этомъ побережьи въ послѣдніе осенніе и въ ранніе весенніе мѣсяцы, и никакихъ преградъ незнающихъ, горныхъ потоковъ, низвергающихся по всѣмъ направленіямъ, все попирая предъ собою, исключая самыхъ твердыхъ

скаль. Безъ этой цѣпи острововъ, беззащитный берегъ, сложенный изъ рыхлыхъ и неустойчивыхъ матеріаловъ, былъ бы тотчасъ размытъ, и самая страна, такъ много обѣщающая для земледѣлія, безвозвратно утрачена была бы для человѣческой промышленности.

Что касается до физической географіи самого Ванкувера, то выше уже былъ представленъ краткій обзоръ его внѣшней формы и очертанія, — теперь остается коснуться его геологическаго строенія.

При разсмотрѣніи геологическаго построенія такой страны, какъ островъ Ванкувера, общіе выводы могутъ быть только извлечены изъ частныхъ, мѣстныхъ наблюденій, напр. изслѣдованія береговъ, горныхъ обваловъ, овраговъ, потоковъ и вершинъ. По причинѣ густой растительности, лѣтомъ невозможно съ нѣкоторою практическою пользою проникнуть въ долины, — а зимою это сопряжено съ такими затрудненіями, что рѣшительно приходится отказаться отъ всѣхъ подобныхъ попытокъ. Впрочемъ, многое уже наглядно обследовано, такъ что можно себѣ составить понятіе о геологической характеристикѣ острова.

Черезъ SW-ю оконечность острова проходитъ ось, образованная изъ метаморфическаго гнейссоваго камня, на которомъ расположены пласты глинистаго шифера и осадки силурійской формации. Отсюда добывается черный какъ смоль графитъ, который встрѣчается и на островѣ Королевы Шарлоты; но никакой изслѣдователь не посѣтилъ еще этихъ мѣстностей, и потому обстоятельнаго отчета объ нихъ отдать нельзя. Большая пластинка глинистаго шифера лежала по всему южному и западному берегу, но она была разбита и разбросана отпрысками траппическихъ скалъ, и наконецъ совершенно исчезла отъ напора льдовъ, которые здѣсь изрыли и разбороzdили плотныя кристаллическія грани фелдшпата. Сгущенныя, чечевицеобразныя массы известняка разсѣяны по всей этой формации, что въ экономическомъ отношеніи представляетъ изобиліе хорошей известки. Выѣстъ съ трапомъ произошло изверженіе и другихъ горныхъ, вулканическихъ породъ, и у такъ назыв. Рэсъ Роксъ стоитъ прекрасная массивная, темно-зеленая скала, изъ породы роговой обманки, обитая большими и совершенно правильными кварцовыми кристаллами.

Осадочныя породы состоятъ изъ углекислыхъ соединеній песчаника, изъ известняка и сланцеватой глины, мѣловой и третичной формации. Изъ нихъ слагается съ нѣкоторыми перерывами вся береговая окрестность, начиная отъ крайняго сѣвера, мимо пролива Фука

до Нутка-зунда, и также многіе изъ острововъ, лежащихъ въ заливѣ Георгія.

Судя по ископаемымъ окаменѣlostямъ, каменно-угольные пласты близъ Накаимо принадлежать эпохѣ мѣловой формаціи, хотя самое расположеніе ихъ претерпѣло много переворотовъ, и мѣстами встрѣчаются видимыя неправильности.

Песчаникъ, подостланный лигнитомъ, у залива Бургарда и у Веилинга-Бей, имѣетъ напротивъ того почти совершенно горизонтальное расположеніе и въ своемъ построеніи представляетъ мало устойчивости и вѣрности; мѣстами онъ претерпѣлъ легкій метаморфизмъ, что объясняется сосѣдствомъ и наплывомъ скаленныхъ горныхъ породъ; содержитъ онъ въ себѣ отпечатки листьевъ растенія на подобіе клена, почему можно судить о періодѣ его образованія.

Вообще плотная кристаллическая каменистая сердцевина острова, — орографическая ось его, — подвергалась различнымъ наплывамъ, осажденіямъ и обнаженіямъ, равно какъ и мѣловатый грунтъ Накаимо, задолго до медленнаго наноса песчаника третичной формаціи и лигнита, — что принадлежитъ уже эпохѣ, наступившей послѣ ледовитаго періода.

Каменно-угольные пласты у Накаимо устьяны многочисленными комками т. наз. «сентарія», извѣстковой смѣси глины, пропитанной желѣзомъ, имѣющей большое значеніе, какъ гидравлическій цементъ.

Мѣдный колчеданъ и перекись желѣза встрѣчаются во многихъ мѣстностяхъ, что указываетъ на существованіе руды. Такимъ образомъ, на островѣ Королевы Шарлоты, лежащемъ къ сѣверу, была найдена мѣдная руда въ значительномъ количествѣ, а на SW берегу, въ метаморфическихъ скалахъ у Зунда Барклэй, открытъ мѣдный колчеданъ, также и въ мѣстности Ковичаль на восточномъ побережьи. Слѣды золота замѣтны въ пластахъ сланцеватой глины и въ кварцовыхъ жилахъ, въ видѣ мелкихъ частицъ, разсыянныхъ по всей массѣ, но также и въ видѣ золотоноснаго желѣзнаго колчедана.

Среди каменнаго угля быть солёные ключи, изъ которыхъ легко добыть запасъ соли; встрѣчаются они на Адмиральскомъ островѣ или островѣ Соленого ключа, а также и у Накаимо.

Общій характеръ острова можетъ быть наглядно очерченъ слѣдующимъ образомъ:

Въ числѣ метаморфическихъ и вулканическихъ породъ находятся

гнейсъ (въ смѣси съ гранитомъ), сланцевая глина (killas), по которой пробѣгаютъ кварцовыя жилы, кварцъ и роговая обманка, сплошной смолистый шиферъ, змѣвикъ, вполне окристаллизированный фельдшпатовый трапъ (слоистый и сплошной), полукристаллизированный сгущенный известнякъ. Въ числѣ породъ осадочныхъ встрѣчаются песчаникъ, пластовый известнякъ, окристаллизированный наплывомъ вулканическихъ элементовъ песчаникъ, содержащій въ себѣ каменный уголь, мелкій и крупный песокъ, хрящъ, различные конгломераты, известнякъ, включающій ископаемые останки, глина, и проч. и проч.—все, перерѣзанное слоями угля.

Самая поразительная черта геологическихъ свойствъ SO-й оконечности острова заключается въ царапинахъ, рывтинахъ и рубцахъ, замѣчаемыхъ на скалахъ и объясняемыхъ дѣйствіемъ льдовъ. Плотный фельдшпатовый трапъ, о которомъ говорено выше, изрытъ рубцами, глубиною отъ шести до восьми, а шириною отъ шести до осмнадцати дюймовъ. Острыя оконечности изверженныхъ, втѣснившихся насильно, скалъ были отломлены напоромъ льда на постепенно опускающійся грунтъ,—между тѣмъ какъ поверхность ихъ была отполирована и углажена, хотя вмѣстѣ съ тѣмъ изрыта и покрыта царапинами, такъ что общая наружность береговыхъ выступовъ и близлежащихъ острововъ представляетъ видъ округленныхъ выпуклостей, между которыми почва состоитъ изъ осадочныхъ наносныхъ земель, содержащихъ остатки третичной формаціи и раковистые слѣды морскаго дна; земли эти, пролежавъ извѣстный періодъ времени подъ давленіемъ океана, снова были подняты на поверхность, образовали сушу и теперь характеризуютъ съ физико-географической стороны островъ Ванкувера.

Какъ можно было ожидать отъ страны, такъ значительно нѣкогда подвергнутой дѣйствію льдовъ, вся поверхность ея испещрена разсыпаннымъ камнемъ; попадаются массы, въ которыхъ до нѣсколькихъ тоннъ вѣсу, кремнистыхъ, вулканическихъ, также и осадочныхъ породъ, достаточно твердыхъ, чтобы подвергнуться перемѣщенію и обработкѣ.

Граниты и гранитоиды всѣхъ видовъ изобилуютъ; попадаются трапическіе осколки всѣхъ породъ, шиферъ, вениса, гранатъ и всякіе конгломераты.

Эти разсѣянные камни, граниты, а также песчаникъ, добываемый на сосѣднихъ островахъ, доставляютъ цѣнный строевой матеріалъ. Между прочимъ, сѣрый гранитъ, мелкаго и кристаллическаго зерна,

но красотѣ своей, можетъ выдержать сравненіе съ лучшими гранитами Абердина и Дартмура.

Достаточно одного взгляда на карту, чтобы убѣдиться въ томъ, что послѣдній вулканическій переворотъ, поколебавшій эту землю въ относительно по нашему времени недавній геологическій періодъ, хотя и не успѣлъ примкнуть островъ Ванкувера къ материкъ Сѣверной Америки, но тѣмъ не менѣе послѣдствіемъ своимъ имѣлъ сдѣленіе многихъ, до тѣхъ поръ разрозненныхъ, скалистыхъ острововъ, такъ что то, что прежде было не болѣе какъ разбросаннымъ архипелагомъ, стало теперь однимъ цѣлымъ, одною сплошною массою. Напряжение, съ которымъ произошло это изверженіе, выбросило наружу, глинистые, каменные и песчаные осадки, нанесенные по направленію съ сѣвера и спустившіеся на потопленный грунтъ. Такимъ образомъ, этотъ глинистый, песчаный и каменный наносъ сталъ теперь внѣшней поверхностью той почвы, на которой поселился человѣкъ.

Эти осадочные элементы во многихъ мѣстахъ остались прикрытыми тонкимъ слоемъ плодороднаго ила; но много изъ него было смыто. Глина, повсюду широко разостланая, вслѣдствіе вязкой природы своей, вездѣ удержала на себѣ черноземную настилку. Драгоцѣнная почва эта тянется полосой, спускаясь по легкимъ скатамъ, наполняя всѣ рывины и болотистыя низменности; въ смѣси съ наносной землей округовъ Саэличъ, Ковитчалъ, Дельты Накамо и Комаксъ, она образуетъ цѣпстощимый источникъ земледѣльческихъ сокровищъ.

Песчанья кучи, образованныя на поверхности, отъ обнаженія осадочныхъ горныхъ породъ, мѣстами прорывающихъ земную кору, какъ напр. у Накамо и на островѣ Соленого ключа, гораздо плодороднѣе наносныхъ грудъ щебня и хряща, о которыхъ говорено прежде. Въ долину Ковитчанъ попадаютъ известковыя насыпи, очень плодородныя, происхожденіе которыхъ можно приписать вывѣтриванію и размельченію сосѣднихъ скалъ изъ известняка. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ выступаетъ голая и вязкая глина и ждетъ искуснаго примѣненія. Различныя почвы на островѣ Ванкувера подлежатъ слѣдующей классификаціи съ краткимъ описаніемъ:

Во 1-хъ—бѣдный, каменный грунтъ, покрытый тонкимъ слоемъ плодородной земли и производящій отличный строевой лѣсъ, жесткую траву и небольшія рощи.

Во 2-хъ—известковая, песчаная насыпь хорошаго качества, порождающая прекрасную растительность и очень способная къ посѣву клевера и вообще кормовыхъ травъ.

Во 3-хъ—роскошная, темнубурая почва, во многихъ мѣстахъ смѣшанная съ осадочными землями, различной глубины, и плотно

прилегающая къ глиняной подстилкѣ, которая въ свою очередь поконится на фундаментѣ изъ трапа и сгущеннаго известняка.

Вѣдность перваго грунта, съ котораго мы начали наше обозрѣніе, объясняется его неспособностью принимать и удерживать влагу. Зимніе ливни, равно какъ и болѣе производительные весенніе дожди, безъ слѣда просасываются чрезъ него, сливаются въ болота и оставляютъ его безъ защиты отъ палящихъ лучей знойнаго лѣтнаго солнца.

Вторая почва, образованная изъ песчаныхъ насыпей, способна ко всякой обработкѣ; наконецъ, третій родъ почвы, далеко оставляющей за собою всѣ остальные, усовершенствованный посредствомъ дренажной системы, будетъ производить самыя обильныя жатвы, всѣхъ значныхъ растений.

Вслѣдствіе своего островскаго положенія, Ванкуверъ изобилуетъ водяными путями сообщенія, такъ какъ море врѣзывается въ его берега многочисленными заливами, и рукавами своими достигаетъ самыхъ плодородныхъ долинъ его, что, слѣдовательно, вполне замѣняетъ судоходныя рѣки.

Рѣкъ, въ полномъ смыслѣ этого слова, на островѣ нѣтъ; есть горные потоки, истоки озеръ, водяные стоки съ сосѣднихъ вершинъ, зимою стремительно низвергающіеся по скаламъ, лѣтомъ почти совершенно высыхающіе. Нѣкоторое значеніе могутъ они имѣть, какъ естественные двигатели, при устройствѣ мукомольныхъ и пильныхъ мельницъ; наконецъ, въ послѣдствіи ими можно успѣшно воспользоваться для основанія системы орошенія, которая принесетъ большую пользу многимъ мѣстностямъ этой страны.

Какъ нужно было ожидать отъ страны, верхній, поверхностный слой которой подбитъ глиняною подкладкой и покрытъ матеріалами, легко пропускающими воду, влючи здѣсь многочисленны и вода отличнаго качества.

Въ мѣстахъ, гдѣ глиняный слой выступаетъ на поверхность, вода не можетъ просасываться и сбѣгаетъ на почву болѣе пористую, гдѣ и встрѣчаются готовые источники; между тѣмъ какъ въ прежде упомянутыхъ мѣстностяхъ, чтобы выступила вода, нужно пробуровать глиняный слой.

Много источниковъ содержатъ сѣрнистый водородъ, и наполняютъ бѣскія воды (Bath), хотя на вкусъ онѣ очень пріятны.

Многочисленныя озера проникаютъ въ самую внутренность острова; одни оцѣпляютъ параллельные врыжи траппическихъ скалъ, другіе лежатъ одиноко, окруженные горами, и въ ландшафтѣ составляютъ незамѣнимую красу; тихая, гладкая, прозрачная поверх-

ность ихъ блеснить среди утесистыхъ скалъ, покрытыхъ сосновыми лѣсами; по берегамъ ихъ растутъ ива, ольха и дрожить осина; нѣжная зелень деревьевъ ярко отражается на солнцѣ въ зеркальной поверхности воды, между тѣмъ какъ навстрѣчу солнечнымъ лучамъ стройно возвышающіяся вершины пурпуровою тѣнью затушевываютъ это чудное отраженіе.

Омываемый, въ полномъ смыслѣ, бореальнымъ океаномъ, островъ Ванкувера представляетъ совершенно особенный, своеобразный интересъ для наблюдателя-гидрографа. Нигдѣ не встрѣчается такъ много рѣзкихъ особенностей и неправильности въ теченіи приливовъ и отливовъ, нигдѣ объясненіе ихъ не бываетъ сопряжено съ такими трудностями. Средняя годичная температура окружающаго океана очень низка. Лѣтомъ, когда на водѣ въ тѣни термометръ показываетъ отъ 60° до 65° Фар., температура самой воды не выше 52° или 56°.

Эта низкая стѣпень температуры, имѣющая большое вліяніе на климатъ страны, умѣряя лѣтній зной, можетъ быть объяснена двумя причинами, или вообще приписана ихъ совокупному дѣйствию. Принимъ такуюга снѣга, какъ извѣстно, понижаетъ температуру воды, а возлѣ острова Ванкувера такуюіе снѣга находятъ себѣ обильный пстокъ въ океанъ. Эти струи холодной воды, вслѣдствіе удѣльнаго вѣса своего, опускаются на значительную глубину и ускользаютъ отъ обыкновенныхъ наблюденій. Теченіе ихъ направленное на югъ, при встрѣчѣ съ островомъ или твердой землею, разстиается сначала по морскому дну, подымаетъ песокъ и илъ и, выходя наконецъ на поверхность, увлекаетъ съ собою мелкія частички этихъ веществъ. По берегамъ острова Ванкувера, характеръ морскаго дна видоизмѣняется съ перемѣною грунта: въ мѣстахъ, гдѣ фельдшпатовый траппъ или сланцеватая глина окаймляетъ берега и устилаетъ заливы, на днѣ лежитъ вязкій, голубоватый илъ; тамъ же, гдѣ преобладаетъ песчаникъ и вообще осадочныя породы, морскому дну присвоены ихъ особенныя качества.

Исслѣдованіе этого замѣчательнаго острова, начатое знаменитымъ мореплавателемъ, имя котораго ему усвоено, нашло себѣ продолжателей между моряками королевскаго флота; но до 1856 г. спеціальнаго труда по этому предмету не было сдѣлано; пока наконецъ лорды адмиралтейства командировали съ этою цѣлью г. Пломпера; но въ командую одного искуснаго, опытнаго и энергическаго офицера.

Новое изслѣдованіе, такимъ образомъ начатое въ концѣ 1857 года, продолжается еще и теперь. Карты почти всѣхъ береговъ съ вели-

чайшими подробностями, а также краткое, ясное и отчетливое «Руководство къ плаванію» были составлены капитаномъ кор. фл., Герогомъ Генрихомъ Ричардсомъ, которому поручено было командовать экспедиціею.

Мореплавателъ и физико-географъ долженъ обратиться къ этимъ картамъ и къ прекрасному вышеупомянутому сочиненію, для узнанія всѣхъ гидрографическихъ особенностей, которыхъ въ настоящемъ краткомъ очеркѣ можно только слегка коснуться.

По отношенію къ аномаліямъ, замѣчаемымъ въ приливѣ и отливѣ на нѣкоторыхъ частяхъ побережья, капитанъ Ричардсъ говоритъ: «Во внѣшней части пролива Жуанъ де-Фука, теченіе приливовъ и отливовъ не имѣетъ большой силы, и быстрота его мѣняется между однимъ и четырьмя узлами, хотя рѣдко достигаетъ послѣдней скорости; но съ приближеніемъ къ болѣе узкой части пролива, въ сосѣдствѣ съ островами Рэсъ, гдѣ прорывается напоръ воды изъ залива Георгія, сдѣланный и сгущенный лабиринтомъ острововъ, стѣсняющихъ входъ залива, неудивительно, что встрѣчаются водовороты, въ теченіи образуется необыкновенная быстрота,—словомъ, появляются особенности и неправильности, которыя ускользаютъ отъ всякаго опредѣленія, такъ что выводъ общихъ законовъ скорѣе спутаетъ моряка, чѣмъ принесетъ ему пользу.

«Теченіе приливовъ направляется къ сѣверу вдоль внѣшней части береговъ материка и острова Ванкувера.

«На западной сторонѣ острова приливы и отливы правильно смѣняются каждые шесть часовъ.

«Потому, наиболѣе поразительныя неправильности заключаются въ проливѣ Фука, между архипелагомъ острововъ Рэсъ и мысомъ Меджъ, на разстояніи полутора миль; тщательное изслѣдованіе наблюденій произведенныхъ у Эсквимальта и на островахъ Архипелага Гаро показываетъ, что въ лѣтніе мѣсяцы, маѣ, іюнѣ и іюлѣ, приливъ и отливъ наступаетъ здѣсь только одинъ разъ въ сутки. Самая высокая вода прилива бываетъ въ полночь, и въ продолженіе всѣхъ трехъ мѣсяцевъ постоянно совпадаетъ въ этотъ часъ съ перемѣнами луны. При приливѣ вода выступаетъ на восемь до десяти футовъ; при отливѣ, она уходитъ на четыре или на пять футовъ. Какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ вода остается безъ перемѣны около двухъ часовъ, развѣ подымется сильный вѣтеръ съ моря.

«Въ августѣ, сентябрѣ и октябрѣ приливъ и отливъ наступаетъ два раза въ сутки.

«Зимой тоже повторяется, только обратно: снова двѣнадцати-ча-

совой приливъ смѣняется такимъ же отливомъ; но полноводіе бываетъ въ полдень, а не въ полночь, какъ лѣтомъ.

«Въ февралѣ, мартѣ и апрѣлѣ приливъ и отливъ опять повторяется два раза въ сутки, и вода наиболѣе возвышается отъ часу до трехъ по полуночи. Такимъ образомъ, если въ лѣтніе мѣсяцы самая низкая вода бываетъ днемъ, въ зимніе она бываетъ ночью.»

Для предотвращенія возникающихъ изъ такихъ неправильностей опасностей, немаловажныхъ для моряка, идущаго этими берегами, а также и для его руководства, построены маяки, которые капитанъ Ричардсъ описываетъ такимъ образомъ:

«Проливъ Жуанъ де Фука хорошо освѣщенъ. На небольшомъ островѣ Татушъ, близъ мыса Лестн, зажигается бѣлый перворазрядный огонь на вышинѣ ста шестидесяти двухъ футъ надъ уровнемъ моря, видимый въ ясную погоду на разстояніи отъ осьмнадцати до двадцати миль. У Нью-Денженессъ и Адмиралти-Хэдъ (Admiralty Head) на южномъ берегу, и на островѣ Смита или Блюитъ на восточной оконечности пролива стоятъ также хорошіе маяки, между тѣмъ какъ на сѣверѣ блеститъ яркій огонь на островахъ Рэсъ и маякъ у входа порта Эсквимальта. Такимъ образомъ, когда потеряется изъ виду свѣтящаяся точка на мысѣ Лестн, приходится пройти не болѣе шестнадцати миль, пока не появится маякъ острововъ Рэсъ, а отъ него сейчасъ же виднѣются огни у Нью-Денженесса и Эсквимальта.»

Множество удобныхъ гаваней лежатъ на прибрежьи острова Ванкувера, потому, начиная съ SW-й оконечности его, гдѣ портъ Санъ-Жуанъ представляетъ вполне защищенную стоянку для кораблей, отъ всѣхъ вѣтровъ, кромѣ SW четверти, полезно и занимательно въ краткомъ очеркѣ описать всю береговую линію съ ея гаванями и прилежащими земледѣльческими окрестностями:

Къ востоку отъ порта С. Жуанъ берегъ имѣетъ видъ суровый и утесистый; многочисленныя бухты и небольшіе заливы могутъ однакоже укрывать малыя суда, и заливъ Сукъ удобнѣе вмѣщаетъ большія суда и небольшіе пароходы.

Портъ Эсквимальта, на разстояніи восьми съ половиною миль отъ горъ Рэсъ Роксъ, на которыхъ блеститъ яркій вышеописанный маякъ, отличается бѣлою башнею Физгардаго маяка, стоящаго у западной оконечности берега, при входѣ. Портъ этотъ представляетъ удобную и безопасную стоянку для кораблей всѣхъ размѣровъ, а входъ всегда доступенъ, благодаря хорошему освѣщенію; притомъ грунтъ, состоящій изъ голубоватаго ила, легко удерживаетъ якорь.

Величина этой отличной гавани около трехъ миль длины на двѣ ширины, съ среднею глубиною отъ шести до восьми сажень;

по неправильно очертанной окружности ея выступаютъ утесистые мысы, обложенные островами; мѣстами небольшія бухты прижимаютъ пзъ легкой покатости песчанаго взморья и дополняютъ картину. Всѣ мѣстныя природныя условія облегчаютъ разширеніе городской черты, равно какъ и сооруженіе доковъ, такъ что не подлежитъ никакому сомнѣнію, что этотъ щедро надѣленный природою пунктъ сдѣлается средоточіемъ королевскихъ морскихъ силъ на Тихомъ океанѣ. Госпиталь и складочныя магазины для удовлетворенія потребностей экспедиціонныхъ эскадръ, наконецъ казарма для офицеровъ и экипажей сѣверо-американской пограничной комиссіи, придаютъ уже этому порту полу-офіціальныя характеръ.

«Портъ Викторія лежитъ къ востоку отъ Эсквималта, на разстояніи двухъ миль съ небольшимъ; входъ въ нее запертъ оконечностями Огденъ и Ме-Дохлинъ; онъ запруженъ отмелями, а фарватеръ узокъ и извилистъ; съ поднятіемъ SW и SO сильныхъ вѣтровъ дѣлается сильный прибой, почему стоять на якорѣ передъ входомъ не безопасно, между тѣмъ какъ нагруженныя суда не могутъ войти для своей защиты въ самую гавань, развѣ наступитъ половодіе во время прилива. Корабли, сидящіе 14 или 15 футъ въ водѣ, при такихъ условіяхъ, могутъ вступать въ гавань, корабли же, сидящіе 17 футъ, входятъ только съ самыми высокими весенними приливами.

«Фарватеръ уставленъ бабанами, и вообще всѣ мѣры были приняты, чтобы обезопасить входъ по мѣрѣ возможности, но безъ сомнѣнія гавань можетъ быть еще улучшена искусственными средствами.

«Землечерпательная машина въ скоромъ времени будетъ работать въ гавани, и такимъ образомъ можно надѣяться получить среднюю глубину болѣе 20 футъ. Выборъ этого порта въ началѣ компаніею Гудзонова залива, въ качествѣ складочнаго мѣста и факторіи, былъ удаченъ, потому что гавань оказалась достаточною для малочисленныхъ и небольшихъ судовъ компаніи, но впоследствии было бы ошибкою не перенести коммерческій портъ въ Эсквималтъ.»

Морской рукавъ, который образуетъ рейдъ Викторіи, тянется къ сѣверу въ продолженіи нѣсколькихъ миль; средняя ширина его достигаетъ нѣсколькихъ сотъ сажень, и въ одномъ пунктѣ онъ отдѣляется только узкою косою отъ порта Эсквималта. Сдѣлано было предложеніе прорѣзать этотъ перешеекъ каналомъ и соединить оба порта; къ окончательному выполненію этого плана остается удалить единственное препятствіе, которое встрѣчаетъ судоходство на баржахъ, а именно, разширить этотъ слишкомъ узкій проходъ, что

имѣло бы большое значеніе для торговыхъ интересовъ Викторіи; хотя только второстепенное по отношенію къ устройству конной или паровой желѣзной дороги.

Слѣдуя дальше по берегу къ сѣверу, приходится обходить много плоскихъ, каменистыхъ острововъ, большихъ и малыхъ, между которыми прорывающіяся воды залива Георгія журчатъ какъ горный потокъ. Волнистая земля, имѣющая видъ парка, вырѣзаннаго окруженными бухтами, характеризуетъ берега до морскаго рукава, известнаго подъ именемъ залива Сааниль, который капитанъ Ричардъ описалъ слѣдующимъ образомъ.

«Заливъ этотъ образуетъ изъ юговосточной части Ванкувера полуостровъ, длиною около 20 миль по направленіямъ къ NNW и SSO, съ шириною отъ восьми миль въ южной оконечности до трехъ въ сѣверной. На южномъ берегу полуострова лежатъ гавани Эсквималя и Викторіи; окружающая ихъ страна, кругомъ на пять миль, отличительною чертою имѣетъ горы, перемежающіяся съ озерами, хотя мѣстами тянутся открытые луга и плодородная почва. Сѣверный участокъ вмѣщаетъ на протяженіи около десяти миль, лучшую землю для обработкѣ на Ванкуверѣ. По берегамъ идетъ опушка изъ сосноваго лѣса; внутри же страна состоитъ изъ чистыхъ луговъ,—изрѣдка поросшихъ дубомъ,—и, въ значительномъ количествѣ, изъ воздланной земли. Слои каменнаго угля здѣсь также были найдены.

«Далѣе на сѣверъ, лишь портъ Ковичанъ есть мѣсто, удобное для якорной стоянки, но если бы долина Ковичанъ не отличалась широкой полосой плодородной земли, то самый портъ не обратилъ бы на себя вниманія, и вообще ему приличествуетъ скорѣе названіе бухты, чѣмъ гавани.

Въ высшей степени замѣчательный дистриктъ Ковичанъ съ окружающими его областями Коміанель, Квамишекъ, Сомемось и Швавинванъ требуютъ внимательнаго и подробнаго разсмотрѣнія на основаніи того огромнаго значенія, которое они имѣютъ для колоніи въ агрономическомъ отношеніи.

Долина Ковичанъ, у берега моря, имѣетъ ширину пятнадцать миль, но затѣмъ, по поправленію къ западу, она быстро суживается до шести миль. Высокіе горные края изъ известковаго песчаника, ее окаймляющіе, стоятъ неприступною преградою какъ съ сѣвера, такъ и съ юга... Вывѣтриваніе и разложеніе этихъ горныхъ породъ, содержащихъ углекислую известъ, и образовали основныя элементы, изъ которыхъ слагается почва въ долину Ковичанъ.

И дѣйствительно, въ этой мѣстности преобладаетъ углекислая известь, хотя здѣсь встрѣчаются и другія земли; верхній слой, нами описываемый, толщина котораго приблизительно два или три фута, поκειται на довольно устойчивой подстилкѣ голубаватой глины или хряща.

- Почва, легкаго, пористаго состава, образованная изъ правильной смѣси глины, песку, углекислой извести и чернозема, удобно поглощаетъ и удерживаетъ влагу,—между тѣмъ какъ темный, бурый цвѣтъ ея и совершенное отсутствіе бѣлыхъ, известковыхъ земель указываютъ на способность принимать и сохранять всегда лучистый теплородъ. Опыты, произведенные надъ образчиками, взятыми въ равнинахъ Соменось, доказали, что, поглощая воду, почва увеличивается на одну пятую до одной восьмой своего объема. Большая часть грунта, вдоль рѣчнаго ложа, состоитъ изъ наплыва глины буроватаго цвѣта и прекрасно можетъ засѣиваться пшеницей, бобами, рѣпой и краснымъ трилистникомъ. Наносные осадки долины, впрочемъ, не вездѣ состоятъ изъ глины; во многихъ мѣстахъ, особенно на югѣ, слой чернозема лежитъ на камнѣ и пескѣ. Плодородіе его видно изъ обильныхъ сборовъ картофеля—растенія, очень истощающаго почву,—въ теченіе многихъ лѣтъ снимаемыхъ туземцами на одной и той же полосѣ.

Почва равнинъ состоитъ преимущественно изъ гравія, и нерѣдко при этомъ песчана; она раститъ ячмень, овесъ, рожь, гречиху, горохъ, кормовыя травы, корневыя растенія, картофель, рѣпу, морковь и вообще огородную зелень. Пшеница съ успѣхомъ разводится на большей части грунтовъ острова, а съ надлежащей распахкой, рѣшительно на всѣхъ. Влажность атмосферы нѣкоторыхъ временъ года будетъ, можетъ быть, служить предѣломъ свободной обработкѣ манса; но, по всѣмъ вѣроятіямъ, разведеніе его здѣсь сдѣлается главнымъ предметомъ земледѣльческой промышленности, самую важную статью внутренняго потребленія и вывоза.

Нѣтъ сомнѣнія, что, по введеніи правильного хозяйства, изъ этой страны можно будетъ извлекать столько же пользы, какъ изъ любой области американскаго материка; климатъ же здѣсь еще гораздо болѣе благоприятствуетъ земледѣлію, вслѣдствіе отсутствія чрезмѣрныхъ жаровъ и засухи калифорнскаго лѣта, равно какъ и зимнихъ морозовъ континентальной Америки.

Глинистые слои, толщиной неменѣе двухъ или трехъ футовъ, съ большою примѣсью известковаго начала, особенно хороши подъ фруктовыя деревья.

Рѣчные берега могли бы производить различные сорта сливъ и

грушъ, между тѣмъ какъ дубомъ поросшія равнины по берегамъ озера Соменосъ и Квамишанъ,—которыя имѣютъ до того сухой грунтъ изъ песчаной глины, что послѣ нѣсколькихъ часовъ дожда эту глину можно уже формовать,—какъ нельзя лучше способны къ разведенію садовъ. Яблоки, груши, сливы, вишни и проч. могли бы здѣсь родиться въ совершенствѣ.

Нужно полагать, что также бы успѣшно принялись здѣсь орѣхъ и дикая лоза, какъ произрастаютъ самородныя ягоды и плоды: ежевика, тутовая ягода, малина, земляника, красная и черная смородина, брусника, черника, роскошная плодовитость которыхъ не требуетъ почти никакого ухода. Земляника попадаетъ на лугахъ, и величина ея не уступаетъ садовой клубникѣ.

Роды и виды растеній, дико растущихъ въ этомъ благодѣтельномъ краѣ, доходятъ до безчисленнаго разнообразія. Изъ нпхъ украшеніемъ луговъ служатъ слѣдующія: Бѣлый горошекъ, дикій бобъ, будра, бѣлый клеверъ, тростниковая трава, породы мотика, дикій овесъ, самородная тимоеева трава, букьюца бѣлая, астрагалъ, бресъ, дикій подсолнечникъ, ноготки, полевой латукъ, крапива, бѣлый дагиль, дикая лилія, бурый спитникъ.

Напоротникъ доходитъ до поразительныхъ размѣровъ,—шести и даже осмь футъ; но вообще трава имѣетъ очень сильный ростъ.

Въ экономическомъ отношеніи наиболѣе замѣчательны дубъ и сосна; впрочемъ, слѣдующій списокъ указываетъ на всѣ виды деревьевъ и кустарниковъ, водящихся на островѣ:

Дубъ, красный или болотный клень, бузина, земляничное дерево, дикая яблонь, орѣшникъ, калина, ива, бальзаминъ, тополь, различныя породы сосны, ель, пихта, кедръ, барбарисъ, черемуха, ежевика; желтая слива, горькая груша, черная и красная малина, бѣлая малина, иглистая алая малина, иглистая смородина, болотная смородина, различные виды черной смородины, медвѣжья ягода, красная бузина, клюква, калина, брусника, черника, съ многими видами, черная и бѣлая терновая ягода.

Общія свойства этой области, судя по нѣкоторымъ признакамъ, обобщаютъ,—при спеціальному изслѣдованіи и внимательномъ розысканіи,—открыть существованіе многихъ цѣнныхъ минераловъ, прекрасныхъ строевыхъ матеріаловъ, плиты, известняка (отчасти сильно окристаллизированнаго) въ изобиліи.

Край этотъ хорошо орошается озерами и довольно значительными потоками; нѣсколько водопадовъ низвергаются у морскаго рукава, покрытаго мельницами, въ области Шаупиганъ; заливъ этотъ и во многихъ другихъ частяхъ своихъ до сліянія съ рѣкою Ковичанъ представляетъ значительныя удобства для устройства мельницъ

Нѣсколько другихъ потоковъ достаточно надѣляютъ водою всю страну, чтобы удовлетворить потребностямъ даже большого населенія, какъ напр. для устроенія мукомольныхъ и пильныхъ мельницъ, такъ и для заложенія фабрикъ и заводовъ; но расположены они всѣ внутри острова, въ разстояніи нѣсколькихъ миль отъ берега.

Вся эта область состоитъ изъ плодородной дельты, окруженной роскошными лугами; границу ея образуетъ цѣпь обрывистыхъ горъ; мѣсто для города или селенія на ней еще окончательно не избрано. Много представляется удобныхъ мѣстностей, хотя недостатковъ воды еще невольно удерживаетъ отъ поселенія.

Вся поверхность выше названныхъ округовъ равняется 57 658 акрамъ (около 20 тысячъ десятигнъ), изъ которыхъ 50 000 лучшей, плодороднѣйшей земли высшаго качества, остальные же 7 658 также способны къ обработкѣ.

Слѣдовательно, земли здѣсь хватитъ для устройства фермъ на поселеніе еще пяти или шести сотъ семействъ, полагая на каждое среднимъ числомъ по сотнѣ акръ или по 34 десятины.

Число туземныхъ жителей, на основаніи самыхъ точныхъ счисленій, опредѣлено въ двѣсти семействъ, что составляетъ отъ 800 до 1000 душъ. Они очень гостепріимны и весьма охотно приняли бы бѣлыхъ колонистовъ.

Поодаль отъ этого вышеописаннаго нами плодороднаго края, лежитъ Адмиральскій островъ, или островъ Соленаго ключа, снабженный двумя хорошими портами, Фульфордскимъ на SO-й сторонѣ и Гаписовымъ на О-й.

Островъ этотъ большею частью покрытъ густымъ лѣсомъ, но на немъ на довольно обширное пространство раскидываются и луга, какъ на сѣверной оконечности его, такъ и по берегамъ фульфордской гавани,—на которыхъ начинаютъ теперь возникать селенія колонистовъ, подъ именемъ округа Соленаго ключа, такъ названнаго отъ сосѣдства нѣкоторыхъ соляныхъ источниковъ на островѣ.

Геологическое строеніе острова совершенно тождественно съ стравою, у побережья которой онъ лежитъ; потому и на немъ изобилуетъ камень, образующій прекрасный строевой матеріалъ, а также и песчаная глинистая почва, привлекающая земледѣльца.

Доходъ съ небольшихъ фермъ, разбѣянныхъ по этой области, очень удовлетворителенъ и долженъ поощрить дѣятельнаго колониста, который самъ ходитъ за плугомъ и не нуждается въ наемномъ трудѣ.

Отъ сѣверной оконечности Адмиральскаго острова до Нанаимо, береговая линія простирается на разстояніи около двадцати миль,

и на всемъ протяженіи своемъ, она обложена цѣною острововъ, образующихъ между собою и материкомъ множество проходовъ, чрезъ которые теченія океана прорываются стремительными потоками.

Портъ Нанаймо описывается слѣдующимъ образомъ въ «Руководствѣ для мореплавателей»: «Когда вода потопляется отъ мели, то портъ представляетъ обширную поверхность воды; глубокія мѣста впрочемъ немногочисленны, хотя мѣста въ немъ для якорной стоянки значительнаго количества кораблей,—довольно.»

Объ каменномъ углѣ ваиштанъ Ричардсъ говоритъ такимъ образомъ: «Копи у Нанаймо доставляютъ хорошій, смолистый уголь, очень способный для употребленія въ топливо. Онъ, впрочемъ, легче на десять процентовъ валійскаго угля и сгораетъ скорѣе его. Разработка каменноугольныхъ копей далеко не соответствуетъ еще важности ихъ, вѣроятно вслѣдствіе незначительности спроса. Но по мѣрѣ того, какъ качества этого угля дѣлаются болѣе извѣстными, спросъ на него увеличивается. Теперь вывозится онъ въ Калифорнію въ большомъ количествѣ, и кораблямъ приходится нерѣдко ждать грузовъ, что не совсѣмъ удобно для нихъ. Нѣсколько новыхъ, очень обильныхъ пластовъ открыто въ послѣднее время; качество ихъ, какъ говорятъ, еще высшаго достоинства.

«Островъ Ньюкастель, лежащій въ сосѣдствѣ, производитъ также много каменнаго угля, разработка котораго на немъ значительна.

«Уголь, добытый въ Нанаймо, качествомъ своимъ превосходитъ уголь всѣхъ другихъ мѣстностей этой страны, и количества его безъ сомнѣнія достаточно, чтобы снабдить всю эту сторону Тихаго океана, на неопредѣленное время. Теперь цѣна его двадцать пять шиллинговъ (7 р. 50 к.) за тоннъ.

Какъ уже было сказано, каменноугольная почва эта состоитъ изъ крупнаго хряща, песчаника, глинны и наконецъ пластовъ каменнаго угля; судя по встрѣчающимся окаменѣlostямъ, отнести ее можно къ меловой формациіи.

Удѣльный вѣсъ угля = 1,24; химическій составъ опредѣляется такимъ образомъ: углеродъ = 66,93, водородъ = 5,32, азотъ = 1,02, сѣра = 2,20, кислородъ = 8,70, зола = 15,83, слѣдов. по составу сходенъ съ углемъ, добываемымъ въ Чили и также на Борнео; главную черту сходства составляетъ количество содержащагося водорода.

Но вообще самая настилка слоевъ претерпѣла много переворотовъ отъ вулканическихъ силъ, работавшихъ въ сосѣдствѣ; неправильности въ наслоеніи здѣсь очень часты, и горныя породы, ле-

жация въ основаніи каменноугольныхъ пластовъ, мѣстами разбиты и разбросаны самымъ удивительнымъ образомъ.

Встрѣчаются также соляные источники.

Съ этими менеральными богатствами область Нанаймо съ ея округами соединяетъ всѣ условія для развитія земледѣлія, и уже теперь городъ Нанаймо представляетъ удобный рынокъ для сбыта всѣхъ сельскихъ продуктовъ.

Окружающая страна раздѣляется на округа: горный, кедровый и брусничный, на основаніи природныхъ качествъ ихъ.

Горный округъ простирается на 16 000 акръ; какъ указываетъ самое названіе, характеръ мѣстности гористый и утесистый; плодородная земля лежитъ вдоль рѣкъ, между которыми особенно извѣстна рѣка Миллстонъ (Millstone); впрочемъ, луга здѣсь отличнаго качества, а лѣсъ, отъ мала до велика, составляетъ очень хорошій стросовой матеріалъ. Сказанное объ области Ковичанъ и сосѣднихъ съ нею мѣстностяхъ можетъ примѣниться къ брусничной и кедровой полосамъ этой страны, а также къ низменной дельтѣ, къ ней примыкающей; плодородный слой земли, во всѣхъ этихъ случаяхъ, состоитъ изъ песчаной глиняной настилки; на дельтѣ же, образованной рѣкою Нанаймо, черноземъ достигаетъ значительной глубины. Почти вся кедровая полоса, включающая 11 000 акръ, способна къ земледѣльческой обработкѣ и мѣстами поражаетъ своей плодородностью.

Г-нъ Б. В. Пирсъ, изслѣдователь этой страны, говорить въ своемъ рапортѣ: «климатъ здѣсь очень похожъ на климатъ Викторіи; общая лѣтняя температура высока, съ совершеннымъ почти отсутствіемъ дождей, но съ обильными росами; зима умеренна; снѣгъ обыкновенно выпадаетъ на десять дней; морозы, хотя не сильныя, бываютъ продолжительныя. Дожди преобладаютъ весной, и среднимъ числомъ падаютъ въ большемъ количествѣ, чѣмъ въ Англіи.»

Нанаймо лежитъ въ 70 верстахъ отъ Викторіи, къ сѣверу; сообщеніе съ нимъ пока возможно только моремъ. Переѣзды легко и быстро совершаются на многочисленныхъ небольшихъ каботажныхъ судахъ. Теперь ходитъ небольшой винтовой пароходъ.

Приняты были мѣры, чтобы открыть прямую дорогу къ Викторіи, что должно имѣть величайшее значеніе для обоихъ мѣстъ, а также и для округовъ, между ними заключающихся. Благодаря высокому уровню, до котораго достигаетъ приливъ, портъ Нанаймо представляетъ особенныя удобства для устройства доковъ.

Долина Комаксъ,—также плодородная, земледѣльческая область, содержащая въ себѣ, какъ нужно полагать, около 300 000 акръ, лежитъ къ сѣверу отъ Нанаймо; такъ какъ она еще не была изслѣдована, а только частью разсмотрѣна, то нельзя дать болѣе обстоятельнаго отчета о свойствѣ ея, какъ только, что общій характеръ ея сходенъ съ долиною Ковичанъ, различные округи и дельта которой подробно описаны выше.

Идя далѣе на сѣверъ и западъ, мимо острова Вальдеса и пролива Джонстона, гдѣ пролегаетъ прекрасный путь для пароходовъ, съ весьма удобными якорными стоянками, мореплаватель достигаетъ NW оконечности острова, гдѣ стоитъ фортъ Рупертъ,—торговая факторія компаніи Гудзонова залива. Здѣсь преобладаетъ также каменноугольная формація, которая встрѣчается въ Нанаймо; но вулканическія силы здѣсь дѣйствовали слабѣе, почему пласты лежатъ почти горизонтально, хотя еще только верхніе слои до сихъ поръ были разсмотрѣны, и то не вполне.

Западное побережье острова, начинающееся мысомъ Скоттъ, имѣетъ въ своей характеристикѣ много замѣчательнаго. Общій видъ и наружность горнаго края, возвышающагося по береговой линіи этой, были уже описаны; теперь остается только указать на нѣкоторыя особенности въ гидрографическомъ и т. п. отношеніи.

Отъ мыса Скотта на западъ тянется группа острововъ на протяженіи сорока миль; состоитъ она изъ трехъ большихъ и нѣсколькихъ малыхъ острововъ,—высокихъ, коническихъ, голыхъ, кегельныхъ скалъ. Треугольный островъ, крайній западный изъ всей группы, есть весьма замѣчательный голый утесъ, вышиною въ 1000 футъ, съ удивительною зазубриной на вершинѣ. Между мысомъ и ближайшимъ островомъ находится удобный, широкій проходъ въ двѣ или три мили ширины.

Песчаная банка облегаетъ берегъ, по направленію къ югу, простираясь отъ группы вышеописанныхъ острововъ до Лѣснаго мыса (Woody Point); совершенно сходная съ банкою, которая отъ входа въ проливъ Жуанъ - де - Фука протягивается къ сѣверу почти до Нутка-зунда, а къ югу до материка ниже 48°. Глубокій морской рукавъ, въ направленіи отъ Лѣснаго мыса до нижней оконечности Нутки, отдѣляетъ эти банки, которыя на западъ достигаютъ 125° и 126° W долготы. Глубина его, среднимъ числомъ, отъ 40 до 100 сажень, съ песчанымъ и каменистымъ дномъ въ болѣе мелкихъ частяхъ, и съ голубоватымъ иломъ на днѣ—въ болѣе глубокихъ. Чѣмъ далѣе на западъ, тѣмъ банки эти мелѣютъ и обрываются

ограничиваются острымъ утесомъ, за которымъ глубина невѣстна.

Какъ у NW, такъ и у SW оконечности острововъ, на банкахъ этихъ водится треска.

По всему западному берегу замѣчается южное теченіе, которое перѣдко сноситъ къ S корабли съ ихъ прямого пути.

Тотчасъ къ S отъ мыса Скотта, врѣзывается значительный морской рукавъ Каатсинъ и пропикаетъ въ глубину острова почти до самаго форта Руперта на восточной сторонѣ.

Туземные обитатели береговъ этого залива сохранили свою первобытную дикость болѣе, чѣмъ въ другихъ частяхъ острова. Это кроткое племя, числомъ около 530, ежегодно убываетъ, хотя здѣсь болѣе молодежи и дѣтей, нежели между туземцами, стоящими въ болѣе близкихъ сношеніяхъ съ бѣлыми. Между тѣмъ, какъ прочія племена здѣсь приплюскиваютъ головы младенцевъ, привязывая ее къ доскѣ, здѣшнія ограничиваются тѣмъ, что сдавливаютъ ихъ платкомъ и придаютъ имъ форму конуса, вершину котораго образуетъ темя.

У этого залива также найденъ былъ каменный уголь, въ свойствахъ своихъ сходный съ углемъ, открытымъ у Нанаймо и форта Руперта; настанетъ время, когда и его будутъ разрабатывать.

Лѣсной мысъ отдѣляетъ Каатсинъ отъ округа Кайокгота, который простирается до Нутка-зунда. Туземное населеніе здѣсь очень многочисленно; оно было еще больше нѣсколько лѣтъ тому назадъ. Между этимъ племенемъ и обитателями Нутки существуетъ кровная месть: послѣдніе убили многихъ изъ первыхъ.

Нутка-зундъ есть глубокій рукавъ съ немногими гаванями и удобными стоянками. Небольшой рейдъ при входѣ достопамятенъ, какъ мѣсто, откуда Испанія приступила къ своему насильному овладѣнію островомъ. Почти прямо напротивъ лежитъ бухта, замѣчательная какъ якорная стоянка Кука. Племя Нутки всего считается не болѣе 457 душъ. Вдоль всего побережья, каждый мысъ, каждое возвышеніе сохраняетъ слѣды нѣкогда жилаго мѣста, что указываетъ на многочисленность прежняго населенія, хотя нужно принять въ расчетъ также склонность къ кочевой жизни настоящихъ обитателей.

Зундъ Клайковотъ отличается отъ всѣхъ заливовъ побережья. Входъ запруженъ многими банками, песчаными и каменными отмелями. Узкія бухты его напоминаютъ скорѣе сосѣдніе заливы; но въ геологическомъ отношеніи различіе ощутительное. Орографическую ось мѣстности образуетъ гнейсогранитная скала, метаморфической формации; къ ней примыкаютъ горныя породы роговой обманки и крупнозернистаго, кварцеваго камня, по которому про-

бѣгаютъ жилы траппа и кварца, что свидѣтельствуеть о минеральныхъ богатствахъ страны.

Зундъ Барклэй, почти у самаго входа въ проливъ Жуанъ де Фука, имѣеть огромное географическое значеніе. Онъ довольно открытъ и усѣянъ многочисленными островами; здѣсь есть очень удобныя якорныя стоянки, между прочими одна, въ удобномъ разстояніи отъ входа, расположена у мыса Билъ, гдѣ будетъ сооруженъ маякъ.

У внутренняго края залива, въ берегополѣ горномъ хребтѣ открывается ущелье, извѣстное подъ именемъ проходъ Алберни; чрезъ него, въ разстояніи 25 м., доходятъ до большой равнины, густо поросшей строевымъ лѣсомъ, рѣдкаго достоинства. Чрезъ нее протекаетъ рѣка, истокъ цѣлой «системы» озеръ, цѣнь которыхъ, съ сѣвера, протягивается по этой странѣ. Помѣщеніе для кораблей удобно, и вообще весь зундъ,—какъ входъ въ него, такъ и самая гавань,—превосходны по тѣмъ удобствамъ, которыя они представляютъ для выгодъ торговли.

Число туземнаго населенія простирается до 800 или 900 душъ и, какъ и въ другихъ мѣстахъ, единственные промыслы его имѣють цѣлью добываніе себѣ сѣстныхъ припасовъ.

Здѣсь водятся медвѣди, еноты, разнаго рода тюлени, моржи, также олени двухъ видовъ, большими стадами. Отсюда было выслано прекрасное дерево—мачта, на которой подняли флагъ въ Кью-Гарденѣ.

Метеорологія. Въ предшествующемъ общемъ очеркѣ острова Ванкувера уже былъ случай слегка коснуться его климата. Нижеслѣдующія метеорологическія замѣчанія укажутъ на характеръ временъ года этого побережья, въ теченіе послѣднихъ пятнадцати лѣтъ, и послужать къ ближайшему опредѣленію причинъ замѣтной разницы между береговымъ и континентальнымъ климатомъ на островахъ.

На западномъ берегу сѣверо-американскаго материка лѣтній зной умѣряется бореальными теченіями океана и тающими снѣгами; между тѣмъ какъ зимою не бываетъ того сѣвернаго теченія, которое омываетъ западные берега, увеличивая суровость времени года.

Арктическія теченія однако существуютъ и здѣсь; лѣтомъ они даже ощутительны далеко на югѣ, ниже широты Санъ-Франциско; но, растилаясь на большую поверхность, они менѣе понижаютъ температуру, и открытая страна побережья нагрѣвается теплыми лучами западнаго солнца; на не безпрепятственно дуютъ влажныя вѣтры запада,—почему, въ сравненіи съ восточнымъ берегомъ, при равной широтѣ мѣстности, изотермическія свойства значительно разнятся.

Еще много потребуетъ наблюденій прежде, чѣмъ можно сдѣлать общіе выводы и заключить о существованіи какого нибудь вѣрительнаго цикла въ смѣняемости времени года, и вообще предсказывать очередь ихъ въ этой смѣняемости. Впрочемъ, уже многое достаточно изслѣдовано, чтобы представить общую характеристику климата на Ванкуверѣ; а именно теплое, сухое лѣто, ясная, прекрасная осень, умѣренная, свѣжая зима и весна. Суровыя холодныя времена изрѣдка наступаютъ, но безъ всякой правильности.

Такъ зима 1846 года была особенно холодною: стужа началась 5 января и длилась неослабно до половины марта; въ это время рѣка Колумбія замерзла и термометръ показывалъ 5° ниже 0.

1847 годъ весь былъ очень умѣреннымъ.

Въ 1848 году, холодъ наступилъ 17 декабря; рѣка Колумбія покрылась льдомъ, но наканунѣ новаго года ледъ тронулся и рѣка очистилась.

Въ 1849 году, холода показались 27 ноября, во время полнолунія: ясные дни и морозныя ночи безостановочно смѣнялись до 10 декабря, когда рѣка Колумбія покрылась льдинами и снѣгъ выпалъ очень сильно. Такъ было до 18-го числа (снѣгъ лежалъ толщиною въ 7 футъ); тутъ снова сдѣлалось теплѣе, появились SO вѣтры и дожди, и погода стояла умѣренною до конца мѣсяца.

Вышеупомянутыя замѣчанія относятся вообще ко всему побережью; въ частности о Ванкуверѣ можно сказать слѣдующее:

1850 годъ былъ весь теплый, какъ это видно изъ термометрическихъ наблюденій, произведенныхъ въ фортѣ Викторіи. Въ немъ было 201 красныхъ дней, 96 пасмурныхъ и туманныхъ, 97 дождливыхъ и 17 съ паденіемъ снѣга. Но эти числа не совершенно точны; что касается до цифры красныхъ дней, въ нее не вошли всѣ тѣ дни, когда было хотя бы немного дождя или снѣга, между тѣмъ какъ остальную часть дня погода оставалась прекрасною.

Maximum температуры въ тѣни:

Въ 8 ч. — 65° Фар. — 20 іюня 1850.
 — 2 » — 84° » — 26 іюня »
 — 8 » — 73° » — 28 іюля »

Minimum температуры въ тѣни:

Въ 3 ч. — 14¹/₂ Фар. — 4 декабря 1850.
 — 2 » — 24° » — » » »
 — 8 » — 16° » — » » »

Снѣгъ выпалъ въ первый разъ 5 января; 24-го числа онъ лежалъ слоемъ въ 7 футъ толщины, но къ 28-му его уже не было.

Максимум температуры января достигало до 47° Фар.

Минимум было въ 21° Фар. 23-го числа. *Февралъ* былъ умѣренъ и тепелъ; 12-го распустились почки крыжовника; въ концу мѣсяца показался градъ, были дожди и морозы; **максимум температуры** доходилъ до 58°; **минимум** до 26° Фар.

Мартъ не былъ постояннымъ: вначалѣ господствовали легкія бури, но только мѣстами, такъ что 2-го числа, въ закрытыхъ мѣстностяхъ, раннія растенія уже одѣлись листомъ; самородная конопля выбѣжала на три першка, кустарникъ сталъ распускаться. Сережки ливы зацвѣли 7-го числа; 29-го снѣгъ все еще лежалъ на землѣ, между тѣмъ, какъ садовый ранункулъ былъ весь въ цвѣту. **Максимум температуры**—60°, **минимум**—27° Фар.

Апрѣль отличался сильными вѣтрами, перемежающимися съ штилемъ. 13-го числа зацвѣла земляника. **Максимум температуры** — 69°; **минимум**—35° Фар.

Май мѣсяцъ дала 15 ясныхъ, красныхъ дней, 12 пасмурныхъ, 4 дождливыхъ. 1-го числа равнины покрылись зеленью, лилія, тропинъ цвѣтъ, ранункулъ, жонкиль и многія другія растенія были уже въ полномъ цвѣту; камасъ зацвѣлъ, весенняя пшеница и горохъ поднялись, ранній картофель показался. 4-го числа волокодьчви и волчій бобъ пришли въ цвѣтъ, распустилась черешня, рябина, выка (журавинный горохъ), въ нагрѣтыхъ солнцемъ мѣстахъ. 6-го яблоня зацвѣла, земляника завязалась; 7-го взомель посѣянный въ мартѣ и апрѣлѣ картофель. 12-го бобы разцвѣли, 18-го шиповникъ. 25-го земляника стала поспѣвать, 31-го также дикій крыжовникъ. **Максимум температуры** былъ въ 79°, **минимум** въ 39° Фар.

Июнь имѣлъ 23 красныхъ дня, 7 пасмурныхъ и туманныхъ. 14-го числа зацвѣлъ золотой тростникъ, царица луговъ и проч. 17-го картофель. **Максимум температуры** 94°, **минимум** 47° Фар.

Июль—22 красныхъ дня, 9 облачныхъ. **Максимум температуры** 82°, **минимум** 52° Фар. 11-го поспѣли барбарисъ и малина; 17-го появились первыя сантифольныя розы на Ванкуверѣ,

Августъ—26 красныхъ и 5 облачныхъ дней. **Максимум температуры** 79°, **минимум** 53° Фар. 16-го слышался вдали громъ, отъ NO поднялся сильный вѣтеръ.

Сентябрь,—24 красныхъ дней и 6 облачныхъ. **Максимум температуры** 74°, **минимум** 45° Фар. 7-го числа была обильная роса.

Октябрь—20 красныхъ дней, 10 туманныхъ. **Максимум температуры** 70°, **минимум** 38° Фар.

Ноябрь—13 красныхъ дней, 14 облачныхъ, 3 дождливыхъ. 19-го

по всему берегу бушевалъ сильный вѣтеръ. Maximum температуры 55° , minimum 32° Фар.

Декабрь—10 красныхъ дней, 16 туманныхъ, 4 дождливыхъ, 1 съ паденіемъ снѣга. 4-го числа рѣка Фразеръ замерала, но ледъ скоро тронулся. Maximum температуры 48° , minimum $14\frac{1}{2}^{\circ}$ Фар.

Вотъ общій характеръ 1850 года, который можетъ дать понятіе о климатѣ, представляя нѣчто среднее между суровостью 1846 года и умѣренными, теплыми зимами, преобладавшими до 1859—1860 года, въ которомъ холода настали въ ноябрѣ и длились въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ съ сильнымъ паденіемъ снѣга.

Начиная съ марта 1860 года, погода постоянно была очень тихая и продолжалась такъ всю зиму до самой весны 1861 года. Лѣто же этого года было особенно знойно и сухо, ранняя осень отличалась своими ясными, чудными днями, хотя по временамъ были и холода; въ ноябрѣ господствовали сильные SO вѣтры и проливные дожди до первыхъ дней декабря мѣсяца.

Не должно упускать изъ виду, что въслѣдствіе островскаго положенія своего среди океана, температура котораго поразительно низка, *береговой* климатъ на Ванкуверѣ совершенно и существенно отличенъ отъ климата внутреннихъ низменностей и долинъ острова.

Въ четвергъ 1860 года, заканчивающейся 30-мъ іюня, наибольшая высота барометра была въ апрѣлѣ 30,53; наименьшая 29,25. Въ томъ же мѣсяцѣ было 17 ясныхъ дней, 7 дождливыхъ и 6 облачныхъ, съ переменчивыми и легкими восточными и южными вѣтрами. Морская вода стояла въ 50° Фар. Гигрометрическія наблюденія показывали между наблюденіями съ сухимъ и мокрымъ шарикомъ среднимъ числомъ, разницу въ $3^{\circ},7-10^{\circ}$ Фар. Средняя температура была вообще въ $51\frac{1}{2}^{\circ}$ Фар..

Въ май—барометръ достигалъ средней высоты въ 30,04. Было 18 красныхъ дней, 9 дождливыхъ и 4 туманныхъ, съ переменчивыми, SW вѣтрами. Температура морской воды была въ 51° Фар. Термометрическія наблюденія показывали среднимъ числомъ $55\frac{1}{4}^{\circ}$, разница между наблюденіями съ сухимъ и влажнымъ шарикомъ въ $4^{\circ} 1-10^{\circ}$ Фар.

Іюнь—20 ясныхъ, 6 дождливыхъ и 4 туманныхъ дня. Средняя барометрическая высота равнялась 30,02. Средняя термометрическая 61° , а разница въ наблюденіяхъ надъ влажностью $4^{\circ} 7-10^{\circ}$ Фар. Температура морской воды была 55° Фар.

Іюль—16 красныхъ дней, 6 туманныхъ, 7 дождливыхъ. Средняя барометрическая высота 29,93; термометрическая $60^{\circ} 1$ Фар. Гигрометрическая разница $3\frac{1}{2}^{\circ}$ Фар. Преобладающими вѣтрами

были южный и юго-восточный; иногда наступало совершенное безвѣтріе.

Август—24 ясныхъ дня и 7 дождливыхъ. Средняя высота барометра 30,01; термометра 63 $\frac{1}{2}$ ° Фар.; результатъ гигрометрическихъ наблюдений 1°; температура морской воды 58 $\frac{1}{2}$ ° Фар. Господствующіе вѣтры: SW, S и SW.

Сентябрь—18 красныхъ дней, 7 дождливыхъ, 5 облачныхъ. Средняя высота барометра 30,12; термометра 57 $\frac{1}{2}$ ° Фар.; разница гигрометрическая 1°; температура воды морской 55° Фар. Преобладающіе вѣтры: S и SSW.

Октябрь—13 ясныхъ дней, 11 дождливыхъ, 7 облачныхъ. Средняя барометрическая высота 30,01; термометрическая 54° Фар., гигрометръ 103—155. Температура морской воды 50° Фар.; преобладающій вѣтеръ былъ NO., смѣняющійся штилемъ.

Ноябрь—10 красныхъ дней, 12 дождливыхъ, 8 облачныхъ. Средняя высота барометра 30,18; термометра 49 $\frac{1}{2}$ ° Фар., гигрометрическія наблюденія: 1° 1—30 Фар. Температура морской воды 47 $\frac{1}{2}$ ° Фар. Господствующими вѣтрами были N и NW до OSO.

Декабрь—15 ясныхъ дней, 9 дождливыхъ, 7 облачныхъ. Средняя барометрическая высота 29,96; термометрическая 42° Фар.; гигрометрическая разница 1° 5—6 Фар. Температура воды 45 $\frac{1}{2}$ ° Фар. Вѣтры N и NO, непостоянные и съ частымъ безвѣтріемъ.

1861 годъ. — *Январь*—10 ясныхъ дней, 11 дождливыхъ, 10 туманныхъ. Средняя барометрическая высота 30,01; термометрическая 38° Фар.; гигрометръ 3° Фар. Температура морской воды 43 $\frac{1}{2}$ ° Фар. Вѣтры переменчивые, часто совершенное безвѣтріе.

Февраль—9 ясныхъ дней, 7 дождливыхъ, 11 туманныхъ, 1 со свѣгомъ. Средняя высота барометра 29,94, термометра 44 $\frac{1}{2}$ ° Фар.; гигрометръ 3° Фар.; морская вода 43 $\frac{1}{2}$ ° Фар. Вѣтры легкіе, переменчивые, съ частыми перерывами.

Мартъ—15 красныхъ дней, 4 дождливыхъ, 19 облачныхъ, 3 свѣжныхъ. Средняя высота барометрическая 30,02; термометрическая 46° Фар., гигрометръ 2 $\frac{1}{2}$ ° Фар. Морская вода 44 $\frac{1}{2}$ ° Фар. Вѣтры слабы и переменчивы.

Легко оцѣнить, какъ съ гигиенической, такъ и съ агрономической точки зрѣнія, всю важность замѣчаемой разницы при сравненіи этихъ двухъ списковъ, составленныхъ по наблюденіямъ на морѣ и на сушѣ.

Влажность воздуха удобно наблюдается посредствомъ сравненія термометровъ съ сухимъ и мокрымъ шариками.

Отсутствіе грозъ и сопряженныхъ съ нею бурь замѣчательно.

Вдали слышатся по временамъ перебаты грома, но электричество рѣдко разряжается надъ самымъ Ванкуверомъ.

III.

ПОЛИТИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФІЯ И СТАТИСТИКА.

Населеніе колоніи Ванкувера, за исключеніемъ туземцевъ, достигаетъ отъ 4000 до 5000. Между ними встрѣчаются представители почти всѣхъ европейскихъ и американскихъ національностей, съ сильнымъ и постоянно увеличивающимся элементомъ темнокожихъ народностей и китайцевъ.

Туземное населеніе считается въ 18 000, но находится въ состояніи видимаго упадка; много было сдѣлано попытокъ со стороны миссіонеровъ различныхъ исповѣданій хотъ нѣсколько цивилизовать ихъ, и нѣтъ сомнѣнія, что со временемъ труды ихъ принесутъ свои плоды въ воспримчивомъ молодомъ поколѣніи; но отъ взрослыхъ многого ожидать нельзя, и въ этомъ отношеніи туземный элементъ можетъ получить только въ будущемъ нѣкоторое значеніе въ политическомъ сложеніи здѣшняго общества.

Изрѣдка попадаются старательные, честные индивидуумы между ними, но въ массѣ нельзя полагаться на ихъ трудъ, и въ настоящее время, съ немногими исключеніями, они не могутъ входить въ расчетъ при опредѣленіи производительныхъ силъ страны. Какъ всѣ необразованные народы, они питаютъ глубокое непреодолимое отвращеніе ко всякому тяжелому и постоянному руководѣльному труду; но въ грубыхъ вырѣзныхъ издѣліяхъ ихъ и выдѣлкѣ украшеній проглядываютъ слѣды большаго искусства и способности къ руководѣлью, между тѣмъ какъ въ то же время они очень хитро промышленяютъ мѣною.

Нарѣчія различныхъ племенъ возводятся къ пяти главнымъ группамъ, на которыя распадается языкъ материка. Характеристическую черту составляютъ глубокіе, горловые звуки, часто повторяющіеся, и которые можно передать только соединеніемъ буквъ *x*, *t*, *z*; прислушиваясь къ ихъ выговору, можно составить себѣ понятіе о томъ, чѣмъ былъ вѣроятно древній мексиканскій языкъ. Съ бѣлыми говорятъ они на языкѣ, извѣстномъ подъ именемъ чинукъ, и составленномъ изъ смѣси изуродованныхъ англійскихъ, французскихъ и испанскихъ словъ съ туземными нарѣчіями: слова просто сопоставляются, безъ всякой грамматической связи.

Энергію свою растрачиваютъ они исключительно на охоту и кровавую месть; нравственной упадокъ дѣлаетъ изъ проституціи ихъ

женъ источникъ дохода для нихъ; подъ вліяніемъ «огненной воды» они совершаютъ величайшія преступленія.

Но вообще поведеніе ихъ удивительно скромно; и поселенецъ не долженъ ничего опасаться съ ихъ стороны, пока онъ держитъ ихъ отъ себя въ приличномъ разстояніи, не обнаруживаетъ недостатка въ довѣріи, и не подаетъ повода, а тѣмъ болѣе не участвуетъ въ ихъ пьянствѣ.

Такъ какъ ревизіи не дѣлано, то вышеозначенное число бѣлыхъ, или собственно колоніальнаго населенія, имѣетъ только приближительную вѣрность и примѣняется только къ постояннымъ жителямъ. Но кромѣ этого по временамъ наступаетъ значительный наплывъ населенія, очень важнаго по своему значенію для колоніи, а именно съ верхней гористой страны спускаются золотопромышленники. Такъ какъ зимою работы ихъ невольно прекращаются, то они стекаются въ Викторію, и многіе здѣсь зимуютъ. Они тратятъ много денегъ и обыкновенно щедры по своему характеру, всегда готовы помочь нуждающемуся. Мы должны сказать къ чести золотопромышленниковъ британской Колумбіи,—никогда болѣе порядочныхъ людей не сходились для добыванія золота, и улицы поселенія ихъ или города при золотыхъ рудникахъ Карибоо въ воскресенье вечеромъ, также спокойны и тихи, какъ улицы самой Викторіи.

Вообще времена и обстоятельства перемѣнились со времени первыхъ дней открытія калифорнскаго и австралійскаго золота. Добываніе металла сдѣлалось теперь правильно устроенною отраслью промышленности, и вообще, какъ всѣ горные заводчики и промышленники, сословіе это стало отличаться постоянствомъ, трудолюбіемъ и смышленостью.

Спокойствіе общежитія нарушается только однимъ спорнымъ вопросомъ, несчастнымъ вопросомъ объ общественномъ положеніи темнокожихъ расъ. Вопросъ этотъ можетъ разрѣшиться только временемъ. Внезапныя столкновенія и коллизіи, происходящія отъ нападенія на давно укоренившіяся идеи и предубѣжденія, производятъ въ лучшихъ натурахъ, въ наиболѣе развитыхъ умахъ склонность къ крайнимъ и насильственнымъ мѣрамъ.

Нѣкоторыя особенныя обстоятельства, обусловливающія взаимное отношеніе расъ другъ къ другу, дѣлаютъ невозможнымъ, преимущественно въ Сѣверной Америкѣ, всякое внезапное сближеніе между ними и уравниеніе общественныхъ правъ. Но съ одной стороны, не должно отказывать въ этихъ правахъ единственно на основаніи различія расъ, съ другой ихъ не слѣдуетъ исключительно присвоивать себѣ на основаніи своего богатства и уже приобретеннаго политическаго значенія. Обѣ стороны еще недостаточно при-

готовлены для взаимнаго слиянія; переходъ въ совершенно новый міръ понятій долженъ совершиться незамѣтно, постепенно, подъ руководствомъ высшаго, моральнаго принципа. Теперь здѣсь необходимо, чѣмъ гдѣ либо, «терпѣть и воздерживаться». Пусть «бѣдный забудетъ свое предубѣжденіе о безусловномъ превосходствѣ своемъ надъ собратомъ, только вслѣдствіе различія расъ между ними: каждый изъ нихъ одаренъ «своеобразными способностями»; и пусть темнокожій помнить, что терпѣливое перенесеніе временной судьбы его возвышаетъ его моральную природу, и когда настанетъ время, наградою ему будетъ уничтоженіе тѣхъ предубѣжденій, которыя, какъ иго, ложатся теперь на него.

На Ванкуверѣ находятся теперь слѣдующія поселенія или города: Викторія, Эсквимальтъ и Нанаймо. На сѣверѣ у форта Руперта, компанія Гудзонова залива имѣетъ факторію, а у зунда Баркля, на SW, есть складочное мѣсто для вывоза бревенъ и досокъ.

Городъ Викторія, лежащій на восточной сторонѣ порта того же имени, выше описаннаго, возникъ тому назадъ три года.

Первоначально здѣсь лежала факторія компаніи Гудзонова залива, но потомъ, подъ влияніемъ сосѣднихъ золотыхъ пріисковъ и огромныхъ природныхъ удобствъ самаго мѣстоположенія, общающихся такъ много, какъ въ настоящемъ, такъ и въ будущемъ, поселеніе это пріобрѣло значеніе, продолжающее увеличиваться, притомъ не только для британской, но и для всего американскаго материка у береговъ Тихаго океана. Будучи порто-франко, торговля здѣсь не встрѣчаетъ никакихъ стѣсненій, и всѣ товары допускаются безъ всякихъ пошлинъ и обременяются только ничтожными налогами,—всѣ безъ исключенія, какъ предметы первой необходимости, такъ и предметы роскоши, машины, инструменты; словомъ, все способствуетъ развитію промышленности и богатства колоніи. Теперь здѣсь уже сосредоточивается вся торговля, и мѣсто это сдѣлалось главнымъ городомъ сѣверо-западныхъ береговъ Америки. Мѣстоположеніе его превосходно: единственнымъ препятствіемъ остается неровности мѣстности. Полоса ровной земли, прорѣзанная только немногими оврагамп, тихо подымается, упираясь въ скалистую крайнюю береговъ порта, и достигаетъ умѣренной высоты. Грунтъ состоитъ изъ глины и гравеля; улучшить его легко посредствомъ дренажа, къ чему много способствуетъ самая покатость мѣстности.

Планъ города представляетъ двѣ трети окружности, облегающей портъ, центромъ которой служитъ уголь улицъ форта и губернаторской; радіусъ при этомъ достигаетъ трехъ четвертей мили. Улицы широки (60 футовъ), расположены правильно и пересѣкаются другъ друга подъ прямымъ угломъ; мѣста оставлены при этомъ на планѣ

для постройки школъ и церквей. Откуда ни смотришь, городъ Викторія представляетъ очень живописный видъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ ясное доказательство энергіи и производительности человѣческаго труда.

Двадцать лѣтъ тому назадъ страна эта была дикою глушью; затѣмъ, въ продолженіе многихъ лѣтъ, ее посѣщали только немногіе отважные промышленники, которые впервые внесли сюда начатки цивилизаціи, и островъ Ванкувера долго оставался незамѣченнымъ. Наконецъ важность его географическаго положенія обратила на себя должное вниманіе; были приняты надлежащія мѣры, чтобы подробнѣе ознакомиться съ его свойствами, какъ морскаго пункта, и изслѣдовать вообще производительныя силы его.

Эти первоначальныя изслѣдованія уже были начаты, когда, по мановенію волшебнаго жезла, золотыя сокровища рѣки Фразера получили вдругъ извѣстность. Городъ Викторія немедленно образовался. Лѣса были расчищены, кустарникъ исчезъ, появились жилища, земля нашла себѣ покупателей, планъ новаго города былъ набросанъ и скоро выполненъ.

Въ мѣсяцахъ іюнѣ, іюлѣ и августѣ 1858 года, восемь большихъ пароходовъ безостановочно ходили между С.-Франциско и Викторіею, нагруженные пассажирами и кладью.

Затѣмъ наступила временная остановка въ переселеніи, но вообще никакихъ препятствій не встрѣчалось къ постоянному развитію колоніи и быстрому возрастанію Викторіи.

Наблюдатель, съ какой бы точки зрѣнія ни смотрѣлъ на портъ, съ его западной стороны, вездѣ видитъ предъ собою легко поднимающуюся возвышенность, у подножія которой раскидывается городъ. На первомъ планѣ лежитъ извилистый рукавъ моря; во многихъ мѣстахъ перекинуты чрезъ него мосты; вдоль скалистыхъ береговъ восточной окраины стоятъ верфи и складочныя магазины; а въ морѣ, корабли всѣхъ размѣровъ, начиная отъ каботажнаго шкунера въ десять тоннъ, до клипера въ 800.

Всякаго рода депо, лавки, гостиницы могли бы скорѣе украшать пятидесятилѣтній городъ, чѣмъ находятся въ трехлѣтнемъ. Быстрота возрастанія видна уже изъ того одного факта, что пятьдесятъ шесть однихъ каменныхъ строеній воздвигнуто въ теченіе одного года.

Многочисленныя церкви и учебныя заведенія, принадлежащія къ христіанской вѣрѣ всевозможныхъ исповѣданій, свидѣтельствуютъ о заботливости объ религіозныхъ потребностяхъ страны. Госпиталь для больныхъ и пріютъ, учрежденный французскими жителями, указываютъ на сочувствіе къ страждущему человѣчеству.

Страховыя отъ огня общества были устроены, и небольшая, но дѣятельная полиція организована; недостаетъ только газоваго освѣщенія, чтобы поставить Викторію на одинъ рядъ съ лучшими и древнѣйшими колоніями.

Объ этомъ заботятся теперь общество газоваго освѣщенія въ Викторіи (товарищество на акціяхъ), дѣла котораго быстро расширяются. Общество это выстѣ съ обществомъ пароходства британской Колумбіи и Викторіи составляютъ единственные компаніи на акціяхъ въ колоніи; послѣднее общество имѣетъ на рѣкѣ Фразеръ три парохода.

Чувствительное лишеніе въ Викторіи есть недостатокъ хорошей воды на мѣстѣ; воду привозятъ на тележкахъ издалека, что обходится дорого. Нужно надѣяться, что скоро образуется какое нибудь общество или товарищество для снабженія города, по дешевой цѣнѣ, этимъ столь важнымъ элементомъ здоровья.

При начертаніи городского плана былъ сдѣланъ важный пробѣлъ: въ городѣ нѣтъ запасныхъ скверовъ, ни площадей для будущихъ его потребностей; ему придется, въ этомъ отношеніи, всегда ограничиваться настоящимъ. Другую ошибку составляетъ мѣстоположеніе кладбища, котораго ничѣмъ нельзя оправдать. Нынѣ дознаны пагубныя послѣдствія кладбищъ внутри городовъ, и хотя теперь свѣжій воздухъ свободно проникаетъ въ Викторію, но настанетъ время, когда отъ недостатка площадей онъ будетъ спираться въ ея длинныхъ улицахъ, между тѣмъ какъ испаренія отъ кладбища будутъ распространять болѣзни и смерть. Но не только самое положеніе кладбища ошибочно, выборъ грунта не болѣе удаченъ, и трудно было найти что нибудь хуже въ этомъ отношеніи.

Дѣйствительно, вязкій, глинистый грунтъ очень мало удобенъ для кладбища, которое съ умноженіемъ народонаселенія необходимо будетъ перенести на нѣкоторое разстояніе. Въ окрестностяхъ города много для того приличныхъ мѣстъ; расположить же его нужно будетъ на песчаной, каменистой полосѣ, которая окаймляетъ городъ. Лѣса при этомъ вырубать не зачѣмъ, такъ какъ ель, тикъ и кипарисъ могутъ служить украшеніемъ.

При недостаткѣ же скверовъ, пусть настоящее кладбище обращено будетъ въ публичный садъ, не нарушая святины его, и пока роскошь цвѣтовъ, лучшихъ сокровищъ природы, будетъ ласкать взоръ, прохладная тѣнь будетъ питать тихую задумчивость.

Правительственныя зданія, бирничныя постройки съ деревянными срубами, расположены по южной сторонѣ Джэмсъ-бей. Они состоятъ изъ большаго центрального строенія, въ которомъ помѣщаются

управленія финансовъ и внутреннихъ дѣлъ; судобныя мѣста и регистрація занимають мѣста пристройки.

Къ остальнымъ общественнымъ зданіямъ нужно отнести единственно торгую и полицію, прочіи казенныя постройки.

Въ гавани находится нѣсколько верфей и уже много спущено небольшихъ рѣчныхъ пароходовъ. Детейный заводъ также учрежденъ, для удовлетворенія потребностей колоніи и для починки машинъ береговыхъ и морскихъ пароходныхъ.

Между общественными учрежденіями назовемъ театръ и лицей; говорятъ въ послѣднее время объ устройствѣ библиотеки съ литературнымъ институтомъ. Для гимнастическихъ упражненій есть гимназія, а для любителей лошадей имѣется прекрасный бѣгъ мимо магичной горы, врывающейся мысомъ въ море, въ разстояніи одной миліи отъ города.

Вотъ въ краткихъ чертахъ общій очеркъ плана и вѣшняго вида города Витторіи, окрестности котораго во многихъ мѣстахъ очаровательно и раскидываются живописнымъ и граціознымъ ландшафтомъ.

Въ ясное, свѣжее осеннее, или весеннее утро, съ сѣверной стороны, наблюдателю представляется прекрасная и занимательная картина. Внизу передъ нимъ лежитъ городъ, въ глубокой тишинѣ; единственнымъ признакомъ жизни служитъ голубоватый дымъ, который выходитъ изъ многочисленныхъ очаговъ и подымается тонкими струями въ тихомъ воздухѣ. Группировка домовъ и преобладающій колоритъ производятъ веселое впечатлѣніе. Лишь только начинается свѣтать, архитектурныя линіи принимаютъ фантастическій видъ; на темномъ фонѣ тѣнистыхъ массъ вырѣзываются и ярко выступаютъ заостренные фронтоны и украшенія карнизовъ; между тѣмъ освѣщенные мѣста принимаютъ сѣроватый прохладный цвѣтъ, а яркая окраска кирпичныхъ зданій и нѣкоторыхъ другихъ строеній оживляетъ картину. Вдругъ, слѣва, на востокъ, на вершинахъ горы Бэкеръ и хребта Каскадъ вспыхиваютъ первые солнечные лучи, и горизонтъ покрывается блестящимъ румянцемъ.

Спокойное море тихо разстилается, омывая подножіе Олимпійскихъ горъ, которыя отчетливо видѣются на южномъ небѣ и тянутся непрерывной синей массой, пока далеко, справа, тамъ, гдѣ нависли черныя тучи, ихъ не покрываетъ ночь, бѣгущая передъ солнцемъ къ западу.

По мѣрѣ того, какъ наступаетъ день и солнце приближается къ зениту, тотъ же свѣжій, прозрачный воздухъ оживляетъ душу и тѣло человѣка. Сцена, впрочемъ, измѣнилась—суетливый шумъ повсюду раздается, настала дневной трудъ для жителя. Зеркальная по-

верхность моря испещрена множеством пропечных парусных судовъ; эффектъ отраженія поразителенъ; для наблюдателя суда эти точно висятъ на воздухѣ; онъ видитъ предъ собою отраженіе утесовъ Дунгенесса и вспоминаетъ объ известномъ сѣлахъ Англии.

Горная цѣпь исчезла въ туманѣ; слоистыя облака рѣзкими линиями очерчиваютъ темную синеваую массу хребта, между тѣмъ какъ на горныхъ вершинахъ его навалены кучами тяжелыя облачныя громады—настоящее жилище олимпійскаго Зевса. Съ приближеніемъ солнца къ западу, на воздухѣ всплываютъ перисто-растеченныя и перисто-слоистыя облака, и на встрѣчу теплому вечернему вѣтру фантастическая облачная декорация разлетается, лучи солнца сверкаютъ, отражаясь въ извилистыхъ бухтахъ верхней гавани, тѣмъ принимаетъ багровый оттѣнокъ, сосновые лѣса угрюмо чернѣютъ. Справа, все небо зардѣлось; оно приняло пурпуровый, оранжевый цвѣтъ, и пока солнце гаснетъ на западѣ въ океанѣ, желтые лучи его стелются вдоль узкаго пролива, напоминая колоритъ картинъ Бурнера и обливая разнымъ освѣщеніемъ вершины олимпійскаго кряжа; еще одну минуту, передъ тѣмъ, чтобъ исчезнуть, остановились они на башнѣ, увѣнчивающей Гэсъ-Роисъ, и словно заглян на ней тотъ «блестящій огонь»,—маякъ, замѣняющій солнце для мореплавателя среди опасностей темной ночи.

Эсквимальтъ есть деревня или селеніе, живописно расположенное у одной изъ многочисленныхъ бухтъ прекраснаго порта того же имени; значеніе свое получаетъ оно какъ стоянка королевскихъ кораблей и какъ пристань, гдѣ почтовые пароходы высаживаютъ почту и пассажировъ своихъ. Оба города соединены теперь хорошей новой, недавно додѣланной дорогой.

Важность этого мѣста, какъ гавани, и вѣроятность его будущаго развитія изложены выше. Мѣстоположеніе, по своимъ удобствамъ для основанія многолюднаго города, ни съ какимъ другимъ не можетъ сравниться; разстояніе отъ Викторіи будетъ около одной мили; грунтъ песчанаго и каменистаго свойства.

Выше говорено также о Нанаймо. Населеніе этого города преимущественно состоитъ пока изъ рудокоповъ, но въ немъ видны зародыши большаго коммерческаго и промышленнаго пункта, центра земледѣльской области.

Управленіе острова Ванкувера состоитъ изъ губернатора, назначаемаго королевою, изъ законодательнаго совѣта и палаты представителей. Законодательный совѣтъ состоитъ изъ пяти членовъ, по выбору губернатора.

Палата теперь считаетъ тринадцать депутатовъ, избранныхъ представителями, внесенными въ списки.

Нижеслѣдующая таблица укажетъ на пространство городовъ и областей въ квадратныхъ миляхъ, число приходящихся на нихъ избирателей и депутатовъ палаты.

Имя города или области.	Простран- ство.	Число избирателей.	Число депутатовъ.
Городъ Викторія . . .	30 м.	331	2
Область — . . .	12 »	97	3
Городъ Эсквимаутъ . . .	1 »	50	1
Область — . . .	21 »	61	2
Нанаймо . . .	80 »	32	1
Область озеръ . . .	25 »	57	1
Саанихъ . . .	37 »	59	1
Сутъ . . .	25 »	15	1
Островъ Соленого лища . . .	95 »	29	1

Палата председательствуется спикеромъ; набирается она каждое триаѣтіе.

Секретарь и казначей колоніи заведываютъ особенными управленіями; генералъ-прокуроръ, генералъ-регистраторъ и секретарь у приятий прошеній (Clerk of the writs) составляютъ комплектъ штата должностныхъ лицъ.

Судебное устройство колоніи организовано постановленіемъ соѣта 4 апрѣля 1856 года, когда ея величество «учредила верховный гражданскій судъ для колоніи острова Ванкувера, съ главнымъ судьей и регистраторомъ при немъ и шерифомъ острова Ванкувера». Ея величество дозволила вышеозначенному верховному суду вызывать и принимать адвокатовъ и прокуроровъ, изъ которыхъ первые будутъ считаться членами судебныхъ мѣстъ Англіи или Ирландіи, или же адвокатами шотландскихъ «quarter sessions», и проч.

Патентомъ отъ губернатора верховному суду присвоивается также судъ и въ дѣлахъ уголовныхъ.

Общее право Англіи (common law), равно какъ и право статутъ (statute law) имѣютъ обязательную силу въ колоніи; послѣднее, впрочемъ, только до учрежденія законодательнаго соѣта и палаты.

Верховный судъ распадается на собственно верховный судъ и нижній судъ. Первый компетенціи саон, въ качествѣ первой инстанціи, простираетъ на всѣ дѣла выше 50 ф. ст.; ему принадлежитъ также апелляція отъ рѣшеній нижняго суда до 50 ф.; нижній судъ

есть первая инстанція для тяжбъ тоже въ 50 ф. Главный судъ, уполномоченный патентомъ отъ губернатора, засѣдаетъ также въ вице-адмиралтейскомъ судѣ острова Ванкувера.

Полиція состоитъ изъ должностнаго лица съ достаточнымъ числомъ констаблей. Четыре или пять лицъ исполняютъ обязанности мировыхъ судей для Викторин и Эсквималта. Нанаймо и Барклей-зундъ имѣютъ также по одному мировому судѣ, а въ судѣ три адвоката и три прокурора.

Если принять въ расчетъ составъ населенія острова Ванкувера, сложившагося изъ самыхъ разнообразныхъ элементовъ и стоящаго на всѣхъ ступеняхъ цивилизаціи, начиная отъ дикаря, чрезъ всѣ возможные національности, то неудивительно, что *уголовная статистика* будетъ показывать сравнительно значительныя цифры, особенно для колоній, поставленной въ такія благопріятныя обстоятельства.

Но, какъ это видно изъ сравненія вчиненныхъ уголовныхъ дѣлъ съ произнесенными осужденіями, то статистическія данныя эти за нѣсколько лѣтъ далеко незначительны, и безъ сомнѣнія доказываютъ меньшее распространеніе преступныхъ дѣйствій, чѣмъ сколько можно было ожидать.

Обвиненія, подавшія поводъ къ уголовнымъ слѣдствіямъ со стороны полицейскихъ властей, распадаются на слѣдующія категоріи: нарушение общественнаго порядка, простое нападеніе, вооруженное, кража, мошенничество, продажа крѣпкихъ напитковъ индѣйцамъ, обманъ при полученіи рабочей платы, дезертирство. Въ 1859 г. по этимъ предметамъ было 1048 уголовныхъ дѣлъ; изъ нихъ 832 случая осужденія и 316 освобожденія обвиненнаго. Въ 1860 г. обвиненій 758, осужденій 548, освободительныхъ приговоровъ 289. Въ 1861 г. до іюня мѣсяца дѣлъ 399, осужденій 306 и 93 освобожденій.

При разсмотрѣніи статистическихъ данныхъ, помѣщенныхъ въ календарь, видно, что преступленія, по которымъ произносили приговоръ ассизы, относятся къ слѣдующимъ классамъ: убійство, воровство, клятвoprеступленіе, мошенничество и подлогъ.

Отъ ноября 1860 до ноября 1861 по всѣмъ этимъ классамъ было 51 уголовныхъ казусовъ, изъ которыхъ 18 кончилисъ осужденіемъ обвиненныхъ, а 33 освобожденіемъ, или вслѣдствіе оправданія, или за неявкой обвинителя въ теченіе настоящаго года (по провонсation). Смертная казнь ни разу въ это время не была прирѣшена, и самое строгое наказаніе—18-ти мѣсячное и двухгодичное заключеніе съ каторжной работой.

Различныя *строгостопданія* на островѣ Ванкуверѣ распадаются

на слѣдующія церкви: англиканская церковь, римская, евангелическая, методистическая, пресвитерианская и еврейская религиозная община. Епископальныя церкви управляются епископами, съ опредѣленнымъ штатомъ постоянного миссіонернаго духовенства. Прочія конгрегации завѣдываются дѣтельными, серьезными и образованными пасторами. Еврейская община довольно многочисленна.

Большинство туземцевъ преданы еще идолопоклонству. Но миссіонеры, какъ англиканской, такъ и римской церкви, не щадятъ усилій для обращенія ихъ, заботясь не только объ ихъ образованіи, но и о духовномъ воспитаніи.

Воспитаніе и расходи на него есть статья первой важности, первая забота родителей и покровителей юности. Мысли объ этомъ предметѣ прежде всего приходятъ на умъ человѣку, рѣшающемуся переселиться, покинуть отечество свое: не придется ли ему лишить дѣтей его тѣхъ благъ, которыя дасть воспитаніе, которыми онъ самъ пользовался и которыми поэтому онъ знаетъ цѣну. Онъ обращаетъ свои взоры на собственную юность, воспоминаетъ всю заботливость о ней, всѣ надежды ея и того же желаетъ и для своего потомства, желаетъ для него даже лучшаго. Оцѣнивая вполнѣ всю важность интеллектуальнаго и моральнаго развитія, онъ естественно будетъ искать средствъ для удовлетворенія этихъ разумныхъ потребностей своихъ, и новую себѣ отчужду будетъ неистово искать тамъ, гдѣ его семейство можетъ найти необходимыя условія для своего воспитанія.

Въ этомъ, стать важномъ отношеніи, колонія Ванкувера особенно счастливо надѣлена. Высшее значеніе и необходимость основательнаго образованія здѣсь были вполнѣ признаны, и въ Викторіи университетскія потребности всѣхъ сословій находятъ себѣ полное удовлетвореніе; и съ этой стороны колонія ничѣмъ не уступаетъ самымъ обширнымъ общинамъ Англіи.

Система оруженыхъ училищъ, основанная компаніею Гудзонова залива, долго удовлетворяла всѣмъ нуждамъ колоніи. Проектъ системы образованія на болѣе широкихъ основаніяхъ разсматривается теперь.

Въ Викторіи существуютъ въ настоящее время учебное заведеніе для молодыхъ людей и школа для дѣвчатъ;—первое, подъ управленіемъ духовнаго лица, замѣчательнаго своими педагогическими способностями; другая завѣдывается дамами, совершенно посвятившими себя высокому призванію своему.

Разсмотрѣніе опубликованныхъ программъ этихъ заведеній покажетъ лучше всякаго описанія характеръ и размѣры получаемого въ нихъ образованія. Всеобщее уваженіе и большая вѣдѣст-

ность, которыми пользуются лица — руководители этими воспитательными учреждениями, глубокая ученость их могут служить лучшим обеспеченіемъ для родителей, которые могут быть сильно увѣрены, что умственные силы и способности дѣтей их найдутъ здѣсь самое заботливое попеченіе и широкое развитіе.

Римско-католическая церковь, подъ управленіемъ епископа своего, также представляет достаточное количество школъ. Училище для дѣвицъ, подъ руководствомъ сестеръ милосердія, было открыто здѣсь въ 1858 г., а въ слѣдующемъ году также школа и для мальчиковъ.

Миссіонерскій трудъ этой церкви между идолопоклонниками очень похваленъ; школы же ея очень хорошо организованы.

Независимо отъ этого, особенное учрежденіе, подъ именемъ центральной школы, недавно открыто на основаніяхъ Канадской сестрин.

Воскресныя школы учреждены дамами и наставниками, принадлежащими къ различнымъ вѣроисповѣданіямъ. Повсюду здѣсь распространено крѣпкое убѣжденіе въ неослабныхъ выгодахъ и преимуществахъ классическаго и нравственнаго воспитанія, и нѣтъ сомнѣнія, что съ постепеннымъ развитіемъ колоніи учрежденія эти будутъ соразмѣрно расширять кругъ своей дѣятельности.

Литературныя произведенія колоніи воплощаются пока въ двухъ органахъ гласности, въ двухъ газетахъ, изъ которыхъ каждая выходитъ ежедневно и еженедѣльными выпусками. Названіе этихъ представителей литературной дѣятельности: «Колонистъ» и «Ежедневная пресса» (Daily Press). Первая газета появилась въ декабрѣ 1858 года, въ видѣ еженедѣльнаго изданія; въ мѣѣ 1860 г., она стала выходить три раза въ недѣлю, а въ іюлѣ 1860 г. пять разъ. Въ январѣ 1861 г., она совершенно обратилась въ ежедневный листокъ съ еженедѣльными приложеніями. Издавалась она сначала въ числѣ 200 экземпляровъ, теперь же, какъ ежедневное, такъ и еженедѣльное, вмѣстѣ достигаютъ до 4000 (судя по опубликованнымъ цифрамъ отъ редакціи). Цѣна за ежедневный листокъ около 13 руб., за еженедѣльную около 7 р. 50 коп. въ годъ.

Daily Press основана 9 марта 1861 года; выходила она сперва 3 раза въ недѣлю, но уже по истеченіи мѣсяца появилась необходимость увеличить изданіе и обратить его въ ежедневное. Для британской Колумбіи и за границу выходилъ онъ выпусками два раза въ недѣлю.

Замѣчательно, какъ фактъ, доказывающій участіе, принимаемое всѣми сословіями общества въ литературныхъ и научныхъ вопросахъ, что теперь зимою въ Викторіи читается цѣлый курсъ вечернихъ лекцій разъ въ двѣ недѣли. Предметами ихъ избраны: поэзія,

исторія, палеонтологія, геологія, рыцарство, англійская цивилизація; затѣмъ въ программѣ стоятъ минералогія и воспоминанія колумбоваго священника. Лекціи были всегда очень посѣщаемы.

Уже давно высказано было убѣжденіе въ здоровости климата на Ванкуверѣ; но теперь, судя по опыту нѣсколькихъ лѣтъ, когда увеличившееся населеніе дало болѣе возможности производить точныя наблюденія и произвести болѣе основательную оцѣнку, это первое мнѣніе вполнѣ оправдалось. Эндемическихъ болѣзней рѣшительно нѣтъ; нѣтъ эндемическихъ бывали на островѣ «Influenza» и оспа (между туземцами); наконецъ болѣе легкіе виды дѣтскихъ болѣзней какъ-то, корь: и т. п.

Но если обратить вниманіе на свойства населенія золотоносныхъ областей этой страны, если при томъ принять въ расчетъ разрушительное дѣйствіе потребляемыхъ крѣпкихъ напитковъ, наконецъ необузданную дикость жизни, которая преобладаетъ въ этихъ мѣстностяхъ, то неудивительнымъ будетъ казаться, что и въ этомъ благословенномъ краѣ свирѣютъ болѣзни. Впрочемъ, за исключеніемъ тѣхъ болѣзней, которыя суть не что иное, какъ послѣдствія вышеозначенныхъ пороковъ, списокъ недуговъ, поражающихъ человеческое тѣло, здѣсь довольно необширенъ: всего болѣе распространены грудныя болѣзни и ревматическія боли. Степень развитія ихъ зависитъ отъ индивидуальной комплекціи; всѣ онѣ могутъ съ успѣхомъ подвергнуться правильному леченію, исключая организмъ, разрушенныхъ сифилисомъ и отравленныхъ алкоголемъ. Эти пораженія дыхательныхъ органовъ, легкихъ, бронхій и т. п., безъ сомнѣнія, нужно приписать внезапнымъ переменамъ погоды, вредно дѣйствующимъ на слабая сложенія, между тѣмъ какъ ревматизмы происходятъ отъ неосторожности при сырости и холодѣ.

Уже выше представлена характеристика климата SO оконечности острова Ванкувера; этого достаточно, чтобы объяснить послѣдствіемъ причину преобладанія такихъ болѣзней въ Викторіи. Палитре солнце, а вмѣстѣ съ тѣмъ холодныя морскія вѣтры лѣтомъ и осенью, наконецъ сырая зима, — вотъ климатическія условія, въ которыхъ поставленъ здѣсь человекъ. Но неужно упускать изъ виду, что это чисто мѣстные особенности и далеко не усваиваются всему острову; наконецъ, что дѣйствіемъ ихъ подвергаются только организмы, ослабленные прежними болѣзнями, или невосдержаніемъ.

Статистическія данныя, составленныя на одномъ изъ королевскихъ кораблей, стоявшемъ въ портѣ Эскамальтъ, въ теченіе 12 мѣсяцевъ, могутъ служить прекраснымъ критеріумомъ для оцѣнки мѣстнаго климата, по отношенію его вліянія на здоровье.

Исключая изъ этихъ данныхъ всѣ случаи, происшедшіе отъ постороннихъ причинъ, а не климатическихъ, мы найдемъ, что изъ корабельнаго экипажа, числомъ около 500 человѣкъ, списалось больныхъ въ этотъ періодъ времени перебивало около 233 страдавшихъ легкими катаррами, разстройствомъ нервной системы, дыхательныхъ и пищеварительныхъ органовъ. Что касается до ревматизмовъ, то ихъ почти невозможно отнести къ чисто климатическимъ особенностямъ.

Изъ этихъ больныхъ, двѣсти пять человѣкъ остались при своихъ занятіяхъ на корабляхъ, двадцать были высажены на сушу въ госпитали для леченія,—и всѣ, исключая одного, выздоровѣли. Наконецъ, восемь или объявлены незначимыми, или отправлены въ Англію въ госпиталь.

При первомъ взглядѣ, указанное число, въ сравненіи съ количествомъ экипажа, можетъ показаться большимъ, но это объясняется легко изъ самаго свойства военной службы, гдѣ число больныхъ будетъ всегда больше чѣмъ въ гражданской службѣ, такъ какъ часто человѣкъ, способный продолжать тихія занятія мирной гражданской жизни, чувствуетъ себя не въ силахъ къ энергическому и быстрому выполненію обязанностей, которыя возлагаетъ на него напр. морская служба, и многіе потому только записывались въ больные. Потому самымъ лучшимъ критеріумомъ при оцѣнкѣ интенсивности болѣзни, будетъ не численность случаевъ, а среднее число дней, въ которые длилась болѣзнь, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, равно какъ и общую сумму проболѣвшихъ дней. Сумма эта будетъ здѣсь 1818, такъ что на каждый отдѣльный случай придется семь съ половиною дней, и одинъ только казусъ смерти; притомъ замѣтимъ, что больные принадлежали къ субъектамъ съ разстроенными уже организмами; что въ томъ числѣ было много пожилыхъ людей, съ хроническими болѣзнями. Итакъ вообще, въ теченіе года, на 500 человѣкъ было 233 больныхъ, съ среднимъ числомъ 7 или 8 дней, на каждый отдѣльный случай лихорадочныхъ припадковъ, катарра, кашля и ревматизма.

Врачебныя обязанности выполняются здѣсь практикантами всевозможныхъ національностей; самое обширное поле дѣйствія открыто здѣсь для всѣхъ желающихъ, и со стороны законодательства нѣтъ никакихъ стѣсненій, никакой заботливости о дѣйствіи и достоинствѣ врачей, о правильности ихъ образованія и легальности полномочія ихъ на врачебную практику; въ этомъ столь важномъ отношеніи общество оставлено безъ покровительства закона.

Госпиталь, происхождение котораго возводится къ челоѣколюбивой попечительности священника при компаніи Гудзонова залива,

былъ основанъ въ городѣ Викторіи въ 1858 г. и помѣщенъ въ небольшомъ зданіи. На слѣдующій годъ лѣтомъ, губернаторомъ было построено, съ этою цѣлью, новое зданіе на 20 больныхъ на счетъ индѣйскихъ остаточныхъ суммъ. Учрежденіе, такимъ образомъ основанное, поддерживается добровольными приношеніями и подписками, находясь подъ управленіемъ комитета изъ лицъ, избираемыхъ подписчиками. Медицинскія пособия возлагаются непременно, ежемѣсячно, на одного изъ практикующихъ медиковъ города Викторіи.

Со времени открытія госпиталя было принято 350 больныхъ, и столько же лечилось въ городѣ. Болѣзни принадлежали къ тѣмъ общимъ категоріямъ, которыя обыкновенно встрѣчаются, но большая часть состояла изъ острыхъ ревматизмовъ съ ихъ послѣдствіями, изъ пораженія грудныхъ частей, а изрѣдка и паралича.

Большинство выздоровѣло, но помѣщеніе госпиталя вредно для грудныхъ болѣзней. Стоя на выдающемся мысѣ, омываемомъ холодными волнами моря и подверженномъ открытому дѣйствію южныхъ пронзительныхъ весеннихъ вѣтровъ, больные не могутъ быстро выздоравливать.

Вотъ единственное общественное, человеколюбивое учрежденіе, назначенное главнымъ образомъ для больныхъ, безпріютныхъ и нуждающихся въ медицинскомъ и хирургическомъ пособіяхъ. Но для вспоможенія нуждающимся, будь сказано въ честь колоніи, не нужно общественныхъ учрежденій. Заочная благотворительность проникаетъ во всѣ классы; она утѣшаетъ нечаянные несчастія, помогаетъ честной нищетѣ.

Правительство разсматриваетъ проектъ учрежденія лечебницы для поправленія здоровья инвалидовъ, служившихъ въ Китаѣ и Индіи, — планъ, выполненіе котораго можетъ разсчитывать на огромный успѣхъ. Для всѣхъ органическихъ разстройствъ и нервозныхъ припадковъ, климатъ здѣсь очень хорошъ; главною чертою его можетъ служить эта особенность англійскаго климата, прекрасно подмѣченная тому назадъ двѣсти лѣтъ одною державною личностію, которая такимъ образомъ выразилась: «климатъ, въ которомъ можно каждый день въ году выйти со двора». Даже и для людей, страдающихъ грудью, здѣсь найдутся удобныя мѣстности: всѣ холмистыя области, закрытыя невысокими горами, каменистая почва, душистые, до опьянѣнія, еловые лѣса, — особенно, когда по нимъ пробѣгаетъ лѣтомъ легкій сѣверный вѣтерокъ. Вообще, въ нѣкоторомъ разстояніи отъ морскаго побережья, рѣзкія перемены погоды сглаживаются и жизнь на воздухѣ, внѣ дома, которая вошла въ привычку во всѣхъ молодыхъ колоніяхъ, скоро можетъ поправить потрясенныя организа-

цій инвалидовъ, потерявшихъ здоровье свое подъ тропическимъ зноемъ, успокоить раздраженные нервы и уничтожить всякаго рода завалы.

Энергія, суетливая борьба кипящей повсюду жизни пробудить спящія силы ипохондрика; между тѣмъ, какъ новизна раскидывающагося передъ нимъ поприща,—какъ это справедливо подмѣтили всѣ наблюдатели въ молодыхъ колоніяхъ,—обновятъ умственные способности его, укрѣпятъ и тѣлесное его здоровье.

Такое учрежденіе нигдѣ не можетъ быть основано съ большимъ успѣхомъ, какъ на островѣ Ванкувера. Единственный недостатокъ есть приманка золотыхъ промысловъ въ сосѣдствѣ.

Земледѣліе, фермерство и т. п. Почва острова Ванкувера выше уже была описана; составъ ея складывается, какъ сказано, изъ песку и гравеля, изъ песчаной глины, переложенной мѣстами известкой; иногда встрѣчаются полосы самаго тучнаго чернозема, которому подстилкой служить слой вязкой глины.

Происхожденіе этого грунта объясняется горными обвалами, разрушеніемъ и вывѣтриваніемъ горныхъ породъ и камней, наконецъ тлѣніемъ растительныхъ веществъ на поверхности.

Занятая земля находится либо въ рукахъ компаній, либо частныхъ лицъ. Главными собственниками являются компаніи Гудзонова залива и звуда Пюджетъ. Владѣнія ихъ дробятся на болѣе или менѣе мелкіе участки,—вообще первой принадлежитъ около 2300 дес. (7000 акр.), а второй отъ 670 до 1000 дес. (отъ 2000 до 3000 акровъ).

Компаніи и частныя лица-собственники первоначально приобрѣли свои земли покупкою по 1 ф. за акръ, но впослѣдствіи цѣна была сбавлена и опредѣлена въ одинъ долларъ, что равняется четыремъ шилл. и двумъ пенс. за акръ (около 4 р. 15 к. за дес.). Есть также арендаторы, которые снимаютъ отъ 100 до 400 акровъ земли, нѣсколько даже болѣе 1000 акр. Встрѣчаются между прочимъ и фермы отъ 40 до 100 акр. обрабатываемой земли подъ посѣвъ травъ, кормовыхъ и корневыхъ растений. Земля отдается въ наемъ на годичный срокъ по взаимному соглашенію; рента платится деньгами, а не натурою. Въ сельскомъ хозяйствѣ употребляются тѣ же приемы и орудія, какъ и въ Англіи. При разработкѣ земли происходятъ слѣдующія операціи: во 1-хъ, вынимаютъ каменья и осколки скаль, выдергиваютъ также пни,—къ чему обыкновенно употребляются индѣйцы; во 2-хъ, землю очищаютъ отъ каменистыхъ слоевъ, о которые бы плугъ долженъ былъ впослѣдствіи удариться. Затѣмъ уже приступаютъ къ огапыванію и дренированію, и наконецъ почва взрывается плугомъ съ упряжью буйволовъ, которыхъ здѣсь предпочитаютъ лошадямъ.

Земля потомъ лежитъ подъ паромъ все лѣто до первыхъ чиселъ

октября, когда ее засѣваютъ. Растятъ здѣсь обыкновенно: пшеницу, ячмень, овесъ и горохъ. Въ числѣ огородныхъ растений разводятся шпинатъ, рѣпа, бобы, картофель и всякая зелень; капуста достигаетъ значительныхъ размѣровъ. Между хлѣбами, всего лучше родится пшеница, между огородными растеніями самое выгодное—горохъ.

Нигдѣ не бываетъ лучшаго, болѣе разсыпчатаго картофеля; туземцы разводятъ его очень много по берегамъ. Бидасскіе индѣйцы съ острова Королевы Шарлоты ежегодно имѣютъ картофельную ярмарку, которую посѣщаютъ покупатели съ твердой земли и изъ форта Симпсонъ.

Плодопеременная система на новыхъ дѣвственныхъ земляхъ принимаетъ такую послѣдовательность: послѣ пару пшеница, за тѣмъ снимаютъ горохъ, потомъ опять засѣваютъ пшеницей или овсомъ, потомъ опять паръ передъ посѣвомъ рѣпы,—и тогда уже почва будетъ окончательно обдѣлана. Послѣ рѣпы производится посѣвъ ячменя или овса (посѣвъ производится весной), и за тѣмъ сажается картофель, что опять возстановляетъ производительныя силы почвы. Послѣ такой предварительной обработки вводится правильная четырехпольная система, какъ и въ Англіи.

Плодовые деревья даютъ обильные плоды прекраснаго достоинства.

Къ числу домашнихъ животныхъ можно отнести: лошадей, рогатый скотъ, лошаковъ, имѣющихъ здѣсь большое значеніе. Свиньи откармливаются легко, также и птицы.

Овцеводство идетъ хорошо вообще, но въ особенности порода такъ называемая «South Dawn», такъ какъ мериносы имѣютъ слишкомъ тонкую шерсть, чтобы перенести сырость зимы. Овчины легки, и шерсть хорошаго качества. Мясо очень нѣжно и вкусно, —для пищи бьютъ двухлѣтнихъ овецъ. На островѣ Ванкуверѣ съ окружающими его островками считается около 5000 головъ. Ежегодный приплодъ опредѣляется въ 90%. Начинается онъ съ апрѣля, при чемъ замѣчается всегда нѣкоторый уронъ, не говоря объ аггитакъ, разрывааемыхъ собаками и дикими звѣрями. Родоначальники отчасти были привезены за большія издержки, въ числѣ нѣкоторыхъ прекрасныхъ экземпляровъ, компаніею Гудзонова залива и зунда Пуджеть.

Въ горахъ блуждаютъ большія стада одичалаго рогатаго скота, сбѣжавшаго съ фермъ и скотныхъ дворовъ.

Земледѣліе пользуется большимъ уваженіемъ и развивается; препятствіями служатъ: недостатокъ рабочихъ силъ и вытекающая отсюда величина рабочей платы; наконецъ недостатокъ дорогъ.

Общество земледѣлія и садоводства, учрежденное здѣсь и очень удачно, открыто осенью текущаго года. Первая выставка состоялась въ октябрѣ; награды были розданы людямъ, представившимъ лучший рогатый скотъ, овецъ, лошадей, меринновъ и кобылъ (дрессированныхъ для полевыхъ работъ), также и свиней; между хлѣбами, представители—пшеница, ячмень и овесъ, между огородными растеніями—полевой горохъ; изъ корневыхъ растеній допущены были на выставку: шведская рѣпа, морковь, картофель, капуста, томаты и т. п.

Разведеніе плодовыхъ деревьевъ будетъ со временемъ прибыльною вѣтвью промышленности. Въ этомъ отношеніи островъ Ванкувера превосходитъ материкъ, что слѣдовательно породитъ статью для вывоза, между тѣмъ какъ земледѣльческія произведенія никогда до этого не достигнуть.

(Окончаніе будетъ)

С М Ъ С Ъ

О ПАСАТНОЙ ПЫЛИ (*).

Явленіе, распространявшее въ прежнія времена ужасъ и дѣлвившее, какъ злое предвѣщаніе, подъ-часъ недобрую славу кометъ, извѣстно подъ именемъ «кроваваго дожда», «пыльнаго дожда» и пр. нинѣ, благодаря въ особенности трудамъ берлинскаго профессора Эренберга, феноменъ этотъ сдѣлался предметомъ ученыхъ изысканій, имѣющихъ большую важность и вызывающихъ къ соотвѣтствующей дѣятельности большее число изслѣдователей.

Красноватая пыль, подавшая поводъ цвѣтомъ своимъ назвать ее «кровавымъ дождемъ», падаетъ сравнительно рѣдко въ нашихъ широтахъ, и повидимому появленіе ея здѣсь должно быть пока приписано единственно неправильнымъ движеніямъ воздуха; пыль эта падаетъ чаще въ предѣлахъ тропиковъ или въ широтахъ, близъ нихъ лежащихъ, и тамъ, гдѣ господствуютъ муссоны. У западныхъ береговъ Африки пыль эта встрѣчается такъ часто, что море, омывающее эти берега, получило названіе «западо-африканское темное море» (Dunkelmeer). Уже въ двѣнадцатомъ столѣтіи, въ 1160 году, Эдрави (*), говоря объ этомъ западо-африканскомъ темномъ морѣ, извѣстномъ у арабовъ подъ именемъ «Баръ эль мудслимъ», называлъ его mare tenebrosum. Профессоръ Эренбергъ полагаетъ, что

(*) Статья к.-адм. барона Бернгарда фонъ Виллерсторфа-ундъ-Урбера, помѣщенная въ Almanach der österreichischen Kriegsmarine für das Jahr 1863.

(.) Извѣстный арабскій географъ, жившій въ Сициліи при дворѣ Рожера II и подарившій своему покровителю, около 1153 года, глобусъ, для объясненія котораго онъ написалъ географію. Сохранившееся извлеченіе этого труда было напечатано въ Римѣ на арабскомъ языкѣ въ 1592 году, а его переводъ на латинскій языкъ — въ Парижѣ въ 1619 году.

это названіе породило мнѣніе, которое поддерживали съ умысломъ моряки, желавшіе скрыть свои успѣхи—будто море и воздухъ, по мѣрѣ ихъ отдаленія отъ Африки къ западу, становятся все гуще и дѣлаютъ дальнѣйшее плаваніе судовъ невозможнымъ. То было направление, по которому лежали извѣстные уже финиціанамъ, по всюду неясно описанные, Канарскіе острова (*insulae Fortunatae*), одинъ изъ которыхъ назывался Плиніемъ *Nebulosa*, и за предѣлами которыхъ несравненно позже, и даже слишкомъ поздно, смѣлый морякъ, какъ извѣстно, открылъ Америку.

Существовало еще другое, нѣтъ ли, быть можетъ также нарочно распространенное повѣрье, вредившее плаванію по дальнему Атлантическому океану, и господствовавшее, какъ сообщаетъ Страбонъ, еще до Рождества Христова: что дальній океанъ, къ западу отъ финиційской колоніи Кадиксъ, по народнымъ сказаніямъ въ Испаніи, шипитъ при закатѣ заходящаго солнца и что почъ наступаетъ тамъ внезапно безъ зари. Единъ изъ одной стороны Посадоній (*), послѣ тридцати дней, проведенныхъ имъ въ Кадиксѣ, объявлялъ это за ложь, распространенную въ народѣ, то съ другой стороны мореходы, не рѣшавшіеся терять берега изъ виду, не переставали страшиться еже-ночного заката и исчезанія многихъ звѣздъ въ западномъ океанѣ. Тогдашніе моряки не рѣшались удалиться далеко за предѣлы постоянного пыльнаго тумана и темнаго моря; хотя по свидѣтельству Страбона, тѣ, которые пытались плыть къ западу и возвращались оттуда, показывали, что не матерія, препятствующій плаванію, заставляла возвращаться, но «боль въ животѣ» и одиночество; что море ни гдѣ не представляло имъ препятствія».

Профессоръ Эренбергъ собралъ всевозможныя свѣдѣнія объ этомъ темномъ морѣ и изслѣдовать микроскопически полученныя имъ частицы пыли. Попадались ему также образчики этой пыли изъ Европы и другихъ частей свѣта. Изъ изслѣдованій пыли выведенъ интересный фактъ, что у западныхъ береговъ Африки это явленіе постоянно и частицы, его составляющія, всегда однородны. Но предметъ достигъ еще большаго интереса тѣмъ обстоятельствомъ, что представилась возможность указать съ увѣренностію на тождественность извѣстныхъ съ древнихъ временъ явленій кроваваго дождя, краснаго свѣта и пр., такъ какъ въ немаломъ числѣ случаевъ, подобныхъ краснымъ пыльнымъ метеорамъ европейскаго материка, встрѣчалось совершенное сходство въ цвѣтѣ, въ формѣ и даже въ самомъ смѣшеніи одинаковыхъ органическихъ образований съ пылью темнаго моря.

(*) Философъ-стоикъ, учитель Помпея и Цицерона, род. около 135 г. до Р. Хр. въ Сиріи и жилъ преимущественно на островѣ Родосѣ.

Независимо отъ постоянного паденія пыли у западнаго африканскаго берега, встрѣчающіеся одиночныя паденія пыли распространяются часто надъ весьма большими пространствами земли, и въ нѣкоторыхъ случаяхъ слишаются надъ миллиономъ квадратныхъ миль. Пыль, которая въ 1846 году носилась мимо Ліона, упавъ, покрыва въ одинъ день пространство въ 400 квадратныхъ миль, и въсь ея былъ опредѣленъ французскими учеными въ 7200 центнеровъ. Морн упоминаетъ въ своемъ *Sailing Directions* 1859 года (стр. 377) о пыльномъ туманѣ, который наблюдали въ широтѣ Сьерры Леона въ продолженіе шести дней, въ 1856 году, на военномъ суднѣ Соед. Амшт. *Jamestown* и который, безъ сомнѣнія, содержитъ миллионы центнеровъ пыли.

Если же взять во вниманіе, что поверхность земли, на которую падаетъ пыль периодически, или постоянно, какъ это бываетъ у западнаго африканскаго берега, весьма значительна, то конечно позволительно предположить, что ежедневная падающая масса *почти совершенно однородной* пыли можетъ быть круглымъ числомъ опредѣлена въ нѣсколько миллионъ центнеровъ въса. У каждаго мыслящаго челоука долженъ родиться слѣдующій первый и важнѣйшій вопросъ: откуда берутся эти красные, содержащіе въ себѣ желѣзо, туманы, долженствующіе въ продолженіе тысячелѣтій уничтожить (снести) огромное пространство земель и породить ихъ въ другихъ мѣстностяхъ; каковы теченія воздуха носятъ они, и какія причины обуславливаютъ ихъ паденіе на землю?

Первая поверхностная догадка на счетъ происхожденія этихъ пыльных массъ породить мысль, что онѣ происходятъ изъ Африки, въблизи которой до сихъ поръ замѣчались значительныя паденія пыли. Но весьма подробныя изслѣдованія поверхности африканской почвы, сравнительно съ пясчаной пылью и ея условіями, на сколько это до сихъ поръ было возможно, привели къ результату, что эта пыль не можетъ происходить изъ Африки. Профессоръ Эренбергъ, путешествовавшій по Африкѣ съ 1820 до 1826 года, и многіе другіе позднѣйшіе путешественники, доставившіе этому берлинскому ученому тамошніе образцы песка и земли, свидѣтельствуютъ, что они не слыхали о кровавомъ дождѣ ни въ западной, ни въ центральной Африкѣ, а убѣдились въ его существованіи на северномъ берегу и въ Средиземномъ морѣ.

Между тѣмъ микроскопическія наблюденія, сдѣланныя профессоромъ Эренбергомъ, доказываютъ, что органическія примѣси пясчаной пыли, въ которой преобладаютъ мелкія неорганическія неорганическія частицы, принадлежатъ видамъ, распространеннымъ болѣею частью по всей земной поверхности вслѣдъ чего, и что пыленосъ

рше изъ нихъ оказались мѣстными видами, принадлежащими не Африкѣ, а Южной Америкѣ, такъ какъ, судя по присланнымъ братьями Шомбургъ изъ Гвианы землянымъ образцамъ, виды эти найдены были въ множествѣ тамъ находящимися.»

Далѣе профессоръ Эренбергъ замѣчаетъ: «Обстоятельство, что профессоръ Дове указалъ также на Гвиану, какъ на отшедшій пунктъ жестокихъ юго-европейскихъ вращательныхъ штормовъ (Люте, 1846 г.), уже тогда придадо этимъ соображеніемъ болѣе прочный и широкій базисъ, такъ какъ мною найдено было несомнѣнное существованіе вышеупомянутой примѣси въ красной пыли, сопровождавшей бурю.»

Съ другой стороны, существуетъ по видимому въ азіатскихъ степяхъ Белуджистана и Рашгара, на огромномъ пространствѣ, то же явленіе, еще не разгаданное. Къ сожалѣнію, по словамъ г. Эренберга, «не удалось еще подвергнуть сравнительному анализу образцы кирпично-краснаго цвѣта мелкой степной пыли Белуджистана, но красный песокъ, сопровождавшій извѣстные ураганы, свирѣпствовавшіе въ Гузуратѣ, къ сѣверу отъ Бомбей въ 1860 году и въ южной Аравіи въ 570 и 610 годахъ (песокъ, который въ южной Аравіи сыпался прямо въ лицо шедшимъ со слонами отъ SW къ N абиссинскимъ христіанамъ во время сраженія съ арабами, пришедшими отъ NO) даетъ поводъ предполагать, что онъ менѣе имѣетъ общаго съ красною пылью Африки и темнымъ моремъ, чѣмъ съ пылью центральной Азіи.»

Однакожъ факты, приведенные г. Эренбергомъ, не вполне убѣдительны въ томъ отношеніи, что можно предположить, что упомянутые ураганы, безъ сомнѣнія, были вращательнаго свойства и что по мѣстному направленію вѣтра ни въ какомъ случаѣ невозможно заключить о происхожденіи пыли. Также должно взять въ соображеніе, что трудно допустить что либо общее между паденіемъ пыли въ Китаѣ близъ Нянпю и Шанхая и паденіемъ ея въ темномъ морѣ. Анализъ пыли, выпавшей 26 марта 1850 года въ Нянпю, сдѣланный г. Эренбергомъ, приводитъ его къ убѣжденію въ несомнѣнности частаго паденія желтой пыли въ Китаѣ и существованія въ ней элементовъ, общихъ съ пасатною пылью. «Въ числѣ 38 находившихся въ пыли органическихъ видовъ, не нашлось новаго вида, который бы характеризовалъ страну, или вида, свойственнаго другой странѣ. Всѣ эти виды были общераспространенные. Ни одинъ не принадлежитъ морю, ни въ одномъ не замѣтно смѣшенія земли съ примѣсью ископаемыхъ.»

«Замѣчательно мѣстное существованіе микроскопическихъ существъ, поселившихся въ атмосферѣ, на высотахъ отъ 18 000 до 20 000 футовъ

Гималай. Это доказано, по доставленнымъ братьями Шлагензеце замѣчательнымъ матеріаламъ, г. Эрнбергомъ, приписывающимъ вліянію этихъ существъ образованіе пясчатой пыли.

Не менѣе любопытны, по матеріаламъ, доставленнымъ докторомъ Питтинеромъ, наблюденія надъ органическими видами, найденными въ снѣжной водѣ вершины горы Монбланъ на высотѣ отъ 10 000 до 14 000 футовъ. Въ числѣ 85 разныхъ видовъ, найдены 22, которые не образуются снѣгомъ, а должны считаться какъ осадокъ атмосферической пыли. Но и изъ остальныхъ 63 видовъ многіе имѣютъ сходство съ видами, свойственными пясчатой пыли и пыли сирого (Sciroccostaub), и встрѣчаются во многихъ другихъ дальнихъ странахъ.

Понятно, что европейская пыль наиболѣе изслѣдована не той естественной причинѣ, что подобныя явленія обращаютъ здѣсь на себя вниманіе болѣе, чѣмъ въ другихъ частяхъ свѣта, и что они доступны ученому міру. Паденіе пыли, по видимому, болѣе прочихъ мѣстъ было наблюдаемо въ Средиземномъ морѣ, въ окрестностяхъ Мальты и на горахъ, лежащихъ по сѣвернымъ прибрежіямъ Средиземнаго моря. Но паденіе пыли замѣчалось также и въ средней Европѣ и даже въ Англіи и Ирландіи.

Моряками сравнительно мало было сообщено объ этомъ явленіи, хотя оно имѣ, безъ сомнѣнія, часто встрѣчалось. Этому обстоятельству можно приписать и причину, что мы не имѣемъ почти никакихъ свѣдѣній о паденіи пыли въ южномъ полушаріи. Съ другой же стороны, быть можетъ, эта половина земнаго шара менѣе богата этою пылью по причинѣ меньшей теплоты сравнительно съ температурою, господствующею сѣвернѣе экватора.

Изъ всѣхъ до сихъ поръ, хотя болѣею частію не можно собрать наблюдений, можно пока принять:

- 1) что до дальнѣйшихъ изслѣдованій должно положить, что паденіе пясчатой пыли преобладаетъ въ сѣверномъ полушаріи;
- 2) что въ высшихъ слояхъ атмосферы, преимущественно въ тропическихъ широтахъ, носится постоянный слой подобной пыли, которая падаетъ на землю лишь только при извѣстныхъ условіяхъ, вѣроятно при смѣшеніи съ водяными парами;
- 3) что пясчатая пыль, падающая на западный и сѣверный берега Африки, равно какъ и въ Европѣ — желтого, красно-желтого или краснаго цвѣтовъ, и содержитъ въ себѣ органическіе виды, встрѣчающіеся болѣею частію на поверхности твердой коры земли и которые вообще повсюду распространены, между тѣмъ какъ отдѣльные роды принадлежатъ юго-американскому матеріку. Далѣе, что пыль, падающая въ Китаѣ, содержитъ въ себѣ элементы только

вещи: свойственными пасатной пыли, между тѣмъ, какъ другіе ея элементы принадлежать къ числу обще распространенныхъ и иногда вовсе несвойственныхъ сирамъ, на которую падаютъ, и что во всякомъ случаѣ они попали туда теченіями воздуха.

Это пока весьма замѣчательные факты, заслуживающіе полного вниманія каждаго наблюдателя и достойныя сдѣлаться предметомъ изученія и наблюденій образованныхъ моряковъ. Профессоръ Эренбергъ, котораго должно считать создателемъ минерозоологіи сирамъ въ то же время несравнимую славу изслѣдованіемъ пасатной пыли, которая, безъ сомнѣнія, сдѣлается отнынѣ предметомъ болѣе и болѣе обширныхъ наблюденій, и заманить другихъ естественныхъ испытателей къ дальнѣйшимъ трудамъ по этой части.

Профессоръ Эренбергъ писалъ мнѣ между прочимъ 26-го іюня 1862 года: «... Во всякомъ случаѣ, какъ бы ни медленно разъяснились отношенія и взаимная ихъ связь, но нѣтъ сомнѣнія въ томъ, что образки пыли, полученные мною съ 1803 по 1862 годъ съ разныхъ точекъ сѣверной Африки, изъ Европы и Азии, содержали постоянно одѣ и тѣ же части, съ одинаковыми органическими элементами и одинаковаго борично-краснаго или борично-желтаго цвѣта. Такую однородную и огромную массу пыли, доходящую до 2000 центнеровъ въ день, не могла доставить и вся Африка съ островерхіе мѣра...»

Въ другомъ его письмѣ, г. Эренбергъ пишетъ: «... Я чрезвычайно обрадованъ и благодаренъ вамъ за принимаемое вами участіе въ вопросѣ о пасатной пыли, за которую я сдѣлаю и изслѣдованіе, которое я занимаюсь съ 1844 года. Ваше участіе даетъ мнѣ большую надежду на подтвержденіе уже изслѣдованнаго и нѣ окончательное разрѣшеніе предстоящихъ изслѣдованій,—ибо теплѣе сочувствіе со стороны моряковъ доставитъ богатые, отъ мѣстныхъ вліяній независимые матеріалы, какъ относительно пыли, носящейся въ атмосферѣ, такъ и метеорологическихъ данныхъ и условій движеній...»

Послѣ столь лестнаго довѣрія г. Эренберга ко мнѣ, мнѣ пока остается только обратиться къ моимъ младшимъ сослуживцамъ съ просьбою принять участіе въ наблюденіяхъ, представляющихъ большую важность не только въ чисто научномъ отношеніи, но и въ морскомъ. Нѣтъ сомнѣнія, что паденія пасатной пыли объясняютъ много относительно теченій воздуха въ разныхъ слояхъ, теченій, которыя другими путями разъяснить еще невозможно, но которыя помогутъ подтвердить или исправить теорію движенія воздуха.

Изъ карты, составленной г. Эренбергомъ, видно, что правильное паденіе пыли бываетъ преимущественно у западныхъ береговъ Африки въ предѣлахъ сѣверныхъ тропическихъ странъ. Мы знаемъ,

что у тѣхъ береговъ правильно дующій въ тѣхъ широтахъ NO пассатъ, влѣдствіе теплаго воздуха, приходящаго изъ внутренности Африки, частію прерывается и частію теряетъ свою правильность, такъ какъ болѣе холодный воздухъ окрестныхъ мѣстъ стремится отъ границы области той согрѣтой поверхности къ мѣсту, болѣе теплѣйшему. Если же предположить, что господствующее въ пассатныхъ странахъ верхнее SW теченіе воздуха несетъ съ собою пыльные частицы, то будетъ понятно, что эта пыль спускается по направленію африканскаго берега вмѣстѣ съ стремящимся туда воздухомъ. Паденіе же пыли тѣмъ скорѣе случается, чѣмъ частицы пыли, по мѣрѣ ихъ приближенія къ нижнимъ слоямъ, насыщаются влажностью и, сдѣлавшись тяжелѣе, теряютъ способность удерживать себя въ воздухѣ.

Подобнымъ явленіямъ слѣдовало бы быть всюду, гдѣ воздухъ опускается изъ высшихъ слоевъ къ земной поверхности, и что наиболѣе имѣетъ мѣсто на полярной границѣ пассатовъ и въ болѣе или менѣе большихъ широтахъ. Изъ обстоятельства, что пассатную пыль иногда также называютъ всѣгоссо-пылью, можно заключить, что она падаетъ при SO вѣтрѣ и въ Европѣ. Но это можетъ случиться только тогда, когда, какъ это бываетъ въ нѣкоторыхъ частяхъ Средиземнаго моря сообразно образованію береговъ и горъ, S и SW вѣтры принимаютъ SO направленіе.

О Китаѣ можно почти навѣрное предположить, что паденіе тамъ пыли бываетъ чаще на рубежѣ SW муссона, чѣмъ въ другихъ мѣстахъ, слѣдовательно тамъ, гдѣ SW вѣтеръ сталкивается съ сѣверными теченіями воздуха, ибо большая часть извѣстій о паденіи пыли поступали изъ Нингпо и Шанхая, между тѣмъ какъ ихъ не получалось изъ Гон-Конга и Макао, мѣстъ, гдѣ уже давно живутъ европейцы, отъ которыхъ бы можно было ожидать наблюденій надъ подобными явленіями.

Все это даетъ намъ пока мало свѣдѣній о тѣхъ мѣстностяхъ, откуда, быть можетъ, пыль уносилась и которая слѣдовательно можно бы считать нѣкоторомъ образомъ ея источникомъ. Также наблюденія недостаточно многочисленны и полны, чтобъ по нимъ установить гипотезы, въ достовѣрности которыхъ могли бы имѣть хоть нѣсколько вѣроятія. Поэтому необходимо поступать систематически и прибѣгать къ тѣмъ средствамъ, отъ которыхъ мы въ правѣ ожидать наибольшаго успѣха для достиженія цѣли.

Изъ всѣхъ явленій паденія пыли обнаруживается, что эти паденія тѣсно связаны съ метеорологическими условіями мѣстъ наблюденій, поэтому необходимо обратить величайшее вниманіе на это состояніе воздуха и подробно говорить о немъ при сообщеніи на-

блюденій. Относительно этого позволяю себѣ замѣтить нижеслѣдующее для гг. офицеровъ императорскаго флота (*), которые бы, при встрѣтившихся случаяхъ, пожелали содѣйствовать своимъ наблюденіями обогащенію свѣдѣній по этому предмету:

1) Пасатная пыль замѣчается на парусахъ и въ воздухѣ по своему коричнево-желтому или коричнево-красному цвѣту, ложась на первыхъ и стущая замѣтнымъ образомъ послѣдній.

2) Способъ собиранія этой пыли состоитъ просто въ вывѣшиваніи не слишкомъ малыхъ клочковъ хлопчатой бумаги съ предосторожностью, чтобы эти клочки не касались нечистыхъ, смоленныхъ снастей. По прекращеніи явленія клочки осторожно снимаются и тщательно сохраняются. Если паденіе пыли было ночью, или если забыли вывѣсить хлопчатую бумагу, и если паруса покрыты красноватою пылью, то ее можно собирать посредствомъ вымоченной въ чистой прѣсной водѣ, чистой губки, которую, по снятіи ея осторожно мелкой пыли съ парусовъ, должно по нѣскольбу разъ выжимать въ чистую посуду или стаканъ. Когда вода отстоится, то обнаружится землянистый осадокъ, который слѣдуетъ сохранить въ сухомъ видѣ въ писчей, а не въ протекательной бумагѣ. Но такъ какъ этотъ способъ уже самъ по себѣ мало представляетъ ручательства, то необходимо приступать къ нему съ величайшею осторожностію и непремѣнно наблюдать, чтобы при снятіи пыли и при выжиманіи губки, не попадали постороннія вещества.

3) Мнѣ кажется весьма важнымъ собирать при наступленіи дождей, сопровождающихъ въ особенности экваторіальныя и западныя вѣтры, дождевую воду и тщательно ее изслѣдовать, чтобы удостовѣриться въ отсутствіи въ ней частицъ пасатной пыли, преимущественно на рубежахъ пасатовъ и муссоновъ, у сѣвернаго и западнаго береговъ Африки, въ полосѣ экваторіальныхъ штилей и всюду въ морѣ, гдѣ можно предположить паденіе пыли. Для этого удобнѣе всего будетъ выставить на кормѣ бакъ, покрытый плотною бѣлою матеріею, которая бы въ ней лежала мѣшкообразно. По прекращеніи дождя должно будетъ удостовѣриться приняла ли матерія красноватый цвѣтъ; въ этомъ случаѣ слѣдуетъ поступить, какъ выше было сказано относительно парусовъ.

(*) На первый взглядъ покажется страннымъ, что авторъ обращается къ однимъ морскимъ военнаго флота, въ особенности въ такое время, когда, благодаря усиліямъ и стараніямъ морскихъ державъ, число образованныхъ торговыхъ моряковъ ежегодно возрастаетъ во всѣхъ торговыхъ флотахъ. Дѣло же покажется весьма естественнымъ, если взять въ соображеніе, что австрійскіе торговые моряки — славяне, для которыхъ офиціальнымъ нѣмецкій языкъ австрійскаго военнаго флота непонятенъ.

Прим. перек.

4) Записывать долготу и широту мѣста, гдѣ было паденіе пыли, и означить количество, равно какъ и продолжительность паденія пыли.

5) Записывать также состояніе погоды не только дней, тѣхъ въ которыя падала пыль, но и до и послѣ ея паденія, при чемъ не выпускать изъ виду описаніе образованія облаковъ, направленія вѣтра, температуры и давленія воздуха, степени его влажности, и вообще всего, что вносится и безъ того въ исправный метеорологическій журналъ.

6) Также желательно подробное описаніе явленія, какимъ оно представлялось на мѣстѣ; при чемъ замѣчу, что при записываніи подобныхъ наблюденій никогда не должно думать, что записываемъ много и должно обращать вниманіе даже на самыя мелочныя обстоятельства и подробности.

7) Слѣдуетъ, при первомъ удобномъ случаѣ доставлять собранную пыль и сдѣланныя при томъ замѣчанія въ гидрографическое отдѣленіе въ Триестъ, которое конечно возметъ на себя (*) заботу переслать доставленное г. Эренбергу.

Въ наше время, когда морскія силы всѣхъ образованныхъ державъ стремятся не только къ усовершенствованію технической и боевой частей, но и къ обогащенію научныхъ познаній и къ умственному развитію рода человѣческаго, австрійскій флотъ безъ сомнѣнія заслужить благодарность ученаго міра, если усвоитъ себѣ предметъ, представляющій такъ много интереса и обещающій обогатить науку вообще.

Перев. А. Фр.

КЪ СТАТЬѢ «ОПРЕДѢЛЕНІЕ ЦЕНТРА ТЯЖЕСТИ 131 ПУШЕЧН. КОРАБЛЯ «СИНОПЪ».

Многіе изъ моихъ знакомыхъ, интересующихся наукой кораблестроенія, предлагали мнѣ популярно изложить ту часть статьи моей «Опредѣленіе центра тяжести 131 пуш. корабля «Синопъ» (*), въ

(*) Дѣло гидрографическаго отдѣленія собирать и обнародовывать ученныя свѣдѣнія, доставляемыя ему офицерами императорскаго флота. Оно вполне надѣется, что многіе офицеры посѣдуютъ вызову достойнаго автора, и съ радостію примутъ присылку ихъ наблюденій.

Докторъ Шаубъ,
директоръ гидрограф. отдѣленія.

(.) Морск. Сборн. № 12, 1862 года.

второй говорится объ остойчивости. Я сознавалъ необходимымъ, промѣ этого, сдѣлать еще къ ней нѣкоторыя объясненія и ждалъ только ея разбора, чтобы вмѣстѣ съ тѣмъ обратить вниманіе на тѣ слабыя мѣста, которыя будутъ указаны. И дѣйствительно, г. Ограновичъ, въ статьѣ своей «По поводу опредѣленія центра тяжести 131 пуш. корабля «Синопъ», остановился именно на томъ, что требовало съ моей стороны объясненій, а потому произшедшія отъ этого недоразумѣнія я постараюсь разрѣшить теперь.

Печатаніемъ своей статьи я имѣлъ цѣлью сдѣлать извѣстнымъ мѣсто центра тяжести на кораблѣ «Синопъ», такъ какъ въ нынѣшнихъ корабляхъ съ паровыми механизмами, еще не дѣлали вычисленія центра тяжести, а также, чтобы изложенное наблюденіе и вычисленіе послужили бы руководствомъ при опредѣленіи центровъ тяжести кораблей, для лицъ, мало знакомыхъ съ теоріей кораблестроенія, и потому я вошелъ въ подробности.

Опредѣливши мѣста центровъ тяжести корабля «Синопъ», при различныхъ состояніяхъ его груза, хорошо нагруженного и порожняго, и замѣтивъ значительное повышеніе центра тяжести у порожняго корабля,—что, конечно, ослабляетъ остойчивость, потому, что полагая неизмѣняющимся метацентръ, рычагъ остойчивости, вообще говоря, уменьшится,—я захотѣлъ найти: при какихъ обстоятельствахъ корабль можетъ потерять остойчивость? и потому занялся изслѣдованіемъ остойчивости корабля «Синопъ». Изслѣдованіе остойчивости вышло какъ слѣдствіе опредѣленія центра тяжести, почему и вся статья получила такое названіе. Занявшись же изслѣдованіемъ остойчивости, какъ болѣе важною частію, я упустилъ изъ виду сдѣлать нѣкоторыя объясненія къ первой части статьи; такъ напримѣръ, не объяснилъ почему я отдалъ предпочтеніе употребленному мной способу опредѣленія толщины обшивки, а не другому какому, а также зачѣмъ вычислялъ водоизмѣщеніе по формулѣ $D = \omega' m' \delta r' \cdot L^3$ (1).

Вычисленіе центра тяжести я началъ съ опредѣленія водоизмѣщенія и, какъ полагаю, нисколько не распространился, сдѣлавъ все то, менѣе чего нельзя было сдѣлать для послѣдовательнаго изложенія, при желаніи удовлетворить той цѣли, которую я имѣлъ, чтобы вычисленіе это послужило руководствомъ при опредѣленіи центра тяжести мало-знакомымъ съ наукою кораблестроенія, и именно сдѣлать только то, что сказалъ объ этомъ же предметѣ г. Ограновичъ въ статьѣ своей «По поводу статьи опредѣленія центра тяжести 131 пуш. корабля «Синопъ». Слѣдовательно, разница въ томъ, что

я хотѣлъ вычисленіе водоизмѣненія, а не сказать, какъ слѣдовало бы его дѣлать. Помѣщая же вычисленія водоизмѣненія, я вовсе не предлагаю отсутствія свѣдѣній объ этомъ у офицеровъ, а помѣстилъ его, потому что оно составляетъ первый шагъ при вычисленіи центра тяжести, и наконецъ потому, что я хотѣлъ дѣлиться съ читателями всѣми удобствами и неудобствами, которыя я встрѣчалъ при вычисленіи центра тяжести. Такъ напримѣръ, принимая во вниманіе, что порядокъ въ вычисленіи много значить, а расположеніе вычисленія водоизмѣненія въ такомъ видѣ, какъ у меня въ статьѣ, мнѣ показалось удобнымъ, потому я его и помѣстилъ; встрѣтивъ затрудненіе въ томъ, что теоретическій чертежъ «Синопа» сочиненъ безъ обшивки, я считъ полезнымъ изложить способъ, которымъ я воспользовался при опредѣленіи настоящей толщины обшивки въ каждой изъ плоскостей ватерлиній по заданной нормальной толщинѣ обшивки. Г. Ограновичъ находитъ этотъ способъ «довольно сложнымъ», весьма скучнымъ и неудобнымъ уже потому, что для него требуется чертежное искусство, тогда какъ можно было употребить нижеслѣдующій, болѣе простой и удобный способъ. На корпусѣ длиннаго судна, въ точкахъ пересѣченія обводовъ шпангоутовъ съ ватерлиніями, восстанавливаемъ къ обводамъ перпендикуляры, длиною равные средней толщинѣ обшивки, и полученные такимъ образомъ точки выносимъ на соотвѣтствующія мѣста на полуширотѣ, чрезъ что получимъ новыя ординаты ватерлиній съ обшивкой, а слѣдовательно найдемъ и самыя площади ватерлиній.»

Постараюсь доказать: а) что безъ черченія я не могъ обойтись, почему и предпочелъ употребить графическій способъ, б) что употребленный мною способъ не такъ сложенъ и скученъ, какъ предполагается г. Ограновичъ, и наконецъ с) что приведенный имъ болѣе простой и удобный не могъ быть употребленъ мною, потому что, вообще говоря, невѣренъ и можетъ быть употребленъ только для той части подводной поверхности, которая можетъ быть принята за цилиндрическую, т. е. у средины судна; къ носу же и кормѣ его употребить нельзя, потому что тамъ плоскости шпангоутовъ не перпендикулярны къ обводамъ ватерлиній.

Корабль «Синопъ», во время опредѣленія центра тяжести, сидѣлъ въ грузу гораздо болѣе, чѣмъ назначена на чертежѣ грузовая ватерлинія; поэтому, я долженъ былъ провести новую грузовую ватерлинію, и разбивая подводную часть равноотстоящими другъ отъ друга плоскостями, естественно получилъ въ сѣченіи ватерлиній, несовпавшія съ тѣми, которыя назначены на чертежѣ. На боку и на корпусѣ ватерлиніи проектируются прямыми лініями, слѣдовательно проведеніе ихъ легко; на полуширотѣ онѣ должны изоб-

ражаться кривыми, и для вычерчиванія ихъ тоже, какъ мнѣ кажется, не надо большаго знанія чертежнаго искусства; вычерчиваніе только потребуетъ немного болѣе времени сравнительно съ проведеніемъ ихъ на боку и на корпусѣ. Чтобы не терять почти столько же времени и на проведеніе ватерлиній съ обшивкою и вмѣстѣ съ тѣмъ, чтобы не затемнять чертежа, я вычерчивалъ прямо ватерлиніи съ обшивкой, слѣдовательно, во всякомъ случаѣ безъ графическаго способа обойтись не могъ.

Приведенный мною графическій способъ вовсе не сложенъ и отличается отъ графическаго способа, указаннаго г. Ограновичемъ, только тѣмъ, что толщина обшивки отбладывается не въ плоскостяхъ шпангоутовъ, а въ плоскостяхъ, нормальныхъ къ обводамъ ватерлиній; слѣдовательно тотъ способъ есть частный случай приведеннаго мною способа и можетъ быть употребленъ тамъ только, гдѣ нормальныя плоскости къ обводамъ ватерлиній совпадаютъ съ плоскостями шпангоутовъ, т. е. у середины судна. Приемъ, употребляемый въ этомъ способѣ, чрезвычайно простъ и общъ. Всякій, хотя мало свѣдущій въ начертательной геометріи, знаетъ способъ совмѣщенія. Кажется, въ первой задачѣ начертательной геометріи предлагается совмѣстить вертикальную плоскость проэкцій съ горизонтальною. Здѣсь то же самое: три горизонтальныя плоскости ватерлиній пересѣкаютъ вертикальную плоскость, нормальную къ обводамъ этихъ ватерлиній; получаютъ три точки кривой сѣченія подводной поверхности безъ обшивки; эти точки и проведенная чрезъ нихъ кривая, находящаяся въ этой вертикальной плоскости, горизонтально проецируются на прямой пересѣченія вертикальной плоскости съ горизонтальною, поэтому совмѣщаютъ вертикальную плоскость съ горизонтальною, получаютъ кривую сѣченія въ настоящемъ видѣ на плоскости горизонтальной; къ этой кривой возставляютъ перпендикуляры, величиной равные нормальной толщинѣ обшивки; проводятъ чрезъ концы ихъ кривую линію, получаютъ кривую пересѣченія нормальной плоскости съ подводной поверхностью, вмѣстѣ съ обшивкой; точки встрѣчи этой кривой съ каждою изъ трехъ плоскостей ватерлиній горизонтально проецируютъ на пересѣченіе вертикальной плоскости съ горизонтальною; такимъ образомъ получаютъ точки на полуширотѣ, чрезъ которыя должны проходить ватерлиніи съ обшивкой. При употребленіи этого способа, я назначалъ ватерлиніи безъ обшивки только въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ проводилъ нормальную плоскость, и не имѣлъ надобности вычерчивать всей ватерлиніи безъ обшивки.

Обшивка на корабляхъ у середины дѣлается нѣсколько толще, къ носу же и къ кормѣ она утоняется. При вычисленіяхъ же употреб-

лиють среднюю толщину обшивки, т. е. такую толщину, при которой объемъ ея былъ бы равенъ объему настоящей обшивки. Если будемъ при опредѣленіи толщины обшивки принимать во вниманіе только одну кривизну шпангоутовъ, т. е. будемъ употреблять способъ, приведенный г. Ограновичемъ, то мы уменьшимъ объемъ обшивки противъ настоящаго ея объема, потому что будемъ, по этому способу, каждый разъ получать уменьшенныя ординаты. Для объясненія себѣ этого уменьшенія положимъ, что мы имѣемъ точку на поверхности корабля ближе къ носу или кормѣ, и положимъ, для примѣра, что нормальная линія къ кривой сѣченія и нормальная къ обводу шпангоута, проведенныя чрезъ эту точку, составляютъ съ плоскостью ватерлиніи, проведенной чрезъ эту же точку, равные углы, напримѣръ въ 50° , то отложивъ (на корпусѣ) по нормали къ шпангоуту толщину нормальной обшивки $a = 0.6$ фут. получили бы толщину обшивки по ординатѣ ватерлиніи $b = \frac{a}{\cos 50^\circ} = 0.93$ фут. и тѣмъ ограничили бы. Откладывая же $a = 0.6$ ф. по нормали къ кривой сѣченія мы получили бы тоже $b = \frac{a}{\cos 50^\circ} = 0.93$ ф.

толщину обшивки въ пересѣченіи нормальной плоскости съ ватерлиніей; но толщина обшивки въ пересѣченіи шпангоута, проходящаго чрезъ точку, съ ватерлиніей или по ординатѣ ватерлиніи, будетъ $c = \frac{b}{\cos \theta}$, гдѣ θ уголъ, составляемый нормальною плоскостью съ плоскостью шпангоута, который отъ 0° у середины судна, къ носу и кормѣ увеличивается и, напримѣръ, при 50° и 60° толщина обшивки по ординатѣ 1,45 ф., 1,91 ф.

Слѣдовательно, принимая во вниманіе только одну кривизну шпангоутовъ, мы уменьшили бы толщину обшивки въ первомъ случаѣ на 0,52 ф. во второмъ почти на 1 ф.

Теперь обратимся къ слѣдующему замѣчанію г. Ограновича. «Найдя графическимъ путемъ водонзмѣщеніе, г. Θεοδосіевъ вычисляетъ всевозможные элементы подводной части, руководствуясь при этомъ общей параболической теоріей. Находить сперва съ чертежа площадь мицель-шпангоута, потомъ мѣры r s w m d δ и для *поправки* подставляютъ всѣ найденныя величины въ общую формулу водонзмѣщенія $D = \frac{w \cdot m \cdot d \cdot r^2 \cdot s}{L^3}$. Въ результатѣ выходитъ недочету на 15,84 куб. фут.; что отъ всего водонзмѣщенія составляетъ 0,0001%; точность по истинѣ удивительная!»

Окончивъ вычисленіе водонзмѣщенія, я долженъ былъ приступить къ опредѣленію мѣста центра величины и отстоянія отъ него метацентра, которое я опредѣлялъ по формулѣ

$$\epsilon = \frac{B}{2 m' \delta s (1+\alpha) (2+\alpha)} \dots \dots \dots (2)$$

слѣдовательно, для мало знакомыхъ съ наукою кораблестроенія, и долженъ былъ пояснить что это за величины m' δ s , входящія въ эту формулу, и счесть полезнымъ показать какую роль играютъ онѣ въ теоріи кораблестроенія, почему и вычислилъ водоизмѣщеніе по формулѣ $D = w' m' \delta r^3 s L^3 \dots \dots (1)$, такъ какъ формула

$$2 \text{ есть разработанная формула } \epsilon = \frac{\frac{1}{2} \int y^3 dt}{D} \dots \dots (3),$$

въ которой знаменатель D замѣненъ произведеніемъ множителей, составляющихъ 1 формулу, и послѣ различныхъ сокращеній съ преобразованнымъ числителемъ 3-й формулы получается такимъ, какъ представленъ во 2 формулѣ. Повѣрять же этимъ вычисленіемъ водоизмѣщенія, вычисленнаго графическимъ способомъ, я не имѣлъ въ виду и нигдѣ въ статьѣ своей не упомянулъ, что я дѣлаю это для *попытки*. RI.

Чертежъ корабля «Синопъ» первоначально составленъ былъ по параболическимъ формуламъ, впослѣдствіи, какъ надо полагать, подвергся небольшимъ измѣненіямъ, вѣроятно вслѣдствіе той же причины—достигнуть наибольшей ходкости. Чтобы имѣть понятіе объ незначительности этихъ измѣненій, достаточно указать на сравненіе, которое сдѣлалъ г. Ограновичъ, полуширины 6 ватерлиній, взятой на чертежѣ съ 50 ф. отъ миделя, съ полушириной, въ томъ же мѣстѣ вычисленной имъ изъ уравненія параболы: первая 13 ф., вторая 12, 52; разницу между ними 0, 48 ф. можно считать даже весьма небольшою, если принять во вниманіе, что 6 ватерлиній находится отъ верхней кромки киля только въ разстояніи 3,92 ф., слѣдовательно подверглась наибольшимъ измѣненіямъ.

Теперь мнѣ слѣдовало бы популярно изложить ту часть статьи «Опредѣленіе центра тяжести 131 пуш. корабля «Синопъ», въ которой изложено изслѣдованіе остойчивости, но г. Ограновичъ избавилъ меня отъ этого труда; въ разсмотрѣнномъ имъ вопросѣ: въ чемъ состоитъ задача остойчивости? онъ объяснилъ все то, что могло показаться непонятнымъ, а потому мнѣ пришлось бы теперь только впасть въ повтореніе. Хотя г. Ограновичъ даетъ совершенно ясное понятіе о дѣйствіи силъ при кренѣ корабля и о величинахъ, входящихъ въ общую формулу остойчивости, но, говоря о предѣльномъ углѣ крена и о перемѣщеніи центра величины, мнѣ кажется, что выражается онъ не совсемъ опредѣлительно. Такъ напримѣръ, г. Ограновичъ говоритъ: «если мы хотимъ знать, такъ сказать, теоретическую величину предѣльнаго угла остойчивости, не принимая во вниманіе постороннихъ причинъ, то слѣдуетъ изъ центра тяжести

провести нормальную къ обертывающей кривой, и уголъ, составляемый ею съ діаметральною плоскостью, будетъ искомымъ угломъ, кромѣ, конечно, случая, когда корабль находится въ прямомъ положеніи и этотъ уголъ равенъ нулю». Изъ какова же ц. тяжести слѣдуетъ провести нормальную линію? Если изъ ц. тяжести при ненаклоненномъ положеніи корабля, то тогда уголъ будетъ равенъ нулю и, какъ замѣчено уже, этотъ случай исключается; если же изъ ц. тяжести, который пѣшетъ корабль при наклоненномъ положеніи до предѣльнаго угла крена, то тогда для опредѣленія самаго мѣста центра тяжести потребуется знать уголъ крена, т. е. въ этомъ случаѣ предѣльный уголъ; поэтому опредѣленіе такимъ образомъ *предѣльную ума* невозможно, и мнѣ кажется, что пока легче способа нѣтъ, какъ вычислять рычаги равнодѣйствующей вертикальных давленій на подводную часть при разныхъ углахъ крена, — уголъ, соотвѣтствующій наибольшему изъ рычаговъ, и будетъ предѣльнымъ угломъ крена.

О перемѣщеніи же центра величины г. Ограновичъ говоритъ: «Вообще перемѣщеніе центра величины совершается по нѣкоторой согласной кривой, близкой къ эллипсу». Мнѣ кажется, что такое мнѣніе слишкомъ поверхностно. Отчего же не совершаться ему по параболѣ? Положимъ, что если *обертывающая къ кривой перемѣщенія центровъ величины* и будетъ эллипсисъ, то наконецъ какой эллипсисъ? Эллипсисъ, котораго большая ось направляется по діаметральной плоскости, дастъ для остойчивости одни результаты, болѣе выгодные, тогда какъ, если малая ось эллипсиса находится въ діаметральной плоскости, то другіе, невыгодные.

Изъ теоріи плавающихъ тѣлъ извѣстно, что центръ фигуры подводной части, при разныхъ положеніяхъ тѣла, перемѣщается по поверхности, зависящей отъ формы тѣла. Поэтому надо полагать что центръ фигуры подводной поверхности корабля (ц. величины), при различныхъ положеніяхъ корабля, перемѣщается по кривой поверхности. Сѣченія этой поверхности діаметральной плоскостью и поперечно вертикальной, проходящей чрезъ ц. величины прямого, ненаклоненнаго корабля, должны быть кривыя линіи. Продольная остойчивость не можетъ быть опасна, а потому не стоитъ и разсматривать перемѣщеніе центра величины въ діаметральной плоскости. Опредѣленіе же кривой перемѣщенія его въ сѣченіи поперечно вертикальномъ — очень важно. Такъ какъ кривая эта можетъ быть неопредѣленнаго вида, то всегда можно провести къ нѣкоторой ея части обертывающую кривую, которой свойства изслѣдованы и рѣшеніе задачи остойчивости будетъ легко и вполне удовлетворительно.

И. Ограновичъ.

21 февраля.

ОТЗЫВЪ ЧЕРНОМОРЦА

ПО ПОВОДУ ШТУРМАНСКАГО ВОПРОСА.

Въ одномъ изъ М. Кронш. Вѣст. за прошлый 1862 годъ, была помѣщена статья «Штурманскій и артиллерійскій вопросъ», вызвавшая въ ноябрьской книжкѣ Мор. Сб. опроверженіе г. Копытова. Обѣ статьи должны интересовать моряковъ, слѣдящихъ за всѣми настоящими и предполагаемыми будущими реформами флота, уже потому, что онѣ снова поднимаютъ старыя, на время замолкшія, вопросы о штурманахъ, возрожденіе котораго есть истинное доказательство жизненности и современности вопроса, порѣшить съ которымъ давно пора.

Мнѣ кажется, что всякое замѣчаніе на современный вопросъ, замѣчаніе, взятое изъ практики, должно имѣть мѣсто на страницахъ Морскаго Сборника, потому что только разнообразіе, разнохарактерность мнѣній о всякомъ предметѣ можетъ послужить въ истинному объясненію самаго предмета.

Статья г. Копытова, иногда противорѣчащая сама себѣ, вызываетъ меня указать ложность его доводовъ и сказать нѣсколько словъ по поводу насъ интересующаго штурманскаго вопроса, оставляя въ сторонѣ рѣчь о морскихъ артиллеристахъ.

Нужно согласиться съ г. Копытовымъ, что оставить въ настоящемъ положеніи службу штурманскихъ офицеровъ невозможно, скажу болѣе—грѣшно. Эта неблагоприятная, тяжелая служба требуетъ уничтоженія или сравненія правъ съ флотскими офицерами относительно чиновъ и получасмаго содержанія. Правда, что въ настоящее время столовые деньги улучшили положеніе штурмана, но нужно многолѣтъ послужить, подчасъ дожидаясь до сѣдыхъ волосъ, прежде чѣмъ получишь обязанность старшаго штурмана, обязанность привлекающую кругленькой цифрой получасмыхъ столовыхъ, тогда какъ г.г. молодые штурмана остаются ни при чемъ.

Кромѣ матеріальнаго улучшенія службы штурманскихъ офицеровъ, необходимо поднять въ приготавлиющихся къ этой службѣ уровень общечеловѣческаго образованія.

Теперь на очереди вопросъ: «быть или не быть корпусу штурмановъ», вопросъ, на который большинство изъ командировъ, флотскихъ и штурманскихъ офицеровъ, въ томъ числѣ и мы, отвѣтятъ отрицательно.

Существованіе корпуса офицеровъ, специально посвятившихъ себя кораблевожденію, кромѣ частыхъ неловкихъ служебныхъ столкновеній съ

флотскими офицерами, положительно вредно флоту тѣмъ, что флотскіе офицеры, не имѣя обязательной практики въ исполненіи штурманской обязанности, отстаютъ отъ нея и чрезъ нѣсколько лѣтъ окончательно забываютъ какъ теоретическія, такъ и практическія навигаціонныя и астрономическія познанія, пріобрѣтенныя ими въ корпусѣ.

Г. Копытовъ въ своей статьѣ говоритъ, что исполненіе штурманской обязанности флотскими офицерами не только не приводитъ ихъ въ трепетъ, но есть даже совершившійся фактъ; дайте, что исполненіе этой обязанности легко, что въ настоящее время сдѣлать необходимыя обсервации можетъ не только флотскій офицеръ или гардемаринъ, но даже и кадетъ. Все это отчасти справедливо, хотя и не доказываетъ необходимости существованія штурмановъ; но дайте г. Копытовъ приводитъ въ защиту оспариваемаго имъ вопроса доводъ, который на нашъ взглядъ, будучи совершенно справедливымъ, напротивъ того, прямо служитъ указаніемъ большаго ала въ существованіи отдѣльныхъ специалистовъ въ наукѣ кораблевожденія. Онъ говоритъ: «вѣдь уже несомнѣнно, посторонній человѣкъ не увидитъ съ весьма хорошимъ зрѣніемъ острова, мыса, берега, вѣхъ»; прибавимъ отъ себя, — не управится ловко рулемъ при встрѣчѣ съ другимъ судномъ, особенно ночью, или въ опасномъ узкомъ проходѣ, «между тѣмъ какъ въ то же время старикъ, хотя и слабымъ, но морскими глазами замѣтитъ ихъ весьма легко, и это то и есть та опытность и нюхъ, которые по желанію не пріобрѣтаются вдругъ и на колдовство нисколько не походятъ». Это самая чистая истина, истина, требующая уничтоженія штурмановъ, для образованія изъ флотскихъ офицеровъ искусныхъ, практическихъ моряковъ, знатоковъ дѣла. Командиръ, не исполнявшій никогда штурманской обязанности, не имѣвъ практики, не пріобрѣта (выражаясь меткимъ словомъ г. Копытова) штурманскаго нюха, не будетъ самостоятельнымъ въ своемъ дѣлѣ, не будетъ довѣрять самому себѣ и въ самомъ критическомъ обстоятельствѣ долженъ положиться на штурмана, рискуя, въ случаѣ несчастія, быть первымъ отвѣтчикомъ. Замѣчаніе, что флотскіе офицеры, гардемарины, даже кадеты въ силахъ сдѣлать необходимыя наблюденія, совершенно справедливо, равно какъ вѣрно и то, что всѣ эти господа, не бывъ обязаны практиковаться, положительнымъ образомъ забываютъ совершенно это дѣло; править же судномъ, вполне узнать качества и недостатки своего судна, при управленіи рулемъ, для флотскаго офицера трудно, потому что всегда штурманъ управляетъ движеніемъ судна, тогда какъ въ настоящее время, на паровыхъ судахъ, во время плаванія въ рѣкѣ, и при входѣ въ портъ и выходѣ изъ

см.

2

онаго въ особенности на судахъ малаго ранга вахтенный начальникъ находится почти безъ дѣла, занимая пассивную роль на площадѣ судна.

Недавно былъ со мною случай, — я увѣренъ, онъ можетъ повториться со многими изъ флотскихъ офицеровъ, — показывающій, что иногда, не смотря на сильное желаніе заняться обсервациею, мы лишены необходимыхъ къ тому средствъ, или должны идти на непріятности. Въ открытомъ морѣ, при значительномъ переходѣ, желая попрактиковаться въ мореходной астрономіи, я обратился къ старшему штурм-офицеру съ просьбою получить отъ него секстантъ и хронометръ, на что получилъ такой отвѣтъ: «секстантъ пожалуй вамъ дамъ, позабавьтесь, а за хронометръ извините; нѣтъ, это уже невозможно, вы его испортите, а я вѣдь долженъ за него отвѣчать.» Много мнѣ стоило труда убѣдить старшаго штурмана, что я ручаюсь за цѣлость, какъ секстана, такъ и хронометра, что не для забавы, а съ цѣлью заняться любимымъ и знакомымъ мнѣ дѣломъ я прошу инструментовъ. Только сильные доводы, вслѣдствіе не менѣе сильнаго желанія опредѣлить свое мѣсто на картѣ, восторжествовали надъ упрямствомъ старшаго, воображающаго, что лишь нѣсколько избранныхъ изъ смертныхъ могутъ осторожно обращаться съ астрономическими инструментами.

Для доставленія флотскимъ офицерамъ возможности заниматься обсервациею, необходимо отпускать на судно другой комплектъ морскихъ астрономическихъ инструментовъ, подѣ респексу и присмотръ одного изъ флотскихъ офицеровъ; за порчу же этихъ инструментовъ, конечно, долженъ отвѣчать виновный въ этомъ дѣлѣ (*).

Обращаясь снова къ статьѣ г. Копытова, который въ заключеніе пришелъ къ рѣшенію, что исполненіе штурманской обязанности легко, но при этомъ задаетъ себѣ вопросъ — выиграетъ ли дѣло отъ этого сліянія и вообще въ чемъ предполагается выигрышъ?

Отвѣтъ на этотъ вопросъ будетъ служить окончательнымъ выводомъ моего мнѣнія.

Во 1-хъ, выигрышъ предполагается въ томъ, что не будетъ существовать корпуса штурмановъ, въ которомъ г.г. служащіе офицеры, послѣ многолѣтней, тяжело-неблагодарной службы, достигнувъ до глубокой старости, умираютъ въ чинѣ много штабсъ-капитана или капитана, по большей части поручика; тогда какъ они могли бы употребить свои способности на другомъ, болѣе благодарномъ по-

(*) Кажется, въ этомъ случаѣ достигнуть того, чтобы штурманскіе офицеры не отказывали флотскимъ въ инструментахъ, можно гораздо ближе не отпускомъ на суда особыхъ инструментовъ, а строгимъ требованіемъ исполненія устава, по которому флотскіе офицеры *обязаны* дѣлать наблюденія; при такомъ требованіи и исполненіи, невозможно, чтобы флотскій офицеръ получалъ отъ штурманскаго приведенный авторомъ отвѣтъ: «секстантъ, пожалуй, вамъ дамъ, *позабавьтесь*». Ред.

прищѣ. У насъ на Руси, по сіе время, чинъ много значить; большинство не изъ честолюбія за нимъ гоняется, — вѣдь кромѣ общественнаго положенія и разширенія круга дѣятельности, чинъ важенъ тѣмъ, что подъ старость обезпечиваетъ жизнь пенсією, норма которой условливается чиномъ. Для указанія второй и важнѣйшей причины выпрышка, въ случаѣ уничтоженія корпуса штурмановъ, нужно только рѣшиться, даже на основаніи существующей программы, — не говоря здраваго смысла, — въ чемъ заключается специальность флотскаго офицера!

По моему мнѣнію, въ кругъ познаній флотскаго офицера должно входить основательное изученіе вооруженія судна, управленія парусами и рулемъ и теорія и практика кораблевожденія, т. е. навигация и мореходная астрономія; механика же, артиллерія, корабельная архитектура стоятъ на второмъ планѣ: нѣтъ нужды флотскому офицеру, хотя очень полезно, глубоко изучать эти второстепенные для него предметы. Командиръ судна, безъ основательныхъ свѣдѣній теоріи и практики кораблевожденія и въ управленіи судномъ, совершенно немислимъ. Какъ же можно усвоить себѣ эти свѣдѣнія, непрaktикуясь имъ обязательно во все время своей службы?

Это-та вторая причина, по моему мнѣнію есть самая главная, вопіющая объ уничтоженіи корпуса штурмановъ.

Въ этой статьѣ я хотѣлъ сказать свое слово въ защиту уничтоженія спеціалистовъ штурмановъ; вопросъ же — между кѣмъ и какими порядкомъ распредѣлить на судахъ обязанность штурмановъ — можетъ быть рѣшенъ на основаніи большинства мнѣній, полученныхъ отъ всѣхъ моряковъ, заинтересованныхъ этимъ вопросомъ и желающихъ подать свой голосъ.

Мнѣ кажется, что на каждомъ суднѣ 2-мъ или 3-мъ флотскимъ офицерамъ должно поручать исполненіе штурманской обязанности; имъ ввѣряются астрономическіе инструменты, старшій изъ нихъ имѣетъ главный надзоръ въ штурманскомъ дѣлѣ. Столовыя получаютъ на равнѣ съ вахтенными начальниками. По истеченіи опредѣленнаго времени, эти господа вступаютъ въ обязанность вахтенныхъ начальниковъ, замѣняясь другими офицерами того же судна. Въ помощъ офицерамъ, исполняющимъ штурманскую обязанность, можно назначать гардемаринъ и юнкеровъ. При такомъ порядкѣ каждый изъ офицеровъ непремѣнно каждый годъ будетъ практиковаться въ исполненіи штурманской обязанности.

Въ заключеніе скажу, что никто изъ флотскихъ офицеровъ не долженъ получать званіе старшаго офицера, не исполнивъ много разъ, добросовѣстно и съ знаніемъ дѣла обязанности штурмана и вахтеннаго начальника, что должно быть засвидѣтельствовано командирами тѣхъ судовъ, гдѣ онъ служилъ.

КЪ ШТУРМАНОКОМУ ВОПРОСУ.

Мы давно знали, что на французскомъ военномъ флотѣ не существуетъ штурмановъ; но, къ сожалѣнію, до сихъ поръ не могли получить достовѣрныхъ свѣдѣній—уничтожены-ли они только *de jure*, или тамъ *de facto* нѣтъ лйтенантовъ, которые бы, болѣе или менѣе постоянно, отправляли на судахъ штурманскую обязанность и, такъ сказать, шли по штурманской дорогѣ, имѣя возможность быть, предпочтительнѣе передъ другими, приглашенными командиромъ въ кампанію на судно для исполненія этой обязанности. Въ послѣднее время намъ удалось собрать нѣсколько свѣдѣній объ исполненіи этой обязанности на большихъ пароходахъ французскаго общества *Messageries impériales* въ Индѣйскомъ океанѣ. Конечно—это не военные суда, но во всякомъ случаѣ они далеко не лишены однообразной судовой администраціи, хорошо приспособленной къ практикѣ морскаго дѣла; поэтому, намъ кажется, что свѣдѣнія эти, какъ имѣющія нѣкоторую связь съ поднятымъ въ настоящее время въ нашей морской литературѣ штурманскимъ вопросомъ, не лишены, какъ матеріалъ, интереса.

Кромѣ *командира* (непрѣмѣнно офицера военного флота), на этихъ пароходахъ есть *старшій офицеръ*, который, сверхъ исполненія обыкновенныхъ обязанностей, сопряженныхъ съ этимъ званіемъ, ежедневно стоитъ вахту съ 4 часовъ до 8 утра. Изъ *трехъ вахтенныхъ начальниковъ*—первый, кромѣ вахты, есть главный помощникъ старшаго офицера по нагрузкѣ и разгрузкѣ парохода; на второмъ лежить такелажная работа и завѣдываніе командой,—въ родѣ того, какъ завѣдывали ею на нашихъ судахъ ротные командиры; третій вахтенный начальникъ есть въ то же время и старшій штурманъ (*), т. е. онъ хранитъ на своей отвѣтственности въ капитанской каютѣ хронометры, инструменты (**) и карты (***); съ помощію своихъ двухъ помощниковъ по штурманской части, *maitres des timoniers*,

(*) Порядокъ назначенія того или другаго вахтеннаго начальника къ исправленію штурманской обязанности, кажется, необязателенъ и зависитъ отъ выбора личности.

(**) Каждый офицеръ обязанъ имѣть свой угломерный инструментъ.

(***) Картъ два комплекта: одна разложена въ капитанской каютѣ, другая — въ офицерской каютѣ-компаніи, на которой послѣ каждой вахты смѣнявшійся вахтенный начальникъ, прописавъ вахту въ журналѣ, кладетъ мѣсто, а въ каждомъ походѣ кладетъ это мѣсто офицеръ, завѣдующій штурманскою обязанностью.

дѣлаетъ какъ утреннія, такъ и полуденныя наблюденія, заводятъ, повѣряетъ и слѣдитъ за ходомъ хронометровъ; въ важныхъ случаяхъ по назначенію пути корабля, или когда всѣ вызваны на верхъ, онъ находится у руля и вообще исправляетъ обязанность старшаго штурмана; если же стоитъ на вахтѣ съ 8 часовъ утра, то на время наблюденій мѣсто его на площадкѣ замѣняетъ вахтенный *maître d'équipage*. Къ полуденнымъ наблюденіямъ выходятъ на верхъ съ инструментами въ рукахъ командиръ и *непременно* всѣ офицеры. Всѣ же вахтенныя обязанности штурмана исправляются вахтеннымъ *maître des timoniers*.

Кромѣ четырехъ выше названныхъ офицеровъ, къ офицерской каютѣ-компаніи принадлежатъ три механика. Что же касается *капитана, комиссара* — представителя Компаніи, завѣдующаго на правахъ суперкарга приемкой и сдачею груза, пассажирскимъ столомъ и размѣщеніемъ пассажировъ, *доктора* и *agent de poste* — представителя правительства на пароходѣ, слѣдящаго за правильностію рейсовъ, или лучше остановокъ судна въ портахъ, и имѣющаго право протестовать всякое незаконное дѣйствіе пароходнаго начальства, то всѣ четверо имѣютъ столъ въ пассажирской каютѣ-компаніи. Всѣ же *maîtres* составляютъ отдѣльную каютѣ-компанію и никогда не смѣшиваются съ командой. Этого отдѣльнаго класса полу-офицеровъ, по большей части весьма опытныхъ помощниковъ лейтенантовъ на суднѣ по всѣмъ отраслямъ морскаго дѣла, въ нашемъ флотѣ не существуетъ. Пожалуй еще, къ нему можно причислить нашихъ артиллерійскихъ кондукторовъ и прежнихъ тимермановъ. Многіе видятъ въ этомъ большой недостатокъ и полагаютъ, что гардемарины наши ни въ какомъ случаѣ замѣнить этихъ лицъ не могутъ. Намъ же кажется, что, при недостаточномъ развитіи у насъ морской торговли и морскаго элемента, создать этотъ классъ людей весьма трудно по тѣмъ же причинамъ, на которыя мы указывали въ № 2 Мор. Сб. (въ статьѣ: Штурманскій вопросъ), говоря о препятствіяхъ къ учрежденію штурмановъ-работниковъ: въ дѣлѣ образованія ихъ, при недостаткѣ практики, пришлось бы налечь на теорію, а при ней требовательность «работниковъ» неизбѣжно увеличилась бы. Мы думаемъ, напротивъ, и надѣемся, что это мнѣніе раздѣляютъ многіе изъ нашихъ сослуживцевъ, что гардемарины наши, при *строгой ответственности*, могутъ замѣнить намъ, по флотской и штурманской частямъ, всякихъ метовъ и даже метровъ, что они такимъ образомъ облегчатъ во многомъ вахтенныхъ начальниковъ, снявъ съ нихъ мелкія обязанности и замѣнивъ ихъ *отвѣтственно* и *законно* на якорной вахтѣ ночью, когда тихо, и днемъ, когда нѣтъ работъ; что это заставитъ ихъ серьезнѣе смотрѣть

на исполненіе своей обязанности, возвыситъ личность вахтеннаго начальника и, можетъ быть, дастъ возможность назначать послѣднихъ на судно въ болѣе ограниченномъ числѣ.

Сообщивъ въ этой статейкѣ, какимъ образомъ исправляется штурманская обязанность на пароходахъ общества *Messageries impériales*, мы вовсе не думали указывать возможность возложенія у насъ этой обязанности на вахтеннаго начальника, — дѣли пассажирскаго коммерческаго парохода и военнаго судна совершенно различны; напротивъ, намъ хотѣлось только подтвердить свою прежнюю мысль, что и на коммерческихъ судахъ находятъ нужнымъ возлагать эту обязанность на одно самостоятельное и ответственное лицо, а не дѣлить незамѣтно между многими офицерами.

А. Кернцовъ.

Письмо въ редакцію М. Сб.

Милостивый государь!

Въ 12 книгѣ Морскаго Сборника за 1862 годъ, въ корреспонденціи изъ Владивостока, на страницѣ 95 «Современнаго обозрѣнія», помѣщено слѣдующее извѣстіе:

«Распоряженіями правительства, сказано въ корреспонденціи, приморская область снабжена хлѣбомъ на нѣсколько тѣтъ. Въ прошломъ (т. е. 1861) году и въ нынѣшнемъ, доставлена изъ Кронштадта ржаная мука, чрезъ посредство морскаго министерства. Нужно отдать честь финляндскому купцу Карстрему — мука, имъ доставленная, гораздо лучше муки, доставленной г. Чечернымъ. Всѣ преимущества были бы на сторонѣ послѣдняго, если бы подрядъ совершенъ былъ добросовѣстно. Судно, имъ зафрахтованное, сдѣлало переходъ изъ Кронштадта въ Новгородскую гавань въ 153 дня; но кули были регоженные и болѣе половины старѣе, отъ чего трата муки дошла до 3%. Между тѣмъ, мука г. Карстрема чище, лучше, выше сортомъ, въ холщевыхъ мѣшкахъ, доставлена на финляндскомъ бригѣ *Яковъ*, совершившемъ плаваніе весьма неудачно, почти — годъ. Потеря муки не составляетъ и одного процента (на 11 500 пудовъ муки траты оказалось 103 п.), и этой не было бы, если бы бригъ не терпѣлъ шторма (?) предъ Сангарскимъ проливомъ (84 дня).»

Такъ какъ въ этомъ извѣстіи разбираются, между прочимъ, дѣйствія мор. ижеподписавшагося, по перевозкѣ мною въ 1861 году въ приморскую область на зафрахтованномъ англійскомъ баркѣ *Bride*

of the seas, шкиперъ Дональдъ, адмиралтейскаго груза, и какъ при этомъ дѣйствіи мои выставлены въ такомъ свѣтѣ, какъ будто бы я исполнилъ принятую на себя обязанность недобросовѣстно, то для огражденія меня отъ несправедливаго, основаннаго, какъ видно на однихъ слухахъ, нареканія, могущаго пасть пятномъ на мою репутацию, я считаю своимъ долгомъ и обязанностию, посредствомъ фактовъ, возстановить настоящій взглядъ на упомянутое дѣло перевозки мною въ навигацію 1861 года, въ Новгородскую гавань, адмиралтейскаго груза.

Прежде всего считаю нужнымъ замѣтить, что г. корреспондентъ получилъ невѣрное свѣдѣніе о моей фамиліи, которая хорошо должна быть извѣстна въ мѣстѣ сдачи груза, въ Новгородскомъ посту; именно моя фамилія не Чечеринъ, какъ выставляетъ г. корреспондентъ, а Чечулинъ. При совершеніи мною операціи, о которой идетъ рѣчь въ приведенной выше статьѣ, я былъ не поставщикомъ, а только перевозчикомъ груза. Что эту послѣднюю обязанность я исполнилъ не недобросовѣстно, а какъ слѣдовало, по силѣ условій моего обязательства съ казною, то въ этомъ сознается и самъ г. корреспондентъ, свидѣтельствуя, что судно, мною зафрахтованное, сдѣлало переходъ изъ Кронштадта въ Новгородскую гавань, въ 153 дня. Всякій, знакомый, хотя нѣсколько, съ опасностями и трудностями, сопряженными съ кругосвѣтными плаваніями, въ особенности на парусныхъ судахъ, и притомъ еще съ грузомъ, состоявшимъ въ большей части изъ продукта, столь трудно сохраняемаго отъ порчи при далекихъ перевозкахъ, какъ ржаная мука, согласится со мною, что нельзя не отнести такого перехода къ весьма быстрымъ и рѣдкимъ, удача котораго, если и не вполнѣ, то во всякомъ случаѣ, въ значительной степени зависѣла, какъ отъ морскихъ качествъ выбраннаго мною судна, такъ и отъ умѣнья и расторопности шкипера.

Такая быстрая доставка совершенно согласовалась и съ желаніемъ морскаго министерства, которому представлялась надобность получить грузъ еще въ томъ же 1861 году; почему въ условіяхъ заключеннаго мною съ казною обязательства было постановлено, что грузъ, отправленный изъ Кронштадта весною 1861 г., будетъ доставленъ въ Новгородскую гавань осенью того же года; она же способствовала тому, что мука, погруженная въ баркъ изъ казенныхъ кронштадтскихъ провіантскихъ магазиновъ въ куляхъ, и перешедшая, при перевозкѣ на суднѣ до мѣста назначенія два раза чрезъ тропики, доставлена въ назначенное мѣсто совершенно годною и въ надлежащемъ видѣ, какъ свидѣтельствуешь объ этомъ квитанція, выданная, по сдачѣ груза въ Новгородской бухтѣ, шки-

перу судна, англичанину В. Дональду, начальникомъ поста при заливѣ Новгородскомъ, линѣйнаго № 4 баталіона Восточной Сибири г. капитаномъ Черковскимъ, отъ 14 декабря 1861 г. за № 187, и въ которой сказано нижеслѣдующее: «Дана сія квитанція шкиперу судна *Bride of the seas*, г. Вилліаму Дональду, въ томъ, что доставленные имъ на суднѣ изъ кронштадтскихъ магазинныхъ муки ржаной 3171 куль (изъ нихъ 202 совершенно развалившіеся, 278 починены при укладкѣ въ магазинъ) вѣсомъ 27 773 п. 10 ф. съ кулями, а не 28 539 п., какъ значится въ документѣ департамента морскаго министерства за № 3028, мундирныхъ вещей 32 тюба подъ пломбами и ядеръ 10 т. штукъ, въ посту при заливѣ Новгородскомъ приняты, въ чемъ свидѣтельствую подписомъ и печатью».

Изъ этой квитанціи ясно можно усмотрѣть, что *подрядъ доставки* провіанта и прочаго груза въ приморскую область въ 1861 г. исполненъ былъ далеко не недобросовѣстно, и если 202 куля оказались развалившимися, то ни отдатчикъ провіанта, ни тѣмъ менѣе шкиперъ судна, не могутъ быть въ этомъ обвиняемы, ибо при такой дальнѣйшей транспортировкѣ, какъ перевозка водою кругомъ свѣта провіанта въ приморскую область, это легко могло случиться, особливо, если въ числѣ отправленныхъ кулей попалось нѣсколько слабыхъ, наружнымъ своимъ видомъ обманувшихъ отдатчика относительно достаточной своей крѣпости; но, во всякомъ случаѣ, это нисколько не даетъ перевѣса отправки продукта въ дальнія мѣста въ мѣшкахъ, сравнительно съ кулями—лишь бы послѣдніе были надлежащей твердости. Въ чемъ бы продуктъ ни былъ помѣщенъ—въ куляхъ ли, въ мѣшкахъ ли, качество его нисколько отъ этого не страдаетъ, если только, при дальнихъ перевозкахъ, на судахъ устроена достаточная вентиляция для очищенія и свободного теченія воздуха внутри судна, гдѣ продуктъ помѣщается, и если приняты всѣ мѣры къ возможно скорѣйшей доставкѣ. Это вполне оправдывается настояще-разбираемымъ дѣломъ. Совершенно развалившіеся 202 куля изъ 3171, отправленныхъ на суднѣ *Bride of the seas*, не имѣли никакого вліянія на качество муки, которая доставлена совершенно годною для употребленія въ человѣческую пищу, чему доказательствомъ можетъ служить и вышеприведенная квитанція. Не могу ничего сказать положительнаго о мукѣ, доставленной въ мѣшкахъ, въ портъ Владивостокъ, на финляндскомъ суднѣ *Яковъ*, которою такъ доволенъ г. корреспондентъ. Известно только, что относительно качества этой муки, оказавшихся при приемѣ въ означенномъ портѣ, выдана контрагенту, финляндскому купцу г. Карстрему, такая квитанція, по которой комисаріатскій департаментъ морскаго министерства затруднился удовлетворить г. Кар-

стрема причитающеюся ему остальною контрактною платою, ранѣе полученія надлежащихъ по этой квитанціи объясненій.

Надѣюсь, милостивый государь, что вы не откажетесь помѣстить это объясненіе въ издаваемомъ подъ вашею редакціею журналѣ «Морской Сборникъ», причемъ нужнымъ считаю присовокупить, что точно съ такимъ же объясненіемъ я обратился и въ редакцію газеты «Кронштадтскій Вѣстникъ».

Примите и проч.

Федоръ Чечулинъ,

гельсингфорскій первостатейный кунецъ.

15 февраля 1863 года.



СОВРЕМЕННОЕ ОБОЗРѢНІЕ

ОБОЗРѢ ПОСЛѢДНИХЪ УСОВЕРШЕНСТВОВАНІЙ ПО РАЗНЫМЪ ОТРАСЛЯМЪ МОРСКАГО ИСКУССТВА.

Статья третья.

О ВРОНЕНОСНЫХЪ СУДАХЪ.

Новая система морской войны, основанная на употребленіи броненосныхъ судовъ, была предложена въ Америкѣ Стивенсомъ еще въ 1812 году; потомъ это предложеніе возобновлено изобрѣтателемъ бомбическихъ пушекъ, Пексаномъ, въ 1821 году, а послѣ того официальныя и частныя испытанія средствъ, для защиты судовъ противъ дѣйствія артиллеріи, продолжались въ Англіи и въ Америкѣ до 1855 года, когда въ первый разъ употреблены были, при осадѣ Кинбурна, французскія плавучія батареи, деревянные и обшитыя желѣзною бронею. Англія, до приложенія силы пара къ движенію судовъ, считала море своимъ могущественнымъ оплотомъ противъ непріятельскаго вторженія; но съ тѣхъ поръ, какъ эта сила доставляла возможность судамъ ходить противъ вѣтра и теченія, обстоятельства перемѣнились. Одного корабельнаго флота оказалось недостаточнымъ для предупрежденія непріятельской высадки, на всякомъ пунктѣ, совершенно открытыхъ англійскихъ береговъ. Тогда всѣ сознали необходимость имѣть для береговой защиты малыя, сильно вооруженныя суда съ малымъ углубленіемъ. Желѣзо представлялось самымъ выгоднымъ матеріаломъ для постройки такихъ судовъ, потому что при значительномъ уменьшеніи вѣса, оно доставляетъ имъ превосходную крѣпость, противъ судовъ деревянныхъ.

СОВ. ОН.

1

Между тѣмъ родилось сомнѣніе въ томъ, не принесетъ ли желѣзо пробиваемое ядрами, большаго вреда, нежели дерево.—Еще во время войны съ Китаемъ, въ 1842 году, небольшіе англійскіе желѣзные пароходы *Nemesis* и *Phlegeton* оказались весьма удобными для дѣйствія въ устьяхъ рѣкъ и около береговъ. Въ превосходной крѣпости желѣзныхъ судовъ уже не было сомнѣнія, но только не знали какое вліяніе производятъ на нихъ удары ядеръ. Для разрѣшенія этого вопроса первыя опыты произведены были въ Вулвичѣ въ 1845 году, гдѣ былъ устроенъ щитъ на подобіе стѣны обыкновеннаго желѣзнаго судна. Изъ этихъ опытовъ узнали, что желѣзные листы толщиной $\frac{1}{2}$ и $\frac{3}{4}$ д., пробиваются ядромъ 32 фунтовой пушки, и что при этомъ пробойна имѣетъ діаметръ меньшій противу ядра и что наконецъ, вредъ, приносимый ядромъ, относится только къ мѣсту удара, а не распространяется на остальную часть поверхности листовъ. Кромѣ того, найдено, что осколки выбитой части листа разлетаются внутрь судна и потому могутъ наносить большой вредъ людямъ.

Подводныя пробойны оказались обширнѣе, нежели въ судахъ деревянныхъ; для закрытія ихъ были изобрѣтены особаго рода зонтики, состоящіе изъ парусины, напитанной смолой или каучукомъ. Они въ свернутомъ видѣ вставлялись въ пробойну внутри судна, и потомъ распускались; наружное давленіе воды прижимало ихъ къ судну и чрезъ это останавливалась течь.

Для предупрежденія вреда, наносимаго осколками желѣза, наклеивали на листы, со внутренней стороны, деревянные доски въ 3 и 4 д. толщины и брусъ отъ 15 до 18 д. толщины. При этомъ оказалось, что для остановки осколковъ, нужно употреблять на подкладку листовъ, брусъ неменѣе 14 дюйм. толщины. Дѣлали подкладку изъ желѣзныхъ листовъ и изъ другихъ веществъ, но не получили желаемаго успѣха; одинъ только каучукъ, смѣшанный съ древесными опилками, оказался годнымъ на это дѣло, но толщина его должна быть не менѣе толщины дерева.

Въ предположеніи, что ядра, при ударѣ о желѣзную поверхность листовъ, могутъ отражаться, пробовали ставить щитъ подъ угломъ къ направленію ядра, но оно не отразилось, а прошло насквозь, сдѣлавъ въ листѣ продольную пробойну.

Эти опыты доказали возможность употреблять обыкновенныя желѣзные суда въ военныхъ дѣйствіяхъ, въ томъ случаѣ, когда калибръ артиллеріи не болѣе 32 фунтоваго. Вслѣдствіе этого, тогда же предписано было адмиралтействомъ, на всѣхъ построенныхъ до того времени желѣзныхъ военныхъ пароходахъ, сдѣлать деревянную внутреннюю обшивку, на всемъ пространствѣ между верхнею

и нижнею палубами, для сохраненія прислуги у орудій отъ осколковъ желѣза.

Въ 1848 году, въ Портсмутѣ, снова производимы были опыты надъ сопротивленіемъ желѣзныхъ листовъ ударами снарядовъ. Для уменьшенія величинъ пробойнъ, подкладывали подъ листы, пласты въ 7 д. толщины, изъ вещества, названнаго камптуλικонъ, состоящаго изъ каучука, смѣшаннаго съ измельченными пробковыми деревомъ; но это вещество, пробитое ядрами, весьма мало сжималось, а потому и не достигало своего назначенія. Во всѣхъ другихъ отношеніяхъ, портсмутскіе опыты подтвердили выводы, полученные при испытаніяхъ въ Вуличѣ, и кромѣ того, доказали, что желѣзные листы толщиной $\frac{1}{4}$ д. не были пробиваемы существовавшими въ то время бомбами.

Кромѣ того, въ Портсмутѣ произведено было испытаніе желѣзнаго щита толщиной 7 дюймовъ, составленнаго изъ листовъ, толщ. $\frac{1}{4}$ д., свѣрѣженныхъ между собою болтами. Этотъ щитъ безъ всякаго вреда выдерживалъ удары ядра 32 фунт. пушки. Около того же времени, опытами произведенными въ Америкѣ найдено, что сплошныя желѣзные плиты толщиной 6 дюйм., остаются совершенно невредимы отъ ударовъ самыхъ большихъ ядеръ.

Но всѣ сии испытанія годности желѣза для военныхъ судовъ не имѣли офиціальнаго характера и на нихъ не обращали большаго вниманія до 1853 года, когда русская эскадра истребила турецкій флотъ подъ Синопомъ. Разрушительное дѣйствіе бомбическихъ орудій, при этомъ въ первый еще разъ испытанныхъ въ дѣйствительномъ сраженіи, доказало всю опасность, которой подвергаются деревянные корабли, отъ горизонтальнаго дѣйствія бомбъ. Тѣ же орудія дѣйствовавшія съ фортовъ, были причиною неудачной атаки Севастополя соединеннымъ англо-французскимъ флотомъ. Съ этого времени утвердилась мысль о необходимости защищать военныя суда отъ дѣйствія ядеръ и особенно отъ бомбъ, желѣзною броней, состоящею изъ желѣзныхъ плитъ, толщиной не менѣе 4 дюймовъ. Для атаки русскихъ береговыхъ укрѣпленій на Черномъ морѣ въ 1854 году, какъ въ Англіи, такъ и во Франціи были построены деревянные плавучія батареи, обшитыя желѣзными плитами толщиной 4 д. Нарипательная величина (tonnage) сихъ батарей была отъ 1535 до 1954 тонновъ, и каждая изъ батарей, помѣщая на себѣ отъ 14 до 16 самаго большаго калибра орудій, имѣла осадку въ водѣ не болѣе 9 футъ. Чрезъ это представлялась возможность подходить къ фортамъ на близкое разстояніе. Небольшія паровыя машины высокаго давленія на сихъ батареяхъ, были рассчитаны такъ, чтобъ они во время дѣйствія могли двигаться со скоростью не болѣе 5

или 6 узловъ. Переходы же моремъ, они должны были совершать на буксирѣ у другихъ пароходовъ.

Одна изъ французскихъ батарей, въ 1855 году, была въ Черномъ морѣ и дѣйствовала, съ большимъ успѣхомъ, при осадѣ Кинбурна. Послѣ этого перваго и удачнаго испытанія пользы броненосныхъ судовъ, французское и англійское правительства тотчасъ рѣшили на постройку большихъ броненосныхъ фрегатовъ, которые бы съ неуязвимостію соединяли въ себѣ мореходныя качества.

Въ 1857 году, англійскій капитанъ Мурсомъ издалъ брошюру, доказывавшую пользу, которую бы могло получить англійское правительство, превративъ лучшіе 3-хъ дечные корабли въ броненосные фрегаты, но всѣ домогательства г. Мурсома объ осуществленіи этого проэкта остались безуспѣшны и лорды адмиралтейства только въ началѣ 1859 года рѣшили предпринять постройку броненосныхъ фрегатовъ. Между тѣмъ у французовъ въ 1860 году были уже спущены на воду два броненосныхъ фрегата 1 класса; кромѣ того, строились такіе же четыре фрегата 2 класса; четыре—3 класса и пять броненосныхъ канонерскихъ лодокъ.

La Gloire—первый броненосный фрегатъ, построенный для французскаго флота. Онъ деревянный. Длина его между перпендикулярами 252 ф. 6 д., ширина 55 футъ, углубленіе 27 фут.; скорость хода при испытаніи была 11 $\frac{1}{2}$ узловъ. Высота портовъ отъ воды 6 ф. 6 д.; артиллерія его состоитъ изъ 34 парѣзныхъ пушекъ 54 фунтоваго калибра и двухъ бомбическихъ пушекъ на верхней палубѣ. Стѣнъ въ надводной части имѣетъ уклонъ внутрь, а подъ водою вооруженъ шпирономъ, для того, чтобы фрегатъ могъ дѣйствовать какъ таранъ. Верхняя палуба покрыта броней для защиты отъ дѣйствія навѣсныхъ бомбъ. Оснастка фрегата, весьма легкая, состоитъ изъ трехъ мачтъ и короткихъ стеньгъ съ флагштоками; фокъ-мачта имѣетъ брифокъ, а на гротъ и бизань-мачтахъ трисеки.

Такимъ образомъ, Франція построеніемъ фрегата *La Gloire* заслужила себѣ пальму первенства въ созданіи броненоснаго флота.

Вслѣдъ за тѣмъ построеніе броненосныхъ судовъ начало распространяться, какъ во Франціи, такъ въ Англіи и въ Америкѣ. При этихъ первоначальныхъ попыткахъ, происходившихъ почти одновременно, не могло быть общей, опредѣленной системы постройки, и кораблестроители, создавая броненосныя батареи разныхъ видовъ и формъ, болѣе руководствовались въ этомъ дѣлѣ собственными убѣжденіями и мѣстными потребностями, нежели облуманными правилами, истекающими изъ основаній науки и опыта. По этой причинѣ многіе изъ опытовъ постройки судовъ оказались неудачными

и не могли быть образцами для руководства на будущее время; но тѣмъ не менѣе они были полезны тѣмъ, что опредѣляли многія данныя, могущія впоследствии времени служить для удовлетворительнаго разрѣшенія вопроса о наилучшей системѣ сооруженія броненоснаго флота.

ОПИСАНІЕ БРОНЕНОСНЫХЪ СУДОВЪ.

Построенные до настоящаго времени броненосныя суда можно раздѣлять на четыре класса: I) суда съ неполною броней въ надводной и въ подводной части; II) суда съ полною броней около грузовой ватерлинии и неполною надводною броней; III) суда съ полною броней надводною и подводною, и наконецъ IV) суда съ вращающимися боевыми башнями.

I классъ. Къ этому классу принадлежать слѣдующія суда:

Англійскіе желѣзные фрегаты *Warrior* и *Black-Prince*. Длина между перпендикулярами 380 ф.; ширина 58 ф. Глубина трюма 41 ф. 6 д., высота портовъ отъ воды—9 футъ, число тоннъ 6173. Желѣзная броня изъ плитъ, толщ. $4\frac{1}{2}$ д., положенныхъ на тиковую подкладку, толщ. 18 д., занимаетъ пространство въ средней части судна на длинѣ 263 футъ, а въ высоту простирается на 22 фута, или отъ верхней палубы на 6 футъ ниже грузовой ватерлинии. Вертикально-поперечныя переборки, изъ такихъ же плитъ, соединяютъ оконечности брони и образуютъ вмѣстѣ съ нею, въ срединѣ судна, внутренній ящикъ или казематъ, въ которомъ заключается 26 орудій, изъ коихъ большая часть 68 фунтовыхъ гладкоствольныхъ, дѣйствующихъ чрезъ порты, обыкновеннымъ образомъ. Кромѣ того, въ батарейной палубѣ въ носу и въ кормѣ находится 12 пушекъ вѣсѣ каземата и на верхней палубѣ двѣ—68 фунт. пушки на платформахъ и четыре наръзные орудія Армстронга.

Англійскіе желѣзные фрегаты: *Defence* и *Resistance*, длиною 280 ф.; шириною 54 ф. 2 д.; число тоннъ 3720. Они имѣютъ по 14 пушекъ, помѣщенныхъ во внутреннемъ казематѣ, подобно какъ на фрегатахъ *Warrior*, и защищенномъ броней, толщ. $4\frac{1}{2}$ д. Всѣ сія фрегаты, будучи раздѣлены поперечными и продольными переборками на множество отдѣлений, непроницаемыхъ для воды, можно считать непотопляемыми.

Ко II классу принадлежать:

Американское броненосное судно *Ironsides*, деревянное, длиною 240 фут., шириною 58 ф. 6 д.; глубина трюма 28 ф. 6 д.; углубленіе 15 ф.; число тоннъ 3250. Броня изъ сплошныхъ желѣзныхъ плитъ, толщ. $4\frac{1}{2}$ д., положенныхъ на деревянную подкладку, тол-

щиною 2 фута, защищаетъ пространство внутри судна, на длинѣ 170 футъ, а въ высоту, отъ верхней палубы, на 4 фута ниже грузовой ватерлиніи. Кромѣ того, поясъ брони, на 4 фута ниже и на 3 фута выше грузовой ватерлиніи, простирается вокругъ всего судна до стема и старипоста. Въ защищенномъ броней пространствѣ поставлено 16 гладкоствольныхъ 11 дюймовыхъ пушекъ и двѣ нарѣзныя пушки Парота, 200 фунт. калибра. Скорость хода этого судна подъ парами достигаетъ до 8 узловъ.

Американская батарея Стивенса, въ 6000 тоннъ, желѣзная, длиною 420 фут., шириною 53 фут.; глубина трюма 28 фут. Длина защищеннаго каземата, въ средней части, 120 футъ; стороны его, наклонны къ горизонту подъ угломъ $27\frac{1}{2}^{\circ}$ и составлены изъ плитъ толщиною $6\frac{3}{4}$ д., положенныхъ на подкладку изъ акаціеваго дерева, толщиною 14 д., и на желѣзные листы, толщ. $1\frac{1}{4}$ д. На верхней палубѣ будутъ поставлены двѣ пушки, изъ коихъ одна 15 дюймовая гладкоствольная, а другая 10 дюйм. нарѣзная. Дѣйствительная сила будетъ 8000 лошадей. При этомъ Стивенсъ надѣется достигнуть хода, еще небывалаго до сихъ поръ, въ морскихъ судахъ. Должно замѣтить, что эту батарею Стивенсъ строить на собственный счетъ.

Англійскій желѣзный фрегатъ *Achilles*, одинаковой величины и вооруженія съ фрегатомъ *Warrior*.

Англійское деревянное судно *Enterprise*, длиною 180 ф., шириною 36 фут.; углубленіе въ грузу—14 ф. 7 д.; число тоннъ 990, парциальная сила 160 лошадей. Въ казематѣ заключаются четыре большія пушки.

Англійское судно *Favorite*—длинною 225 фут., шириною 46 ф. 9 д.; углубленіе въ грузу—20 ф. 5 д.; число тоннъ 2186. Въ защищенномъ броней казематѣ предполагается восемь орудій, большаго калибра.

Solferino и *Magenta*, деревянные фрегаты французскіе, немного длиннѣе *Royal-Oak*, покрыты броней кругомъ до верхней палубы и надъ нею имѣютъ казематъ съ двумя пушками 13 д. калибра.

Классъ III—суда, имѣющія полную броню; къ этому классу принадлежатъ англійскіе желѣзные фрегаты: *Agincourt*, *Minotaur* и *Northumberland*—длинною 400 фут., шириною 59 ф. $3\frac{1}{4}$ д.; углубленіе въ грузу—25 ф. 8; д. число тоннъ 6621; машина 1350 лошадей. Они имѣютъ броню изъ плитъ толщиною $5\frac{1}{4}$ д., на тиковой подкладкѣ толщиною 9 д., идущую вокругъ всего судна, и на 5 футъ ниже грузовой ватерлиніи. Вооруженіе ихъ состоитъ изъ 40 орудій.

Англійскій деревянный фрегатъ *Royal-oak* и по образцу его пят

другихъ судовъ, длиною 273 ф., шириною 58 ф. 5 д.; углубленіе 25 ф. 10 $\frac{1}{2}$ д.; число тонновъ 4045; нарицательная сила—800 лошадей; имѣетъ броню вокругъ всего судна и на 5 футъ ниже грузовой ватерлиніи. Вооруженіе состоитъ изъ 32 пуш. 68 фунт. калибра.

Англіійскіе желѣзные фрегаты *Hector* и *Valiant*, длиною 280 ф., шириною 56 ф. 3 д.; углубленіе въ грузу 24 ф. 8 д.; число тонновъ 4063; строятся; съ полною броню и съ вооруженіемъ изъ 30 орудій. Наричательная сила 800 лошадей.

Всѣ вышеозначенныя суда, кромѣ того, имѣютъ по двѣ пушки Армстронга, поставленныя на платформахъ въ носу и въ кормѣ, на верхней палубѣ.

Четыре французскіе фрегата по образцу *La Gloire*. Имѣютъ 34 пушки и полную броню, толщ. 4 $\frac{1}{2}$ д. Къ тому же классу относится американское судно *Galena*.

Классъ IV—броненосныя суда съ вращающимися башнями, американское судно *Roanoke*—срѣзанный деревянный фрегатъ, въ 4500 тонновъ, длиною 265 фут., шириною 52 $\frac{1}{2}$ фут.; глубина трюма 32 фут., углубленіе въ полномъ грузу—22 фут. Имѣетъ ходъ отъ 8 до 9 узловъ. Покрѣплено кругомъ броню во всю вышину надводной части, на 5 футъ ниже грузовой ватерлиніи. Плиты брони сплюснуты, толщиною 4 $\frac{1}{2}$ д. въ средней части судна и 3 $\frac{1}{2}$ дюйм. въ носу и въ кормѣ, положены на дубовой подкладкѣ толщиною 30 дюймовъ. На верхней палубѣ находятся три вращательныя башни, имѣющія внутренній діаметръ 21 фут. и 9 футъ высоты. Броня башенъ состоитъ изъ 11 рядовъ желѣзныхъ листовъ, толщ. 1 д., склепанныхъ между собою и прикрѣпленныхъ болтами. Вооруженіе составляютъ шесть 15 дюйм. пушекъ, по двѣ въ каждой башнѣ.

Изъ разряда *Мониторовъ*, теперь строятся въ Америкѣ два желѣзные судна большой скорости, мореходныя и назначенныя для дѣйствія въ видѣ тарановъ. Одно изъ нихъ *Puritan*, длиною 340 фут., шириною 52 фут. Глубина трюма 22 фут.; углубленіе—20 фут. Броня, толщиною 10 $\frac{1}{2}$ д., составлена изъ листовъ, толщ. 1 д. и положена на дубовой подкладкѣ, толщиною 3 фут. По сторонамъ судна имѣетъ навѣсы, какъ на первомъ *Мониторѣ*; въ носу сплошной шпиронъ, длиною 16 футъ, а въ кормѣ навѣсъ для защиты вѣтра и руля. На верхней палубѣ находятся двѣ башни, концы внутренній діаметръ 28 фут., а высота 9 фут. Стѣны башенъ, толщ. 2 фута, составлены изъ желѣзныхъ листовъ, толщ. 1 д. Въ каждой башнѣ находится по двѣ пушки 15 дюймового калибра.

Другое американское судно, *Диктаторъ*, построено такимъ же образомъ, но имѣетъ одну только башню и 320 фут. длины. Вер-

няя палуба сихъ судовъ тоже защищена броней и возвышается надъ водою не болѣе 2 футовъ.

Восемнадцать американскихъ желѣзныхъ судовъ, системы Эриксона, длиною 200 футъ, шириною 45 фут.; углубленіе не болѣе 15 футъ и возвышаются изъ воды только на 18 дюймовъ. Броня, толщиною 5 д., составлена изъ листовъ толщ. 1 д. и положена на дубовую подкладку толщ. 3 фута. Каждое изъ сихъ судовъ имѣетъ одну башню, въ которой поставлены двѣ пушки, изъ коихъ одна 15 дюймовая гладкоствольная, а другая наръзная 200 фунт. калибра, или гладкоствольная 11 дюймовая.

Первоначальный *Мониторъ* былъ длиною 174 фута, шириною 44 ф. 6 д., съ броней на бокахъ толщ. 5 дюйм., а на башнѣ броня была толщ. 10 д.; какъ та, такъ и другая, составлены изъ листовъ толщ. 1 д. Башня имѣла внутренній діаметръ 20 футъ и въ ней помѣщались двѣ 11 дюйм. пушки.

Американское желѣзное судно *Onondaga*, длиною 222 фута, шириною 48 фут.; глубина трюма 13 ф., имѣетъ броню изъ сплошныхъ плитъ толщ. $4\frac{1}{2}$ д. безъ подкладки и безъ наѣсовъ. На немъ находятся двѣ башни; въ каждой изъ нихъ помѣщены двѣ пушки 15 д. калибра.

Вышеозначенныя суда IV класса безъ мачтъ и имѣютъ надъ одной изъ башенъ покрытую броней лопатскую будку около 6 фут. діаметра и 6 фут. высоты. Къ тому же классу относятся англійскіе корабли *Royal Sovereign* 3963 тонн., 240 футъ длины и 62 ф. ширины; углубленіе 23 фута; передѣлывается изъ стараго 3 деичнаго корабля того же имени. На немъ помѣщены пять куполовъ Коульса, въ каждомъ изъ коихъ будутъ поставлены двѣ большія пушки Армстронга, заряжающіяся съ казенной части.

Кромѣ того, въ Англіи строятся желѣзныя суда, назначенныя для помѣщенія двухъ куполовъ Коульса; длина этихъ судовъ 175 футъ, ширина 42 фут.; глубина трюма 24 фут.; углубленіе въ грузу 17 фут.; водоизмѣщеніе 990 тоннъ. Изъ этого видно, что башенныя суда въ Англіи вообще имѣютъ болѣе вышины надъ водою, нежели американскія суда Эриксона. Существуютъ еще броненосныя суда въ Америкѣ, называемыя черепахами (*turtles*), по ихъ наружному виду. Одно изъ нихъ—*Keokuk*, длиною 159 футъ, съ двумя 11 дюймовыми пушками, поставленными въ неподвижной башнѣ. На рѣкахъ американцы употребляютъ особаго рода броненосныя суда, похожія на батареи Стивенса, но носятъ свои пушки въ нортахъ.

На батареѣ Стивенса, на судахъ *Onodaga* и *Keokuk*, машины имѣютъ по два вѣнта, для того, чтобы суда эти могли совершать быстро свои повороты, какъ на мѣстѣ, такъ и во время движенія.

О ВЛИЯНІИ И ФОРМЫ БРОНЕНОСНЫХЪ СУДОВЪ.

Показавъ въ краткомъ обзорѣ всѣ существующія до настоящаго времени различныя типы броненосныхъ судовъ, въ различныхъ государствахъ, разсмотримъ условія, которымъ они должны удовлетворять, и тѣ средства, которыя необходимы для выполненія сихъ условій.

Главнѣйшія условія, которымъ должно удовлетворять всякое броненосное судно, суть слѣдующія:

- 1) Имѣть превосходную вѣрность и огромную остойчивость, соединенную съ плавностію и легкостію движенія на волненіи.
- 2) Имѣть напвозможно большую быстроту хода.
- 3) Имѣть возможность быстро измѣнять свое положеніе относительно непріятеля, какъ во время движенія, такъ и находясь въ покоѣ.
- 4) Быть непроницаемымъ для воды и непотопляемымъ даже въ томъ случаѣ, когда въ подводной части будутъ сдѣланы многія пробитія.
- 5) Имѣть сколь можно большую непробиваемость или защиту отъ дѣйствія непріятельскихъ ядеръ и бомбъ.

Крѣпость. Всякому, знакомому съ основаніями корабельной архитектуры, извѣстно о существованіи разрушающей силы, срывающей подъ пнемъ перегибъ или переломъ. Враждебныя дѣйствія этой силы бывають постоянно неразлучны со всякимъ судномъ, во все время его пребыванія на водѣ, потому что они происходятъ отъ постоянно дѣйствующей силы тяжести и противоѣдствующей ей силы вертикальнаго давленія воды, которое на среднюю часть судна бываетъ значительно болѣе, нежели на его оконечности.

Въ деревянныхъ парусныхъ корабляхъ стараго времени, короткихъ и широкихъ, коихъ длина не превосходила 210 футовъ, дѣйствія изгибающей силы въ достаточной степени уравновѣшивались системою діагональнаго скрѣпленія, которое впрочемъ не могло вполне отвратить ихъ. Всякій корабль, пробывшій въ постоянномъ плаваніи не болѣе пяти лѣтъ, возвратившись въ портъ, имѣлъ значительный переломъ и расслабленіе въ составѣ своихъ членовъ, которое въ послѣдующія пять или шесть лѣтъ службы до того увеличивалось, что требовало совершенной передѣлки корабля, извѣстной подъ именемъ *тимбиротки*. Во все это время, механическому дѣйствию изгибающей силы усердно помогали химическіе агенты, разрушающіе внутренній составъ дерева, иногда приводившіе корабль въ неблагонадежное состояніе, въ казіи нѣбудь восемь лѣтъ его службы.

Со времени введенія винтового двигателя, потребовалось длину военныхъ кораблей увеличить до 240 футовъ; чрезъ это одно уже они сдѣлались слабѣе и болѣе подвержены перелому; но кромѣ того, они должны были помѣщать въ себѣ другаго, не менѣе опаснаго врага, состоящаго въ самомъ двигателѣ, дѣйствія котораго производили страшныя сотрясенія въ кормовой части, даже на тихой водѣ. При такихъ обстоятельствахъ обыкновенная система скрѣпленія оказалась недостаточною; должны были усилить ее помощію прибавочныхъ діагональныхъ желѣзныхъ связей; но это не помогало дѣлу, и во всѣхъ государствахъ появились жалобы на слабость постройки деревянныхъ винтовыхъ кораблей.

Въ покрытыхъ бронею деревянныхъ судахъ появляется новая разрушающая сила, ослабляющая ихъ крѣпость. Огромный вѣсъ брони, повѣшенной на стѣнахъ судна, служитъ страшнымъ источникомъ разрушенія стѣнъ судна, особенно во время боковой бачки. Тотъ же вѣсъ, въ оконечностяхъ судна, увеличиваетъ въ значительной степени переломъ. Игра или шаткость въ несоединенныхъ между собою брони, производитъ разслабленіе въ составѣ судна, пропорціональное квадрату скорости частныхъ движеній въ ихъ соединеніяхъ. Наконецъ, какъ увидимъ ниже, дерево, покрытое желѣзною бронею, скоро сгниваетъ и зараждаетъ гнилость во всемъ составѣ стѣнъ судна.

Никакое скрѣпленіе деревяннаго судна не можетъ въ удовлетворительной степени противустоять соединенному разрушительному дѣйствію винта, брони и перелома, который особенно усиливается въ длинныхъ броненосныхъ судахъ.

Послѣ этого представляется вопросъ—могутъ ли деревянные броненосныя суда удовлетворить условіямъ крѣпости и прочности? Отвѣтъ на этотъ вопросъ ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть положительнымъ, ибо какъ бы ни было искусно построено деревянное судно, связи его, въ соединеніяхъ своихъ, должны ослабѣть, при постоянномъ напряженіи разрушающихъ силъ. Принявъ въ разсужденіе всѣ снѣ обстоятельства, мы приходимъ къ тому заключенію, что построеніе *новыхъ* броненосныхъ судовъ изъ дерева повлечетъ за собою только напрасную трату издержекъ; но въ случаѣ крайней необходимости и въ уваженіе экономическихъ разсчетовъ, можно допустить передѣлку въ броненосныя суда, только старыхъ деревянныхъ кораблей.

За тѣмъ, желѣзо становится единственнымъ матеріаломъ, изъ котораго можно выстроить всякаго рода броненосное судно, вполне удовлетворяющее условіямъ крѣпости. Относительная сила его сопротивленія въ разрывѣ и непрерывная связь между всѣми желѣз-

ными членами судна, дѣлають составъ его неизмѣннымъ, не смотря на дѣйствіе разрушительныхъ силъ.

Опытъ, въ теченіе послѣднихъ 30 лѣтъ, достаточно доказаль превосходство желѣзныхъ морскихъ судовъ, противу деревянныхъ, и потому считаемъ излишнимъ здѣсь распространяться объ этомъ предметѣ и обращаемся къ другому важному качеству, отъ котораго зависитъ обезпеченіе безопасности судна и другія его достоинства.

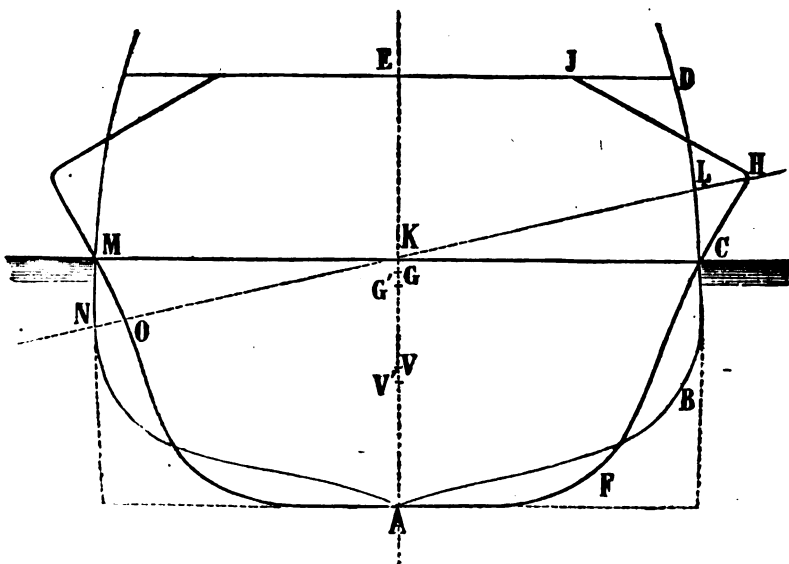
Остойчивость. Всѣ построенные до сихъ поръ броненосные фрегаты имѣють форму прежнихъ деревянныхъ судовъ, только увеличены длина ихъ и водоизмѣщеніе. Между тѣмъ, огромный вѣсъ брони, составляющій до 1000 тонновъ, расположенный въ верхней части судна, значительно увеличилъ вѣсъ надводнаго груза и уменьшилъ остойчивость. Вслѣдствіе того, наклоненія судна, при боковой качкѣ, въ морскомъ плаваніи, оказываются столь велики и продолжительны, что даже становятся опасными на сильномъ океанскомъ волненіи.

Броненосные фрегаты *La Gloire* и *Warrior*, особенно послѣдній, при испытаніи въ морѣ, сильно были подвержены этому недостатку, происходящему единственно отъ того, что не было обращено надлежащаго вниманія на примѣненіе подводнаго образованія судна, къ тѣмъ измѣненіямъ въ надводной части, которыя становятся необходимыми, при употребленіи тяжелой брони. Извѣстно, что остойчивость судна зависитъ, какъ отъ положенія центра тяжести, такъ и отъ образованія подводной части. Все, что способствуетъ къ поднятію центра тяжести, вредить остойчивости, если въ то же время не будетъ предпринято средствъ для измѣненія образованія. Съ этой стороны, во всѣхъ броненосныхъ фрегатахъ сдѣлана ошибка;—центръ тяжести въ нихъ значительно поднять, а образованіе осталось то же самое, какое было въ деревянныхъ судахъ безъ брони.

Для разъясненія этого предмета, рассмотримъ двѣ однородныя призмы, длиною въ 200 футъ; основанія одной изъ сихъ призмъ (черт. 1) имѣють форму ABCDE, мидель-шпангоута обыкновеннаго фрегата—50 фут. ширины и 20,5 ф. углубленіе отъ верхней промки вѣля. Эту призму мы назовемъ № 1. Другая призма имѣеть величину, одинаковую съ первою, но основанія ея имѣють образованіе вриной AFCHJE, которой площадь равна площади ABCDE.

Въ томъ и въ другомъ случаѣ, СК будетъ грузовой ватерлиніею;—части площадей сѣченій, находящіяся ниже этой линіи въ обѣихъ призмахъ, равны 826 кв. футамъ.

Если призмы однородны, то центръ тяжести каждой изъ нихъ будетъ находиться въ центрѣ фигуры. На этомъ основаніи опре-



дѣлеть центръ тяжести призмы № 1 въ точкѣ G, отстоящей отъ верхней кромки киля Ax, на разстояніе $AG=19,5$ фут. Центръ тяжести подводной части той же призмы будетъ въ точкѣ V, отстоящей отъ грузовой ватерлиніи IK, на разстояніе $VK=8,4$ фут. У призмы № 2, центръ тяжести будетъ ниже, въ точкѣ G', отстоящей отъ киля на разстояніе $AG'=18,5$; центръ подводной части V' той же призмы будетъ отстоять отъ грузовой на разстояніе $V'K=9,6$ ф. Изъ этого видно, что при одинаковыхъ обстоятельствахъ центръ тяжести призмы № 2 находится на одинъ футъ ниже, нежели въ призмѣ № 1.

Слѣдовательно, для броненосныхъ судовъ, образованіе мидель-шпангоута AFCHJE, будетъ лучше, нежели обыкновенная форма миделя ABCDE.

Посмотримъ теперь, какое измѣненіе произойдетъ въ центрѣ тяжести обѣихъ призмъ, когда бока ихъ въ подводной части обшиты будутъ желѣзною бронею толщиною $4\frac{1}{2}$ д., положенною на тиковую подкладку, толщ. 18, а палуба покрыта бронею толщ. въ 3 д. Въ призмѣ № 1, ширина палубы 46,8 фут., а потому поверхность брони будетъ $46,8 \times 200 = 9360$ кв. фут. Всѣхъ каждаго кв. фута $= 3,24$ пуда, слѣдовательно всѣхъ палубной брони будетъ:

$$9360 \times 3,24 = 30\,326,4 \text{ пуд.} = 505,4 \text{ тоннъ.}$$

Высота центра тяжести палубной брони, отъ верхней кромки кила=35 фут.

Моментъ палубной брони=505,4×35=17689.

Боковая броня занимаетъ въ высоту 20 фут.; площадь ея равна 20×400=8000 кв. фут.

Вѣсъ квадратнаго фута брони, толщ. 4 1/2 д., вмѣстѣ съ тиковою подкладкою 18 д. толщины, выходить 7 пудовъ, а потому вѣсъ боковой брони будетъ:

8000 пуд. ×7=56 000 пуд. = 933,33 тонновъ.

Отстояніе центра тяжести боковой брони отъ кила=25,8 ф.; моментъ ея:

933×25,8=24 079,9.

Вѣсъ призмы будетъ — 3282 тонна.

Моментъ этого вѣса — 3282×19,5=63 999.

Такимъ образомъ опредѣлятся моменты отъ верхней кромки кила:

Палубной брони.	17689
Боковой брони.	24079,9
Вѣса призмы № 1, безъ брони. .	63999

Сумма. . 105767

Полный вѣсъ призмы съ броней — 4720 тонновъ.

Отстояніе центра тяжести призмы № 1, вмѣстѣ съ броней, отъ верхней кромки кила: $\frac{105767}{4720} = 22,4$.

Отстояніе цен. тѣж. безъ брони. 19,5

Разность или возвышеніе центра тяжести призмы № 1:—
при помѣщеніи брони 2,9 фут.

Центръ тяжести выше грузовой на 1,9

Точно также произведены вычисленія въ призмѣ № 2.

Поверхность палубной брони = 30×200=6000 кв. ф.

Вѣсъ палубной брони — 6000×3,24=324 тонна.

Вѣсъ боковой брони и вѣсъ всего судна суть тѣ же, что и въ первомъ случаѣ.

Моментъ палубной брони — 324×35=11340

— боковой брони—933,33×25,8=24079,9

— вѣса призмы — 3282×18,5=60717

Сумма моментовъ=96136,9

Отстояніе центра тяжести призмы № 2 отъ кила вмѣстѣ съ броней — $\frac{96136,9}{4720} = 20,3$

Отстояніе центра тяжести призмы отъ кила безъ брони 18,5 ф.

Возвышеніе центра тяжести отъ положенія брони . . . 1,8 ф.

Положеніе центра тяжести ниже грузовой ватерлинии	0,2
Изъ этого вычисленія оказывается, что отстояніе центра тяжести, отъ верхней кромки вѣла, по положенію брони того же вѣса будетъ:	
Въ призмѣ № 1	22,4
— призмѣ № 2	20,3
Разность	2,1 ф.

Итакъ, при одинаковыхъ обстоятельствахъ, отъ положенія того же вѣса брони, въ суднѣ имѣющемъ образованіе $AFCHJE$, центръ тяжести будетъ находится на 2,1 фута ниже, нежели при обыкновенной формѣ миделя $ABCDE$.

Это составляетъ первую и весьма важную выгоду броненосныхъ судовъ, съ мидель-шпангоутомъ, образованнымъ по формѣ № 2.

Теперь слѣдуетъ разсмотрѣть, какъ велико вліяніе пріобрѣтаемаго такимъ образомъ пониженія центра тяжести судна на его остойчивость.

Извѣстно, что мѣра остойчивости:

$$GZ = \frac{Ab}{U} - g \sin \varphi,$$

гдѣ A представляетъ объемъ тѣла KLC , входящаго въ воду при наклоненіи судна на уголъ φ , до ватерлинии NKL , и равный объему тѣла KMN , выходящаго изъ воды при томъ же наклоненіи.

Положимъ, что $KC=B$, $KL=B'$; длина призмъ— L .

При этомъ объемъ тѣла $A = \frac{1}{3} BB' L \sin \varphi$.

b , разстояніе между центрами тяжести тѣлъ CKL и KMN , по направленію наклонной ватерлинии NKL . Оно равно $\frac{1}{3} NL$; но $NL=2 B'$, и потому $b = \frac{2}{3} B'$.

Вставя эти величины въ формулу остойчивости, получаемъ:

$$GZ = \left(\frac{\frac{2}{3} BB'^2 L}{U} - g \right) \sin \varphi.$$

Для призмъ № 1, будемъ имѣть:

$B=25$; $B'=25,5$, $U=165200$; $L=200$. Полагая, что уголъ $\varphi=15^\circ$, найдемъ $\sin \varphi=0,23$.

Вставя эти данныя въ послѣднюю формулу, получаемъ:

$$\frac{\frac{2}{3} BB'^2 L}{U} = 13,12.$$

Количество g представляетъ разстояніе между центромъ тяжести и центромъ величины.

Въ призмѣ № 1, при положеніи брони, центръ тяжести находится выше грузовой ватерлинии на 1,9 фута. Отстояніе центра величины отъ той же линіи, какъ выше опредѣлили, 8,4 ф.; слѣдовательно $g=10,3$ фута, а потому

$$GZ = (13,12 - 10,4) 0,23 = 0,644 \text{ фут.}$$

Если примем B и B' за среднія величины ординатъ грузовой ватерлинии, въ прямомъ и въ наклонномъ положеніи, то опредѣленная здѣсь мѣра остойчивости будетъ принадлежать фрегату, имѣющему длину 322 фута, а ширину 58 фут.; водоизмѣщенія 4720 тоннъ.

Но когда примемъ въ разсужденіе фрегатъ, котораго наибольшая ширина безъ обшивки 50 футъ, а длина 300 фут., то при томъ же водоизмѣщеніи средняя величина B будетъ только 20 фут., а B' , при наклоненіи судна на 15° , — сдѣлается 20,5 фут.

При этомъ остойчивость фрегата, съ мидель-шпангоутомъ № 1, обыкновеннаго образованія, получится

$$GZ = (9,92 - 10,3) 0,23 = - 0,13,$$

т. е. остойчивость фрегата, по положеніи на немъ брони, вмѣстѣ съ тиковою подкладкою, 1438 тоннъ, будетъ отрицательная и онъ, при малѣйшемъ уклоненіи отъ прямого своего положенія, долженъ опрокинуться (*).

Опредѣлимъ, при тѣхъ же обстоятельствахъ, остойчивость призмъ № 2, имѣющей броню.

Въ этомъ случаѣ, преобразование общей формулы остойчивости нѣсколько измѣнится и будетъ:

$$GZ = \left(\frac{1/2 BB' (B_1 + B') L}{U} - g \right) \sin \varphi,$$

гдѣ B_1 есть ширина KO , тѣла, выходящаго изъ воды.

При наклоненіи на 15° , будетъ $B=25$; $B'=28$, $B_1=21,7$; количества же U и L останутся тѣже, что и въ первомъ случаѣ.

Вставя всѣ сіи величины въ формулу получаемъ:

$$\frac{1/2 BB' (B_1 + B') L}{U} = 14.$$

Отстояніе центра водоизмѣщенія отъ грузовой равно 9,6 фут.; а центръ тяжести въ призмѣ № 2 находится на 0,3 ниже грузовой, слѣдовательно $g=9,5$, а потому

(*) Можетъ быть найдутъ что водоизмѣщеніе для столь значительнаго вѣса брони, слишкомъ мало; на это должно замѣтить, что здѣсь вычисляются формулы, только для сравненія двухъ разныхъ образованій. Впрочемъ, при большемъ водоизмѣщеніи получалась бы еще меньшая остойчивость, потому что тогда увеличилось бы количество, U , а чрезъ это первый членъ формулы остойчивости былъ бы еще меньше.

$$GE = (14 - 9,5) 0,23 = 1,035 \text{ фут.}$$

Слѣдовательно, остойчивость призмы № 2 будетъ относиться къ остойчивости призмы № 1, такъ, какъ 1,035 къ 0,644, или какъ: 1,6 къ 1; т. е. остойчивость призмы № 2 въ 1,6 разъ болѣе остойчивости призмы № 1, имѣющей обыкновенную форму мидель-шпангоута.

Теперь слѣдуетъ рассмотретьъ какова будетъ остойчивость фрегата, имѣющаго образованіе мидель-шпангоута, одинаковое съ призмой № 2, въ томъ случаѣ, когда ширрина его безъ обшивки будетъ 50 фут. а средняя величина $B=20$ ф.п. когда положена броня.

Тогда, при наклоненіи фрегата на 15° , будетъ $B'=24$; $B_1=19$; количества U и L остаются тѣ же, что и въ первомъ случаѣ.

Вставя эти величины въ формулу остойчивости, получимъ:

$$\frac{1/3 \cdot BB'(B_1 + B') L}{U} = 12,49.$$

Расстояніе g между центромъ тяжести и центромъ величины $g=9,5$, а потому:

$$GZ = (12,49 - 9,5) 0,23 = 0,687.$$

Изъ этого слѣдуетъ, что при одинаковыхъ обстоятельствахъ, фрегатъ обыкновенной формы, имѣющій ширрину безъ обшивки 50 фут., а длину 300 футъ, имѣетъ остойчивость отрицательную, тогда какъ фрегатъ, тѣхъ же размѣреній и водозмѣщенія, но имѣющій форму мидель-шпангоута, подобную призмѣ № 2, имѣетъ остойчивость большую противъ обыкновеннаго фрегата въ 58 фут. ширрины.

Кажется, что всѣ вышеприведенныя цифры достаточно разъясняютъ вліяніе брони на остойчивость и образованіе поверхности судна; и потому, не входя въ дальнѣйшія разсужденія, скажемъ, что *обыкновенная форма, принятая для деревянныхъ судовъ, вовсе не годится для судовъ броненосныхъ, и что безопасность и удобность плаванія требуютъ для сихъ судовъ образованія призмы № 2.*

Быстрота хода для броненосныхъ судовъ болѣе необходима, нежели самая ихъ неуязвимость. При этомъ качествѣ судно, съ легкою броней и съ сильною артиллеріею, всегда можетъ дѣйствовать въ бою съ особою для себя выгодною. Напротивъ того, безъ превосходства хода, самое неуязвимое и тяжело вооруженное судно терлеть въ бою свои достоинства; оно не можетъ ни держать непріятеля внѣ дѣйствительныхъ выстрѣловъ, ни потопить его, дѣйствуя какъ таранъ и, наконецъ, не можетъ отступить, въ случаѣ необходимости, отъ могущественнаго противника. Кромѣ того, быстрое на ходу судно можетъ съ увѣренностію пройти мимо фортовъ, безъ большаго вреда

для себя, потому что весьма трудно попадать въ быстро движущійся предметъ изъ тяжелыхъ крѣпостныхъ пушекъ.

Для достиженія большей скорости хода и для ношенія тяжелой брони и артиллеріи, броненосныя суда должны имѣть значительную величину; ибо при удвоенныхъ линейныхъ размѣреніяхъ судна вѣстительность его увеличивается въ восемь разъ, т. е. оно можетъ имѣть въ восемь разъ большій вѣсъ машины, котловъ, брони и пушекъ; между тѣмъ, сопротивленіе воды на удвоенное судно увеличится только въ четыре раза, такъ что для движенія каждаго тонна его вѣса, потребуется только половина силы, необходимой для того, чтобы двигать тотъ же тоннъ, въ суднѣ, имѣющемъ вдвое меньшія размѣренія. Кромѣ того, въ большемъ суднѣ выходитъ большая живая сила, зависящая отъ его массы и квадрата скорости, или другими словами, тогда судно приобретаетъ большую силу движенія.

Увеличеніе размѣровъ судна и силы машины прибавитъ только силу, движущую судно, но для полученія большей скорости хода, необходимо уменьшить сопротивленіе на подводную его часть. Съ этою цѣлю обыкновенно стараются уменьшать подводную площадь мидель-шпангоута; но это уменьшеніе можно допускать только до извѣстнаго предѣла, перейдя за который, морское судно получаетъ стремительную и жестокую килевую качку. При малой площади миделя, судно выигрываетъ на тихой водѣ какой либо узелъ ходу, а на морѣ взволнованномъ, отъ той же причины, потеряетъ отъ 3 до 5 узловъ, смотря по обстоятельствамъ. При ширинѣ, пропорціональной остойчивости и при умѣренномъ углубленіи, площадь миделя въ хорошемъ мореходномъ суднѣ, не бываетъ менѣе 0,86, отъ прямоугольника изъ ширины судна на его углубленіе въ полномъ грузу.

Нѣкоторые кораблестроители, для пріобрѣтенія скорости хода, находятъ необходимымъ увеличивать длину судна, съ тѣмъ, чтобы при соблюденіи даннаго водоизмѣщенія доставить надлежащую остроту ватерлиній въ оконечностяхъ судна. Но должно замѣтить, что чрезмѣрное увеличеніе длины судна противъ ширины его не только не уменьшаетъ сопротивленія, но напротивъ того, оно тогда становится значительно болѣе. Въ этомъ убѣждаетъ насъ опытъ; сколько было примѣровъ, что удлиненныя суда утрачивали въ значительной степени качество скорого хода. Во время хода, треніе воды на поверхность слишкомъ длиннаго судна до того увеличивается, что терются всѣ выгоды пріобрѣтаемыя отъ уменьшенія площади мидель-шпангоута.

Кромѣ того, длинное, узкое судно не можетъ имѣть достаточной крѣпости, особенно деревянное. Вслѣдствіе этого недостатка, погибло много морскихъ судовъ и въ особенности деревянныхъ.

Скоттъ Россель, основатель новой системы образованія судовъ, на правилахъ волнистой линіи (Wave line principle), замѣчаетъ, что для уменьшенія сопротивленія воды нѣтъ надобности дѣлать судно длиннымъ и узкимъ; ибо, на основаніи законовъ волнистой линіи, при данной длинѣ, можно давать ему различныя ширины нисколько не увеличивая сопротивленія воды и движущей силы; только нужно, чтобъ ширина была пропорціональна остойчивости. Справедливость этого заключенія безпрестанно подтверждается и на судахъ обыкновеннаго образованія; множество было примѣровъ, что суда, у которыхъ длина была въ семь или въ восемь разъ болѣе ширины, оказывались несравненно хуже на ходу противу судовъ, имѣющихъ длину отъ 5 до 6 разъ болѣе ширины. Это обстоятельство легко объяснить себѣ тѣмъ, что главный элементъ сопротивленія зависитъ отъ величины поверхности, ударяющей воду, а эта поверхность въ широкомъ суднѣ значительно менѣе, нежели въ узкомъ и длинномъ.

Въ построенныхъ до сихъ поръ броненосныхъ фрегатахъ отношеніе длины къ ширинѣ находится между числами 6,6 и 7,2; но американцы находятъ необходимымъ судамъ, покрытымъ броней, давать длину въ восемь разъ большую противу ширины.

Поворотливость для всякаго броненоснаго судна почти столько же необходима, какъ и быстрота хода. Медленность совершенія поворотовъ въ виду непріятели можетъ быть для судна пагубна; напротивъ того, возможность быстро измѣнять положеніе судна, въ отношеніи противника, во всѣхъ случаяхъ можетъ представить неоцѣненныя выгоды.

Чрезвычайная длина броненосныхъ судовъ требуетъ особенныхъ приспособленій для совершенія ихъ поворотовъ, потому что средства, употреблявшіяся для того въ прежнее время, становятся слабыми. Конечно возможность давать задній ходъ, значительно облегчаетъ совершеніе поворотовъ въ длинныхъ паровыхъ судахъ, но за всѣмъ тѣмъ руль, хотя и увеличенной площади, оказывается слишкомъ слабымъ, для вращенія винтовыхъ броненосныхъ судовъ. Лучшее для того средство состоитъ въ употребленіи машинъ съ двумя винтами. Въ послѣднее время опыты надъ этими машинами представили блестящіе результаты (см. Морской Сборникъ 1862 года № 12). Коммерческій пароходъ *Флора* въ 400 тонновъ, длиною 154 ф., шириною 22 ф. 6 д., съ машиною въ 120 нарицательныхъ и 400 индикаторныхъ силъ, при двухъ винтахъ, имѣющихъ 7 фут. діаметра, совершалъ полный оборотъ на ходу по р. Темзѣ въ 2 мин. 4 секунды, безъ помощи руля и при дѣйствіи одной машины на задній, а другой на передній ходъ. Стоя на мѣстѣ, такой же поворотъ

совершенно былъ въ 4 м. 34 секунды. Въ первомъ случаѣ диаметръ описаннаго круга не превосходилъ двойной длины судна, а во второмъ судно повернулось какъ на шарнирѣ. Подобное улучшение въ броненосныхъ судахъ крайне необходимо, потому что фрегатъ *Warrior*, при обыкновенномъ рулѣ, совершаетъ на ходу полный поворотъ отъ 8 до 12 минутъ.

Размѣренія броненосныхъ судовъ. Всякое броненосное судно для сосредоточенія всѣхъ вышеописанныхъ качествъ должно имѣть извѣстныя, опредѣленныя опытомъ отношенія между главными своими размѣреніями. Водонизмѣщеніе судна, при углубленіи его по извѣстную ватерлинію, составляетъ одинъ изъ самыхъ главныхъ его элементовъ. Отъ него зависитъ величина судна и главные его размѣренія.

Водонизмѣщеніе зависитъ отъ вѣса всѣхъ предметовъ составляющихъ полный грузъ, и отъ вѣса самаго судна. Между всѣми этими предметами должно быть опредѣленное соотношеніе, обуславливающее безопасность и удобство плаванія.

Различные предметы, входящіе въ составъ груза броненоснаго судна, по мнѣнію американскихъ строителей, должны имѣть слѣдующія соотношенія:

часть
водонизмѣщенія.

Вѣсъ порожняго корпуса съ оснасткою	0,4
» брони съ деревянною подкладкою	0,2
» артиллеріи и снарядовъ	0,075
» команды и съѣстныхъ припасовъ	0,075
» машинъ	0,125
» запасовъ угля	0,125

Отношеніе вѣса кузова взято съ самаго тяжелаго и прочнаго желѣзнаго судна, изъ существующихъ въ коммерческомъ флотѣ.

Вмѣстѣ съ вѣсомъ брони, принимается въ разсужденіе деревянная подкладка и болты, служащіе для ея прикрѣпленія. Толщина брони полагается въ малыхъ судахъ по $\frac{1}{4}$ дюйма на каждый футъ высоты надводной части, а въ большихъ судахъ по 2 дюйма, на футъ той же высоты. По этому правилу вычисляется толщина брони для средней части судна, а въ носу и въ кормѣ она бываетъ вдвое тоньше.

Вѣсъ артиллеріи и снарядовъ вполне зависитъ отъ даннаго водонизмѣщенія, и потому всякое увеличеніе его, сверхъ показаннаго здѣсь отношенія, повредитъ другимъ качествамъ судна.

Вѣсъ людей и провизіи рассчитанъ по одному тону на человѣка и на 6 мѣсяцевъ.

При изчисленіи силы машины положено по одной индикаторной силѣ лошади на каждый тоннъ водонзмѣщенія, а вѣсъ машины полагается по одному тонну на 8 индикаторныхъ лошадей. Это отношеніе между силою и вѣсомъ машины бываетъ только въ лучшихъ механизмахъ, устроенныхъ со всѣми новѣйшими приспособленіями, для увеличенія движущей силы.

Вѣсъ запаса угля рассчитанъ на 6 дней плаванія подъ полными парами, считая по два фунта на каждую индикаторную силу, въ часъ. При переходѣ же большихъ разстояній вдвое уменьшеннымъ ходомъ, этого количества можетъ хватить на 48 дней.

Это положеніе тоже весьма ограничено, но допустить его возможно, потому что многія изъ машинъ англійскаго коммерческаго флота достигаютъ скорости 13 узловъ и тратятъ при этомъ не болѣе $1\frac{1}{2}$ фунт. на индикаторную силу.

Такимъ образомъ опредѣлится величина водонзмѣщенія, которая можетъ имѣть различное вліяніе на качества судна, смотря по ея отношенію къ главнымъ его размѣреніямъ, или къ параллелепипеду, составленному изъ длины и ширины судна, при грузовой ватерлиніи, и изъ глубины подводной части отъ вѣля, въ полномъ грузу. Это отношеніе можно назвать коэффициентомъ водонзмѣщенія; чѣмъ оно болѣе, тѣмъ труднѣе въ суднѣ совмѣстити добрыя качества, но съ другой стороны, излишнее его уменьшеніе также вредно, потому что бесполезно увеличиваетъ главные размѣренія судна, а слѣдовательно и издержки на его построение.

Основываясь на экономическихъ расчетахъ, иногда въ мореходныхъ судахъ коэффициентъ водонзмѣщенія допускается до 0,65 и даже 0,68; но для судовъ быстрого хода и надлежащей остойчивости, необходимо, чтобы этотъ коэффициентъ былъ не болѣе 0,5.

Глубина подводной части и отношеніе ея къ ширинѣ и ко всей вышинѣ верхней палубы надъ вѣлемъ, составляетъ весьма важный элементъ судна. Обыкновенно эта глубина заключается между $\frac{1}{4}$ и $\frac{1}{2}$ ширины, а высота верхней палубы надъ вѣлемъ находится между $\frac{1}{4}$ и $\frac{1}{2}$ ширины. Кромѣ того въ винтовыхъ судахъ, при опредѣленіи глубины нужно принять во вниманіе дѣйствительную силу винтоваго двигателя, ибо при маломъ діаметрѣ винта и сильная машина не доставитъ суднужелаемаго хода.

Въ броненосныхъ судахъ, площадь круга, имѣющаго діаметръ винта, должна быть не менѣе половины площади мидель-шпангоута, а поверхность крыльевъ не менѣе $\frac{1}{4}$ площади того же круга. Для исполненія этого условія, въ малыхъ судахъ, имѣющихъ осадку менѣе 16 футъ, діаметръ винта должно дѣлать въ 1,2, противъ сред-

нито углубленія судна. При большей же осадкѣ, діаметръ внята будетъ въ 1,1 отъ того же углубленія.

Слѣдующая таблица показываетъ главныя элементы броненосныхъ судовъ, предназначаемыхъ для морскаго плаванія. Въ ней приняты слѣдующія отношенія между главными размѣреніями: длина въ 8 разъ болѣе ширины; при ширинѣ 50 фут. высота верхней палубы отъ кила 0,5 отъ ширины, а среднее углубленіе 0,7 отъ высоты палубы. При ширинѣ отъ 50 до 100 футъ, высота палубы 0,6 отъ ширины, а углубленіе 0,6 отъ высоты верхней палубы. Коэффициентъ водоизмѣщенія 0,5; отношеніе площади миделя къ прямоугольнику изъ ширины на глубину, 0,8. Сила машины полагается по одной индикаторной лошади на каждый тоннъ водоизмѣщенія.

Водоизмѣ- неніе.	Длина.	Ширина.	Высота верх- ней палубы отъ киля.	Глубина пов- рх. части безъ кила	Высота брони.	Вѣсъ судна съ оснастк. и бро- нею.	Вѣсъ артилле- рии, людей и припасовъ.	Вѣсъ машины и угл.
Тонн.	ф.	ф.	ф.	ф.	ф.	Тонн.	Тонн.	Тонн.
250	148	18,5	9,25	6,47	4,17	150	37,5	62,5
500	186	23,2	11,6	8,1	5,25	300	75	125
1000	234	29,2	14,6	10,25	6,67	600	150	250
2000	295	36,9	18,45	12,9	8,32	1200	300	500
3000	337,5	42,2	21,1	14,75	9,52	1800	450	750
4000	372	46,5	23,2	16,2	10,5	2400	600	1100
6000	421	52,6	31,56	18,95	18,95	3600	900	1500
8000	464	58	34,8	20,8	20,8	4800	1200	2000
10 000	500	62,5	37,5	22,5	22,5	6000	1500	2500
12 000	530	66,3	39,8	23,9	23,9	7200	1800	3000
15 000	572	71,5	42,9	25,7	25,7	9000	2250	3750
20 000	629	78,6	47,17	28,3	28,3	12 000	3000	5000
30 000	720	90	54	32,4	32,4	18 000	4500	7500

Суда въ 4000 тоннъ водоизмѣщенія и менѣе, имѣютъ артиллерию только на верхней палубѣ, помѣщенную въ куполахъ или въ башняхъ. Но если водоизмѣщеніе въ 6000 тоннъ и болѣе, то

артиллерія помѣщается въ закрытой батарѣѣ, кромѣ двухъ пушекъ самаго большаго калибра, расположенныхъ на платформахъ, на верхней палубѣ. На судахъ въ 3000 тонновъ артиллерія можетъ быть помѣщена въ двухъ закрытыхъ батареяхъ.

Эта таблица хотя и даетъ опредѣленное понятіе о величинѣ и размѣреніяхъ, которыя должны имѣть разнаго рода броненосныя суда, но ей нельзя слѣдовать безусловно. При составленіи чертежей сямъ судамъ необходимо соображаться съ мѣстными обстоятельствами, съ цѣлю ихъ постройки, и въ то же время не выпускать изъ виду и экономическихъ расчетовъ. Въ семь послѣднемъ отношеніи должно стараться объ уменьшеніи длины и увеличеніи ширины, потому что тогда представляется возможность уменьшить пространство, занимаемое броней, и удешевить постройку судна.

Но чтобы съ увеличеніемъ ширины, а слѣдовательно и площади шпандгоута не повредить быстротѣ хода, необходимо обращать вниманіе на движущую силу машинъ и имѣть въ виду, что при томъ же ихъ вѣсѣ, съ употребленіемъ пара высокаго давленія, поверхностныхъ холодильниковъ и машинъ съ двумя цилиндрами, можно въ значительной степени увеличить движущую силу и въ то же время сохранять топливо. На этомъ основаніи, должны быть построены машины всякаго броненоснаго судна, и въ особенности того, которое назначается для береговой защиты.

Классификація броненосныхъ судовъ. Не всякая величина броненоснаго судна, показаннаго въ таблицѣ, выгодна для постройки, съ экономической точки зрѣнія. Въ этомъ отношеніи, всѣ броненосныя суда можно раздѣлить на семь разрядовъ:

Разрядъ 1. Суда въ 250 тонновъ водонзмѣщенія, съ углубленіемъ 6,47 фут., могутъ быть употребляемы для защиты устьевъ рѣкъ; на нихъ можно имѣть двѣ большаго калибра пушки, поставленныя въ башнѣ или въ блиндированномъ казематѣ на платформахъ. Но тогда желательно бы было увеличить ихъ ширину до 22 футъ. Для этого примемъ въ разсужденіе коэффициентъ водонзмѣщенія r , который найдется по формулѣ $r = \frac{U}{LBH}$; откуда $U = rLBH$

равенъ гдѣ U водонзмѣщеніе въ куб. футахъ; L —длина по грузовой ватерлиніи; B —ширина судна; H —глубина подводной части отъ верхней кромки вала.

Изъ сихъ количествъ, U и H , показаны въ таблицахъ, $U = 250 \times 35 = 8750$ куб. ф.; $H = 6,47$; $B = 22$ ф.

Изъ второй формулы имѣемъ

$$L = \frac{U}{rBH} = \frac{8750}{0,5 \times 6,47 \times 22} = 123,23.$$

Но если нужно по обстоятельствамъ построить такое судно, ко-
его бы глубина подводной части была бы не болѣе 5 футовъ,
ширина, 25 футовъ, тогда длина

$$L = \frac{8750}{1,5 \times 5 \times 25} = 140 \text{ ф.}$$

Такимъ образомъ можно примѣнять къ мѣстнымъ обстоятель-
ствамъ главныя размѣренія проектируемаго судна, не выходя изъ
предѣловъ величины его, показанной въ таблицѣ.

2-й разрядъ. Суда въ 500 тонновъ уже могутъ составлять берего-
вую защиту и переходить моремъ значительныя разстоянія около
береговъ, помѣщая на себѣ двѣ пушки.

3-й разрядъ. Суда въ 1000 тонновъ принадлежатъ тоже къ бе-
реговой защитѣ и помѣщаютъ на себѣ четыре орудія большаго
калибра въ двухъ башняхъ.

4-й разрядъ. Суда въ 2000 тонновъ могутъ имѣть на себѣ три
башни съ шестью пушками, но выгоднѣе на нихъ поставить 10
орудій въ блиндированномъ казематѣ. Они уже могутъ совершать
переходы въ открытомъ морѣ.

5-й разрядъ. Суда въ 4000 тонновъ имѣютъ одно назначеніе
съ судами 4-го разряда; въ башняхъ на нихъ нельзя помѣстить
болѣе 8-ми орудій, но въ казематѣ они могутъ имѣть до 20 орудій,
и слѣдовательно, въ этомъ случаѣ, будутъ несравненно выгоднѣе.

Суда 4 и 5 разрядовъ, какъ плавучія батареи, должны служить
для защиты фарватеровъ на рейдахъ, вмѣсто береговыхъ фортовъ,
или для содѣйствія имъ.

Затѣмъ 6 и 7 разряды броненосныхъ судовъ должны составлять
собственно броненосныя фрегаты, изъ коихъ малые помѣщаютъ
30 орудій при водоизмѣщеніи отъ 6 до 7 тысячъ тонновъ, а боль-
шіе фрегаты, при водоизмѣщеніи отъ 8 до 9 тысячъ тонновъ, имѣ-
ютъ отъ 40 до 50 орудій.

Такимъ образомъ, первые пять разрядовъ броненосныхъ судовъ
составляютъ собственно береговую защиту государства, а шестой и
седьмой классы будутъ служить средствами для нападенія, въ слу-
чаѣ наступательной войны.

Кромѣ того, полагаю, для Россіи необходимъ особенный классъ мо-
реходныхъ броненосныхъ судовъ, для совершенія кругосвѣтныхъ пла-
ваній къ устьямъ Амура. Самая выгодная величина для этихъ судовъ
будетъ въ 2000 тонновъ водоизмѣщенія, съ четырьмя или шестью
орудіями большаго калибра, поставленными въ блиндированномъ ка-
зематѣ въ средней части судна; углубленіе ихъ должно быть 13 ф.,
высота верхней палубы 18,5 ф., ширина не менѣе 40 футовъ. При
этомъ положеніи длина ихъ опредѣлится въ 269 футовъ. Броня на

этихъ судахъ должна состоять изъ пояса въ семь футовъ шириною, идущаго по всему обводу, на 4 фута ниже и на 3 фута выше грузовой ватерлинии; кромѣ того, должна быть защищена средняя часть судна, на пространствѣ 100 футовъ до верхней палубы. Это пространство должно быть ограждено и поперечными переборками, покрытыми бронею. Но лучше было бы на судахъ этого рода вовсе не дѣлать блиндированнаго каземата, а заряжать и управлять орудіями снизу, посредствомъ подвижныхъ платформъ, поднимаемыхъ и опускаемыхъ помощію гидравлическаго пресса.

Подобной классификаціи броненосныхъ судовъ еще не существуетъ ни въ одномъ государствѣ, но между тѣмъ въ ней ощущается крайняя необходимость какъ въ отношеніи экономическомъ, такъ и въ административномъ и боевомъ. Между численностію судовъ всѣхъ классовъ должно непремѣнно существовать опредѣленное соотношеніе. Болѣе всего необходимы для защиты государства броненосныя суда первыхъ трехъ разрядовъ. Въ устьѣ каждой рѣки, посредствомъ которой непріятель можетъ имѣть доступъ внутрь страны, полагаю имѣть не менѣе 20 судовъ 1-го разряда, на каждыя 10 верстъ морскаго берега необходимо имѣть одно судно 2-го или 3-го разряда, смотря по глубинѣ воды около береговъ. Наконецъ, каждый портъ и приморскій городъ долженъ быть защищаемъ по крайней мѣрѣ двумя плавучими батареями, принадлежащими въ 4-му и 5-му разрядамъ, вмѣстѣ съ ближайшими судами 3-го разряда. Наиболѣе важныя пункты въ стратегическомъ отношеніи могутъ быть прикрываемы четырьмя или пятью батареями. Живая сила этихъ судовъ, имѣя возможность сосредоточиться на всякомъ угрожаемомъ пунктѣ, окажется значительно дешевле и несравненно дѣйствительнѣе противу непріятеля, нежели много-стоющіе неподвижные форты, которые при нынѣшней системѣ войны, представляютъ весьма ненадежную защиту для портовъ и гаваней.

Что же касается до броненосныхъ фрегатовъ, принадлежащихъ къ 6-му и 7-му разрядамъ, то они существенно необходимы только для утвержденія могущества государства, обладающаго морями, и для поддержанія того вліянія, которое оно должно имѣть въ системѣ другихъ государствъ. Шесть броненосныхъ фрегатовъ большихъ и шесть малыхъ, по настоящей системѣ войны, при помощи прибрежныхъ военныхъ судовъ, составятъ сильный флотъ, какъ въ оборонительныхъ, такъ и въ наступательныхъ дѣйствіяхъ. Государство, неимѣющее колоній, при такомъ флотѣ, всегда займетъ почетное мѣсто между другими морскими государствами.

Для полнаго округленія состава военнаго флота становятся необходимыми транспорты. Въ новѣйшее время дознано, что никакая

сухопутная война не можетъ быть ведена безъ содѣйствія флота, который тогда употребляется для атаки морскихъ укрѣпленныхъ пунктовъ, или для произведенія высадки на непріятельскіе берега. Въ этомъ случаѣ невыгодно и опасно перевозить десантъ, артиллерию и кавалерію на боевыхъ судахъ, а потому для этого назначенія нужно имѣть суда транспортныя, съ броней около грузовой ватерлиніи и средней части судна до верхней палубы, съ двумя нарѣзными пушками дальняго полета и съ возможно-большею силою машины.

Водоизмѣщеніе транспортовъ можно положить въ 3000 тоннъ, такъ чтобъ они могли поднимать полезнаго груза отъ 1000 до 1200 тоннъ.

Канонирскія лодки или суда первыхъ трехъ разрядовъ не могутъ содержать въ себѣ большаго запаса провизіи, топлива, пороху и огнестрѣльныхъ снарядовъ. Равнымъ образомъ на нихъ нельзя помѣстить механическихъ станковъ и приспособленій, потребныхъ для исправленія машинъ. И потому для запаснаго груза необходимо имѣть особаго рода транспорты, по возможности съ малымъ углубленіемъ и небольшою силою машины. На 20 канонерскихъ лодокъ достаточно имѣть одинъ такой транспортъ, который бы находился постоянно на одномъ мѣстѣ, въ какомъ либо безопасномъ пунктѣ около береговъ.

На основаніи всѣхъ предъидущихъ соображеній, мы полагаемъ бы русскимъ броненоснымъ судамъ дать слѣдующія размѣренія:

Разряды судовъ.		Водоизмѣ- неніе въ тоннахъ.	Длина.	Ширина.	Глубина палуб. части.	Высота верх- ней палубы отъ кнл.	Нарѣзател.н. сила машины.	Полная сила машины.
1 разрядъ	Канонирскія лодки.	250	140	25	5	7	80	350
2 —		550	185	26	8	11	150	600
3 —		1100	240	32	10	14	250	1000
4 —	Плавучія батареи.	2000	269	40	13	17	300	2000
5 —		4000	336	52	16	21	900	4000
6 —	Фрегаты	7000	408	60	20	33	1700	7000
7 —		9000	427	64	23	36	2200	9000

Такого рода суда, по нашему мнѣнію, должны составлять русскій броненосный флотъ. Въ изчисленныхъ въ таблицѣ разрядахъ, вмѣ-

ствѣ съ транспортами находятся всѣ возможные роды судовъ, потребныхъ для защиты и нападенія. При исчисленіи элементовъ, показанныхъ въ этой таблицѣ, мы имѣли въ виду, *во первыхъ*, увеличить остойчивость, которая оказывается недостаточною во всѣхъ, построенныхъ до настоящаго времени, броненосныхъ судахъ. Съ этою цѣлію ширина всѣхъ судовъ увеличена противу той, которая показана въ первой, американской таблицѣ; а длина вычислена такимъ образомъ, чтобы коэффициентъ сопротивленія былъ не болѣе 0,5. *Во вторыхъ*, принято было необходимымъ условіемъ доставить всѣмъ разрядамъ судовъ наивозможно большую скорость, чрезъ увеличеніе полной силы машины, которой нарицательная сила вездѣ принята вчетверо менѣе дѣйствительной. Это отношеніе уже существуетъ во многихъ судахъ съ новѣйшими машинами, а при употребленіи пара высокаго давленія съ поверхностными холодильниками и вентиляторами, можно надѣяться, что это отношеніе будетъ еще болѣе. *Въ третьихъ*, рассчитывая имѣть на судахъ большую движущую силу, мы остаемся въ томъ убѣжденіи, что всякаго рода броненосныя суда необходимо должны имѣть, по возможности, наибольшую силу машины, ибо при недостаточной силѣ и при скорости меньшей 12 узловъ, онѣ далеко не будутъ исполнять своего назначенія.

Непотопляемость броненосныхъ судовъ. Въ послѣднее время, по случаю гибели Монитора, многія изъ газетъ и журналовъ (*), не зная сущности дѣла, подняли страшный шумъ о негодности желѣзныхъ броненосныхъ судовъ для моря. По этому предмету, мы уже сдѣлали нѣсколько замѣчаній въ № 2 Морскаго Сборника настоящаго года и привели въ примѣръ случай, бывшій недавно съ пароходомъ *Great-Eastern*, какъ доказательство несправедливаго мнѣнія на счетъ опасности желѣзныхъ судовъ. Этотъ пароходъ, раскочивъ на подводную скалу, получилъ въ днище пробойну въ 80 футъ длины и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ до 4 футъ ширины, и послѣ того дошелъ благополучно къ мѣсту своего назначенія. Должно замѣтить, что днищевые листы обшивки были толщиною отъ $\frac{1}{4}$ до 1 дюйма; значитъ, ударъ былъ не легкій, что могъ пробить такую толщину желѣза и сломать поставленные на ребро листы шпангоутовъ въ 38 дюйм. ширины. По всей вѣроятности, при подобномъ ударѣ, деревянное судно погнбло бы на томъ же мѣстѣ, но желѣзный пароходъ *Great-Eastern* могъ бы, съ этимъ поврежденіемъ, переплыть океанъ и возвратиться въ Англію. Нужно ли болѣе убѣдительнаго доказательства превосходства безопасности желѣзныхъ судовъ противъ деревянныхъ?

До сихъ поръ, при построеніи броненосныхъ судовъ совершенно

(*) Даже специальныхъ.

увѣкаются непробиваемостію ихъ, но нивагъ ея не достигаютъ; но непотопляемость судна совершенно упускаютъ изъ виду и до такой степени, что даже строятъ деревянные броненосныя суда, въ которыхъ не существуетъ никакихъ средствъ, для отвращенія потопленія, въ случаѣ двухъ или трехъ пробойнъ въ подводной части, близъ грузовой ватерлиніи. Защитники деревянныхъ судовъ, на основаніи прежнихъ опытовъ надѣются подобныя пробойны заткнуть втулками, какъ бывало въ морскихъ сраженіяхъ стараго времени, когда сквозная пробойна отъ 6 дюймоваго ядра 36 фунт. пушки оказывалась не болѣе 3 и 4 дюймовъ въ діаметрѣ. Но тогда не употребляли бомбическихъ пушекъ и плоскоголовыхъ бомбъ Витворта, которыя, пробивъ броню, образуютъ въ деревѣ неправильное отверстіе съ расщепленными краями, не менѣе 18 дюйм. діаметра. Какою втулкою можно забить это отверстіе, такъ чтобъ чрезъ него не было течы? Или, какое средство можно найти въ деревянномъ суднѣ, чтобы отвратить вредъ, нанесенный 15 дюйм. стальнымъ ядромъ, которое, на близкомъ разстояніи ударивъ въ подводную часть, образуетъ въ ней неправильную дыру два фута въ діаметрѣ? Послѣ этого бѣдствія опасность отъ разлетающихся осколковъ изъ пробитыхъ желѣзныхъ стѣнъ, которыхъ такъ боятся порицатели желѣзныхъ судовъ, становится весьма ничтожною.

Напротивъ того, сколько средствъ для защиты отъ пробойнъ представляетъ желѣзное судно! Ядро, пробившее броню и подкладку, встрѣчаетъ за тѣмъ желѣзную стѣну наружной обшивки судна; пробивъ ее, оно наткнется на желѣзный шпангоутъ или стрингеръ и уже до того ослабѣетъ, что у него не станетъ силы пробить внутренней желѣзной обшивки. Но если бы даже и это случилось, то все таки вредъ ограничился бы квадратнымъ пространствомъ около 3 фут. ширины и вода, въ него попавшая, не могла бы перейти въ другія отдѣленія судна. Однимъ словомъ, только въ желѣзныхъ судахъ можно быть вполне обезпеченнымъ относительно непотопляемости, въ случаѣ подводныхъ пробойнъ. Разумѣется, къ тому долженъ быть приспособленъ самый способъ постройки сихъ судовъ.

О защитѣ броненосныхъ судовъ.

Указавъ на средства, служащія для доставленія броненоснымъ судамъ четырехъ первыхъ условій, отъ которыхъ зависятъ ихъ мореходныя качества и безопасность отъ потопленія, теперь слѣдуетъ рассмотреть степень сопротивленія, которое эти суда могутъ оказывать разрушающей силѣ ядеръ и бомбъ, при дѣйствіи ими изъ усовершенствованныхъ орудій новѣйшаго времени. При этомъ мы

постараемся рассмотреть, во первых, средства для достиженія непробиваемости, а во-вторыхъ, обратимъ вниманіе на самыя орудія разрушенія.

Матеріалъ брони. При опытахъ, производимыхъ въ Англіи въ Шебурнесѣ, испытывали степень пробиваемости плитъ изъ разнаго рода желѣза, изъ стали литой и пудлинговой. Стальные плиты оказались слишкомъ ломкими и чѣмъ составъ ихъ былъ тверже, тѣмъ разрушительнѣе оказывалось дѣйствіе ударовъ ядеръ. Изъ всѣхъ послѣдовательныхъ испытаній желѣзныхъ плитъ при этихъ опытахъ, обазывается, что для противодѣйствія, какъ разбивающей, такъ и пробивающей силѣ ядра, желѣзо, изъ котораго сдѣланы плиты, должно подходить какъ можно ближе къ свойствамъ мѣди, по своей мягкости. Слишкомъ крѣпкое желѣзо для выдѣлки плитъ брони негодится, но и мѣдь, по излишней мягкости, тоже оказалась слабою для противодѣйствія ударамъ ядеръ.

Опыты, произведенные Стивенсономъ въ Амерпкѣ, совершенно подтвердили результаты испытаній въ Шебурнесѣ, относительно сплошныхъ желѣзныхъ плитъ; но при пробѣ щитовъ брони, составленной изъ нѣсколькихъ тонкихъ листовъ желѣза, найдено, что твердое и крѣпкое желѣзо представляетъ большее сопротивленіе удару ядра, нежели мягкое. Тѣ же опыты показали, что броню, расположенную на наклонной поверхности, лучше дѣлать изъ твердаго желѣза.

Броня. Въ Англіи и во Франціи броню судовъ составляютъ изъ желѣзныхъ плитъ толщиною отъ 3½ до 5½ дюймовъ, а броню, сдѣланную изъ тонкихъ листовъ желѣза, вовсе исключаютъ изъ употребленія, на томъ основаніи, что при одинаковой толщинѣ она выходитъ гораздо слабѣе сплошныхъ плитъ. Это мнѣніе составилось на убѣжденіи, что сопротивленіе желѣза почти пропорціонально квадрату его толщины и что щитъ толщ. 4 дюйм., составленный изъ двухъ листовъ толщ. 2 дюйм., имѣетъ почти половину крѣпости, противъ сплошной плиты толщиною 4 дюйм. Въ Англіи по этому предмету былъ только одинъ опытъ, въ прошломъ году. Сдѣланъ былъ щитъ, толщиною 6 д., въ которомъ наружный листъ былъ толщиною 1½, а остальные ½ д. Всѣ листы были скрѣплены заклепками и винтами, расположенными въ разстояніи 8 дюймовъ. Этотъ щитъ былъ пробитъ насквозь. Другой такой же щитъ, въ 10 дюйм. толщины, отъ дѣйствія ядра изъ гладкоствольной пушки 68 фут. калибра, въ разстояніи 200 ярдовъ, получилъ большія трещины на задней сторонѣ.

При опытахъ Стивенса въ Америкѣ, 1854 года, пробовали составной щитъ толщиною 6½ дюйм. При дѣйствіи на этотъ щитъ удара

10 дюйм. ядра изъ 124 фунт. пушки, на немъ оказалось только небольшое углубленіе, безъ малѣйшихъ признаковъ трещинъ. Вообще при всѣхъ испытаніяхъ, произведенныхъ Стивенсомъ, найдены преимущества брони, составленной изъ склепанныхъ листовъ, противу сплошныхъ плитъ.

Два мѣсяца назадъ, официальные опыты по этому предмету подтвердили заключенія Стивенса.

Извѣстно, что при пробиваніи дыръ въ желѣзныхъ листахъ посредствомъ машины, сопротивленіе ихъ пропорціонально пробиваемой площади или діаметру дыры и ея глубинѣ. При этомъ дѣйствіи, также какъ при пробиваніи ядромъ составнаго щита, дыра бываетъ цилиндрическая; на сплошной же плитѣ, она имѣетъ форму коническую, такъ что наружный ея діаметръ почти равенъ величинѣ ядра, а внутренній діаметръ гораздо болѣе. Слѣдовательно, въ сплошной плитѣ разрушаемая площадь выходитъ болѣе, нежели въ составномъ щитѣ. Кромѣ того, сплошныя плиты, сваренныя изъ множества кусковъ, никогда не могутъ быть столь прочной и однородной выдѣлки, какъ тонкіе листы, изъ коихъ сдѣланъ составной щитъ. По всѣмъ симъ причинамъ, казалось бы, что броня, составленная изъ листовъ, имѣетъ большую непробиваемость, нежели сплошныя плиты, но практическіе выводы по этому предмету еще недостаточно полны, чтобы изъ нихъ можно было вывести какое либо положительное заключеніе. Весьма вѣроятно, что тяжелыя англійскія машины лучше выдѣлываютъ толстыя желѣзныя плиты, нежели въ Америкѣ, гдѣ, напротивъ того, желѣзные листы, употребляемые на броню, выходятъ доброкачественнѣе, нежели въ Англіи.

Съ другой стороны, несогласіе выводовъ изъ опытовъ по сему предмету должно приписать еще и тому обстоятельству, что англійскія ядра, дѣйствующія съ большою скоростію, болѣе вредны для тонкихъ листовъ, составляющихъ броню, тогда какъ американскія тяжелыя ядра болѣе разрушительны для толстыхъ плитъ.

Въ пользу брони, составленной изъ листовъ, служить еще то обстоятельство, что она обходится на половину дешевле, нежели броня изъ сплошныхъ плитъ. Кромѣ того, тонкіе листы, положенные на деревянную подкладку, перевязывая стѣны одинъ у другого, составляютъ между собою непрерывную связь, въ значительной степени увеличивающую крѣпость судна. Броня же, составленная изъ плитъ не только не прибавляетъ крѣпости судну, но напротивъ того, служитъ источникомъ его слабости, особенно когда оно построено изъ дерева.

Разширенія брони и подкладки. Еще въ 1860 году, англійскій генералъ Дугласъ доказывалъ, что для сопротивленія ударамъ ядра

изъ большихъ пушекъ, толщина плитъ желѣзной брони должна быть не менѣе $4\frac{1}{2}$ дюйм., если онѣ будутъ положены на деревянной подкладкѣ, а безъ подкладки толщина плитъ должна быть увеличена отъ 6 до 8 дюймовъ. Съ тѣхъ поръ прошло два года, въ теченіе которыхъ произведены многочисленныя опыты въ Англіи, надъ пробой сопротивленія желѣзныхъ плитъ разной толщины и качества, противъ дѣйствія ядеръ изъ новыхъ усовершенствованныхъ орудій.

Но всѣ эти опыты не открыли ничего новаго, а доказали только то, что уже прежде было извѣстно, а именно, что предѣлъ толщины брони на судахъ долженъ быть 6 или 7 дюймовъ. Кромѣ того, найдено, что плиты брони толщиной въ $4\frac{1}{2}$ дюйма, хорошо сдѣланныя изъ желѣза лучшаго качества, выдерживаютъ удары лучше, нежели плиты въ 6 дюйм. толщины, неоднородныя и худопроваренныя. Еще опыты показали, что никакая толщина брони не можетъ обезпечить полной неуязвимости судна, не только отъ ударовъ сплошныхъ ядеръ, но даже отъ новыхъ бомбъ Витворта. Это то же подтверждаетъ мнѣніе знаменитаго англійскаго механика Скоттъ-Росселя, который, опровергая мнѣніе Дугласа о негодности желѣзныхъ военныхъ судовъ, замѣтилъ, что совершенной непробиваемости брони никогда не достигнуть.

Впрочемъ, излишняя толщина брони нисколько не обезпечиваетъ ея неуязвимости. Во-первыхъ, потому, что при большой ея толщинѣ, пробивающая сила ядра хотя и будетъ менѣе, но дробящая или разбивающая его сила сдѣлается болѣе, а потому вредъ для брони нисколько не уменьшится. Во-вторыхъ, чѣмъ толще плиты, тѣмъ болѣе встрѣчается затрудненій при ея выдѣлкѣ и качество металла выходитъ хуже. На основаніи этихъ данныхъ, теперь принято не дѣлать толщины брони болѣе $5\frac{1}{2}$ дюймовъ, но притомъ обращается особенное вниманіе на качество желѣза, изъ котораго она сдѣлана.

Поверхность плитъ брони можетъ быть опредѣлена слѣдующими разсужденіями. Ударъ ядра производитъ въ частицахъ металла, составляющаго плиту, сотрясенія, нарушающія равновѣсіе между внутренними силами притяженія и отталкиванія. Поэтому, одинъ ударъ ядра, если и не пробьетъ плиты, то посредствомъ произведеннаго сотрясенія ослабитъ связь между частицами во всей ея массѣ, которая превзойдетъ свой предѣлъ упругости. Тогда отъ повторенныхъ ударовъ оказываются трещины и плита не пробивается, а раздробляется, особенно отъ круглыхъ ядеръ. Изъ этого слѣдуетъ, что чѣмъ болѣе поверхность плиты, тѣмъ болѣе вредъ, наносимый ей дробящею силою.

Многіе полагаютъ, что распространеніе поверхности плиты разнеситъ ударъ ядра на большее число точекъ и тѣмъ увеличиваетъ

ея сопротивленіе. Между тѣмъ, на дѣлѣ выходитъ совершенно противное, потому что разрѣшеніе этого удара ослабляетъ плиту. Если бы можно было составить броню изъ самыхъ малыхъ массъ, то дѣйствіе ядра ограничивалось бы въ предѣлахъ пространства, занимаемаго каждою изъ этихъ массъ, и тогда дробящая сила ядра не могла бы наносить столь огромнаго вреда какъ теперь при значительной поверхности плиты. Однимъ словомъ, при одинаковой толщинѣ, тѣмъ менѣе будетъ поверхность плиты, тѣмъ меньшій вредъ получить броня судна отъ ударовъ ядеръ. Но уменьшеніе величины плиты имѣетъ предѣлъ, зависящій отъ системы ихъ скрѣпленія со стѣною судна, какъ увидимъ ниже. Въ англійскихъ броненосныхъ судахъ плиты брони бываютъ отъ 15 до 20 футъ длины и отъ 3 до 4 футъ ширины; между тѣмъ, какъ броня американскихъ судовъ состоитъ изъ плиты шириною отъ 2 до 3 футъ, а длина ихъ никогда не превосходитъ 12 футъ.

На французскомъ фрегатѣ *La Gloire* употреблено три разряда плиты брони: первый разрядъ, длиною, — 11 ф. 8 д. шириною 3 фут., толщиной — $4\frac{3}{4}$ д.; второй разрядъ, длиною 11 ф. 6 д., шириною 1 ф. 3 д., толщиной $4\frac{1}{2}$ д.; третій разрядъ, длиною 5 ф. 9 д., шириною 2 ф. 6 д., толщиной $4\frac{1}{2}$ д.

Изъ этого видно, что самой большей величины плиты употребляютъ англичане; конечно, при громадныхъ средствахъ ихъ желѣзныхъ заводовъ, не встрѣчается большихъ затрудненій въ выдѣлкѣ столь огромныхъ массъ желѣза. Въ сущности, отъ того происходитъ болѣе вреда, нежели пользы.

При маломъ развитіи нашихъ желѣзныхъ заводовъ, нѣтъ возможности выдѣлывать плиты большой поверхности, а потому слѣдовало бы ограничить ширину ихъ отъ 18 до 24 дюймовъ, а длину отъ 8 до 12 футъ. Броня изъ такихъ плитъ, на желѣзныхъ судахъ, прикрѣпленная къ стѣнамъ особеннымъ способомъ, будетъ столько же неуязвима, какъ и англійская, а между тѣмъ значительно сократятся издержки на выдѣлку брони.

Наклонная броня.—Основываясь на извѣстномъ законѣ, что при косвенномъ ударѣ уголъ паденія равенъ углу отраженія, полагали, что ядро, ударяя плиту косвенно, будетъ имѣть на нее меньшее дѣйствіе, нежели при ударѣ подъ прямымъ угломъ. Для повѣрки этого закона, въ Англіи, въ 1860 году, былъ устроенъ щитъ изъ плиты толщиной $4\frac{1}{2}$ дюйма, поставленный подъ угломъ 38° къ горизонту. Въ этомъ случаѣ плиты дѣйствительно получили отъ ударовъ меньшее поврежденіе противъ того, когда они были въ вертикальномъ положеніи. При англійскихъ опытахъ въ 1861 году, плиты толщ. $3\frac{1}{2}$ д., поставленные подъ угломъ 45° къ горн-

зону, оказались гораздо болѣе поврежденными отъ дѣйствія 100 фунт. коническихъ ядеръ, нежели плиты толщ. $4\frac{1}{2}$ находившіяся въ вертикальномъ положеніи.

Напротивъ того, изъ опытовъ Стивенсона въ Америкѣ оказывается, что при одинаковой толщинѣ плитъ по направленію выстрѣла, они оказываютъ почти одинаковое сопротивленіе, какъ въ прямомъ, такъ и въ наклонномъ положеніи. Изъ этого слѣдуетъ, что наклонная броня, при той же толщинѣ, будетъ менѣе пробиваема, или она можетъ имѣть меньшую толщину, противу плитъ, находящихся въ вертикальномъ положеніи. Также изъ опытовъ найдено, что плита, поставленная наклонно къ горизонту подъ угломъ 12° , отражаетъ плоскоголовые снаряды, и это отраженіе тѣмъ болѣе, чѣмъ тверже наружная поверхность брони.

Подкладка подъ броню. — Многочисленные опыты, произведенные въ Шебуринесѣ, доказали, что при одинаковой толщинѣ, плиты положенныя на деревянной подкладкѣ, оказываютъ большее сопротивленіе ударамъ ядеръ противъ того, когда онѣ прикрѣплены къ стѣнѣ безъ подкладки. Пробовали также класть плиты на щитъ толщ. 7 дюйм., составленный изъ бартонныхъ листовъ, и получили весьма удовлетворительный результатъ. Напротивъ того, плиты, утвержденныя на каменной стѣнѣ, скорѣе разрушались отъ ударовъ ядеръ, нежели на деревѣ.

Кромѣ увеличенія непробиваемости брони, деревянная подкладка препятствуетъ желѣзнымъ осколкамъ проникать внутрь судна. Но при всѣхъ этихъ выгодахъ она производитъ весьма важное неудобство, происходящее отъ химическаго дѣйствія, рождающагося отъ соединенія дерева съ желѣзомъ, при содѣйствіи морской воды, которая легко проникаетъ въ стыки и пазы плитъ брони. Это дѣйствіе способствуетъ окисленію желѣза и производитъ скорое гніеніе дерева. Вниманіе на этотъ предметъ было обращено, по случаю преждевременной гнилости корпуса броненосной деревянной батареи *Trusty*, оказавшейся при осмотрѣ ея въ 1859 году. Эта батарея, построенная въ 1855 году, оказалась до того зараженною гниlostію во всемъ своемъ составѣ, что нашли ее неблагонадежною для морскаго плаванія. Это показываетъ какой опасности подвергаются суда, покрытыя броней.

Тиковая подкладка отъ дѣйствія желѣзной брони не только скоро гниваетъ, но въ ней зарождаются черви изъ породы *lumexilon* и *Cossus ligniperda*, протачивающіе внутренность дерева. Эту опасность никакъ нельзя считать за воображаемую, потому что при осмотрѣ батареи *Trusty*, оказался весьма важный вредъ въ деревянномъ корпусѣ, происходящій отъ червоточины. Какъ бы то ни

было, невозможность осматривать часть деревяннаго корпуса, лежащую въ подкладкѣ подъ броней, всегда будетъ порождать сомнѣніе на счетъ здороваго состоянія стѣнъ судна. Съ другой стороны, страшно разрушительное дѣйствіе зажигательныхъ бомбъ, пробивающихъ броню, требуетъ, чтобы въ составѣ судна не было никакихъ возгораемыхъ матеріаловъ, а деревянная подкладка представляетъ отступленіе отъ этого правила.

Изъ опытовъ, произведенныхъ въ Шебурниесѣ, извѣстно, что плиты толщиной 6 дюйм., безъ подкладки, выдерживаютъ удары ядеръ также, какъ плиты толщ. $4\frac{1}{2}$ дюйм., на деревянной подкладкѣ. На основаніи этого вывода, не лучше ли броню класть прямо на обшивку желѣзнаго судна, прокладывая ихъ соединенія толстымъ, напитаннымъ суримомъ, войлокомъ? При этомъ, вѣсъ прибавочнаго груза брони не только не увеличится, но еще уменьшится, потому что броня толщиной $4\frac{1}{2}$ дюйм., вмѣстѣ съ тиковою подкладкою толщ. 18 дюйм., вѣситъ то же самое, что одна броня изъ плитъ толщиной $6\frac{1}{2}$ дюйм.; тогда вѣсъ отъ убавленія $\frac{1}{2}$ дюйм. лишней толщины останется въ экономіи. Конечно, уничтоженіе деревянной подкладки, въ случаѣ пробоины, можетъ подвергнуть экипажъ судна опасности отъ разлетающихся въ стороны желѣзныхъ осколковъ, но эта опасность не столь велика, какъ разрушительное вліяніе пожара, произведеннаго зажигательными бомбами, и, кромѣ того, ее легко отстранить можно внутреннею деревянною обшивкою, положенною по обратному угловому желѣзу шпангоутовъ; до этой обшивки никакая бомба не доберется, а сплошное ядро, если и пробьетъ ее, не произведетъ большаго вреда для команды.

Крепленіе плитъ.—Всѣ прежніе способы соединенія плитъ брони помощью шпиль, врубокъ и шпунтовъ, оказались не только слишкомъ дорогими, но и слишкомъ слабыми для противодѣйствія ударамъ ядеръ. Въ настоящее время, плиты соединяются между собою просто прямыми стыкомъ, такъ что каждая изъ нихъ выноситъ удары независимо отъ другихъ. При этомъ расположеніи брони значительно ослабляется какъ отъ прибавленія числа болтовъ, служащихъ скрѣпленіемъ плитъ со стѣною, такъ и отъ увеличенія діаметра дыръ для нихъ. Вообще должно сказать, что скрѣпленіе брони со стѣнами одними только болтами весьма слабо. Чрезвычайная шаткость между плитами, обнаружившаяся въ морскомъ плаваніи фрегатовъ *La Gloire* и *Warrior*, теперь признана за неоспоримый фактъ и составляетъ весьма важный недостатокъ въ сихъ судахъ.

Для отвращенія слабости соединенія плитъ, предполагаютъ ихъ сваривать между собою, подобно тому, какъ теперь это дѣлаютъ съ свр. ов.

железными листами, образующими стѣны котловъ. Этотъ процессъ производится помощію малыхъ печей, движущихся вдоль соединеній листовъ и выбрасывающихъ на нихъ пламя, доставляющее железу сварочный жаръ, который вслѣдъ за движеніемъ печей, быстро забивается молотками. Поверхность листовъ при дѣйствіи пламени нисколько не отдѣляется и сварка выходитъ столь же крѣпкою, какъ самыя листы. При употребленіи этого процесса найдено, что при одинаковомъ качествѣ железа, сварка въ толстыхъ листахъ выходитъ лучше, нежели въ тонкихъ. Время и опытъ покажетъ, до какой степени этотъ процессъ можетъ быть приложенъ къ свариванію толстыхъ плитъ брони, а до того можно употребить для связи плитъ брони между собою болѣе простые средства:—

Броня, составленная изъ листовъ толщиною $\frac{1}{4}$ и $\frac{5}{8}$ д., по американскому способу, въ этомъ отношеніи имѣетъ огромное преимущество предъ броней изъ сплошныхъ плитъ. Не смотря на то, въсь ея, при одинаковой непробиваемости, выходитъ болѣе. Почему бы даже не испробовать способа, состоящаго изъ соединенія системъ американской и обыкновенной? Подъ условіемъ уничтоженія деревянной подкладки, плиты въ 6 д. толщины считаютъ неуязвимыми для ядеръ. Если бы вмѣсто сплошныхъ плитъ этой толщины, броню составить изъ двухъ рядовъ плитъ, изъ коихъ наружный бы имѣлъ толщину 4 д., а внутренній 2 д.; стыки внутреннего ряда, какъ горизонтальныя, такъ и вертикальныя, расположить противъ середины плитъ наружнаго ряда. Внутреннія плиты, положенныя на наружную обшивку судна толщиною въ 1 дюйм., могутъ быть соединены съ ней, на заклепкахъ. Наружный рядъ плитъ соединяется съ внутренними плитами и обшивкою посредствомъ поперечныхъ шуруповъ и, кромѣ того, прикрѣпляется сквозными болтами, проходящими чрезъ шпангоутъ. Не нужно доказывать, что расположенная такимъ образомъ броня будетъ имѣть, въ составныхъ частяхъ своихъ, непрерывную связь и войдетъ въ составъ самаго корпуса судна, увеличивъ въ значительной степени его крѣпость. Что же касается до сопротивленія ударамъ ядеръ, то весьма вѣроятно, что предполагаемая нами броня, составляя слой въ 7 дюйм. толщины, будетъ въ меньшей степени пробиваема, нежели отдѣльныя плиты толщ. 6 дюйм.

Впрочемъ, какъ бы то ни было, но настоящая необходимость требуетъ измѣненія настоящаго способа скрѣпленія брони со стѣною судна.

Описать способы для защиты судовъ отъ дѣйствія ядеръ, бросить бѣглый взглядъ на средства, употребляемыя для разрушенія силъ судовъ.

Условія наибольшей дѣйствіи орудій.—Извѣстно, что пробивающая сила снарядовъ пропорціональна ихъ вѣсу, діаметру и квадрату ихъ скорости. Напримѣръ, 10 1/2 дюймовое ядро пушки Армстронга 150 фун. калибра, брошенное при зарядѣ пороха въ 50 фунтовъ, со скоростью 1770 футъ въ секунду, имѣетъ почти вдвое болѣе разрушительной силы и въ четыре раза болѣе пробивающей силы, нежели ядро въ 425 фунтовъ выброшенное изъ 15 дюйм., американской пушки со скоростью 800 фут. въ секунду.

Американская теорія основана на томъ, что чрезвычайно тяжелое ядро, движущееся съ уменьшеною скоростью, сдѣлаетъ болѣе вреда въ составѣ непріятельскаго судна, произведя въ немъ разслабленіе, подобно тарану, раздробляетъ его броню, болѣе, нежели легкое ядро, движущееся съ большою скоростью, которое только пробиваетъ, но не разрушаетъ ее. Впрочемъ, эта теорія еще недостаточно подтверждена на практикѣ. Последніе опыты въ Англіи, надъ пушками Витворта, доказали, что большой калибръ орудій не составляетъ необходимости для броненосныхъ судовъ, ибо тогда разрушительная сила ядра требуетъ большаго заряда пороха. Плоскоголовныя бомбы Витворта, въ 7 дюйм. діаметра, производили страшное разрушеніе въ пробитомъ щитѣ, покрытомъ броней, толщиной 4 1/2 д. л. Главное условіе въ приготовленіи орудій состоитъ въ томъ, чтобы они могли выдерживать самыя большія заряды пороха, и чтобы при этомъ по возможности уменьшалось напряженіе пороховыхъ газовъ на стѣнѣ орудія, безъ уменьшенія скорости снаряда. Для удовлетворенія этимъ условіямъ негодятся ни чугунины, ни бронзовыя пушки.

Желѣзо въ составѣ орудія представляетъ упругость въ соединеніи съ твердостью, но имѣетъ большой недостатокъ однородной плотности, по причинѣ множества сварокъ. Литая сталь, будучи упруга, тверда, вязка и однородна, имѣетъ ту огромную выгоду предъ другими металлами, что изъ нея можно выдѣлывать огромныя пушки, безъ всякихъ сварокъ. Крупныя въ Пруссіи отливаются изъ этой стали массы вѣсомъ въ 20 тоннъ и готовятъ орудія 9-ти дюймоваго калибра. Представленная имъ на выставку масса стали имѣла 44 дюйм. діаметра и притомъ была во всемъ своемъ составѣ мелкозерниста и совершенно однородна. Огромныя заводы Круппа въ этомъ дѣлѣ, преимущественно происходятъ отъ приготовленія стали изъ марганцеваго желѣза и отъ приспособленія для выдѣлки орудій. Самый большой молотъ на его заводѣ вѣситъ 40 тоннъ; имѣетъ 12 фут. паденіе и производитъ удары, въ растягивающіе ударяемую поверхность, подобно легкому молоту; въ прижимаящую всю массу орудія въ внутреннему стержню. Въ

настоящее время, Круппъ вводитъ у себя на фабригѣ процессъ Бессемера, при которомъ можно будетъ отливать орудія какой угодно величины, по цѣнѣ не большей противу стоимости жельза. Маленькіе пушки Круппа, сдѣланныя изъ мягкой литой стали, выдержали чрезвычайную пробу, и опыты вполне доказали достоинство этого металла.

Но должно замѣтить, что большія толстостѣнные пушки должны имѣть особенный элементъ сопротивленія. Взрывъ пороха производитъ столь мгновенное дѣйствіе, что наружныя части металла не имѣютъ возможности оказывать сопротивленіе прежде нежели внутреннія частицы будутъ подвержены страшному напряженію, вслѣдствіе разширенія, происходящаго отъ нагрѣванія. Для достиженія равномерности сопротивленія въ стѣнахъ орудія, Блаклей и другіе англійскіе заводчики, внутренній каналъ пушки образуютъ изъ чугунной трубы, на которую набиваютъ стальные бугели, постепенно увеличивая ихъ сопротивленіе. Такимъ образомъ внутренняя труба находится подъ дѣйствіемъ сжатія, а наружныя бугели выдерживаютъ усиліе въ растяженіи,—если пушка находится въ бездѣйствіи. Если же она подвергается дѣйствію пороховыхъ газовъ, то произходящему ими напряженію, одновременно сопротивляются всѣ части орудія. Американскія пушки Парота и англійскія Витворта, основаны на этомъ началѣ. Пробовали также вмѣсто бугелей обвивать трубу четырехгранною проволокой, для уменьшенія стоимости орудія, но при этомъ представилось большое затрудненіе, какъ въ укрѣпленіи проволоки, такъ и въ доставленіи орудію надлежащей продольной крѣпости.

По мнѣнію американца Віарда, большія пушки разрываются отъ разширенія частицъ металла,—прилежащихъ къ каналу орудія,—произходящаго отъ дѣйствія жара, при учащенной стрѣльбѣ изъ орудія. Оняъ полагаетъ, что въ пушкѣ, сдѣланной изъ концентрическихъ трубокъ, этотъ недостатокъ большихъ орудій будетъ вовсе устраненъ; ибо тогда слишкомъ нагрѣтая внутренняя труба имѣетъ возможность растягиваться, внутри слѣдующей за ней трубы, нисколько ея не повреждая. Всѣ эти разсужденія наводятъ на истинный путь, служащій для улучшенія большихъ орудій и предупрежденія взрывовъ.

Въ Америкѣ, пушки чугуныя,—весьма удобныя для горизонтальныхъ выстрѣловъ бомбами; но они неприспособлены для того, чтобы выдерживать безъ вреда большіе заряды пороха, потребные для дѣйствія броненосныхъ судовъ; вслѣдствіе этого, американцы стараются изыскать средства для уменьшенія напряженія пороховыхъ газовъ на стѣны ихъ чугуныхъ пушекъ. Изъ послѣднихъ опытовъ видно, что этого результата можно достигнуть, посредствомъ пресо-

ванія пороха, для того, чтобы онъ горѣлъ медленнѣе и преодолевалъ инерцію ядра, прежде нежели вся масса его возгорится. Черезъ это отвращается сильное напряженіе на стѣны пушки, во время перваго мгновенія взрыва пороха. Какова бы ни была причина подобнаго явленія, но этотъ результатъ опытовъ чрезвычайно важенъ не только для чугунныхъ пушекъ, но и для всѣхъ вообще орудій, и потому надлежитъ обратить на него особенное вниманіе и подвергнуть строгому изслѣдованію.

Замѣтки о выдѣлкѣ орудій.—Выдѣлка орудій Армстронга производится слѣдующимъ образомъ: берутъ длинную полосу желѣза въ 3 или 4 дюйма квадратной толщины и обвиваютъ ее сплосъ въ видѣ спирали, составляющей трубу, длиною около 2 футовъ и надлежащаго діаметра, положимъ 18 дюймовъ. Потомъ эта труба нагрѣвается до сварочнаго жара и сваривается подъ паровымъ молотомъ. Такимъ образомъ получается цилиндръ, долженствующій составлять часть пушки, котораго концы обтачиваютъ вѣрно на станкѣ. Два такихъ цилиндра, сложенные своими основаніями, въ соединеніи нагрѣваютъ до сварочнаго жара и сжимаютъ между собою помощію проходящаго внутри ихъ винта; потомъ куютъ слегка соединеніе цилиндровъ снаружи. Остальные короткіе цилиндры, составляющіе пушки, свариваютъ такимъ же образомъ. Пять такихъ трубъ, различной величины и діаметровъ, обтачиваются и вставляются одна въ другую. Задній конецъ второй трубы отъ дула выковывается сплоснымъ. Такимъ способомъ избѣгаютъ обыкновенныхъ недостатковъ большой сплоснойковки, и желѣзо можетъ быть хорошо проварено прежде, нежели оно войдетъ въ составъ пушки. Кромѣ того, при этомъ способѣ, орудіе получаетъ наибольшую крѣпость, въ направленіи наибольшаго напряженія. Но между тѣмъ существуютъ и важныя недостатки пушекъ такимъ образомъ окованныхъ; а именно:—слабая крѣпость въ продольномъ направленіи и чрезвычайная дороговизна работы. Пушка 7 дюймовая, 110 фунт. калибра, обходится 800 фунт. ст. или 5600 рублей, а 10¹/₂ дюймовая, стоитъ 1800 ф. ст. или 12 600 рублей. Матеріалъ, изъ котораго сдѣланы эти пушки, хотя крѣпокъ и надеженъ, но въ видѣ полосъ неимѣетъ достаточной упругости и твердости. Но вообще пушка Армстронга, при уничтоженіи въ ней слабаго и сложнаго аппарата, для заряжанія съ казенной части, могла бы быть превосходнымъ орудіемъ, если бы въ ней были лучшей системы винтовья нарѣзки и снаряды. Пушка Армстронга 110 фунт. калибра имѣетъ длину канала 99¹/₂ д.; діаметръ канала 7 д.; наибольшій наружный діаметръ 27 д.; вѣсъ ея 4¹/₂ тонна.

Новыя англійскія гладкоствольныя пушки 300 фунт. калибра

имѣютъ длину канала 11 футъ, а діаметръ, $10\frac{1}{2}$ дюймовъ; наибольшій наружный діаметръ, 38 д.; вѣсъ,— $10\frac{1}{2}$ тонновъ. Пушки сдѣланныя на Mersey iron works,—железныя скованныя по тому же способу, какъ куются парходные валы. Иногда ихъ коуютъ съ пустотою внутри, и тогда набираютъ ихъ изъ продольныхъ желѣзныхъ полосъ, на которыя снаружи навиваются и провариваются другія полосы, пока соединится плотно вся ихъ масса. По этой системѣ, впрочемъ, весьма немного было сдѣлано пушекъ. Замѣчательныя изъ нихъ: 1) Horsefall гладкоствольная, діаметръ канала 13 д., наибольшій наружный діаметръ 44 д., вѣсъ 24 тонна, цѣна 18 750 рублей; 2) Alfred—наѣзная, бывшая на послѣдней выставкѣ, діаметръ канала 10 д., цѣна 7500 руб., 3) гладкоствольная пушка, сдѣланная въ Америкѣ, имѣющая діам. канала 12 д. При относительной своей легкости, она дѣйствовала двумя ядрами, каждое въ 224 фунт., при 45 фунт. пороха.

Выдѣлка американскихъ чугунныхъ орудій большого калибра описана въ № 2 Морскаго Сборника настоящаго года, и потому мы объ нихъ здѣсь не упоминаемъ. Новѣйшая изъ сихъ пушекъ, отлитая по системѣ Родмана,—гладкоствольная; діаметръ дула 15 д., длина 15 ф. 10 д., наибольшій наружный діаметръ 48 д., вѣсъ—25 тонновъ. Стоимость подобныхъ пушекъ около 9000 рублей. Пушки Далгрена, бывшія на *Мониторѣ*, около 4 футовъ короче.

Результаты дѣйствій большихъ пушекъ.—Пушки Армстронга $10\frac{1}{2}$ дюйм., ядромъ въ 150 фунтовъ пробиваютъ насквозь желѣзныя плиты брони толщ. $5\frac{1}{2}$ д. на тиковой подкладкѣ, толщ. 9 д., вмѣстѣ съ желѣзною подкладкой толщ. $\frac{1}{2}$ д., на разстояніи 200 ярдовъ. Одно изъ четырехъ такихъ ядеръ, при томъ же зарядѣ пороха, пробило насквозь щитъ, устроенный на подобіе борта фрегата *Warrior*, съ броней $4\frac{1}{2}$ д., положенною на тиковой подкладкѣ въ 18 дюйм. толщ. Пушка Horsefall—13 дюймовая, ядромъ въ 270 фунтовъ, при 74 фунт. пороха, пробила тотъ же щитъ на разстояніи 200 ярдовъ, сдѣлавши въ немъ неправильной формы пробонну въ 2 фут. діаметра. При томъ же зарядѣ, но на разстояніи 800 ярдовъ, снарядъ насквозь не прошелъ. Бомбу Витворта разорвало въ подкладкѣ того же щита.

Въ настоящее время производятся опыты надъ 15 д. пушкою. Она дѣйствуетъ пустыми ядрами въ 375 фунтовъ, коихъ толщина стѣны 3 д. Одно изъ такихъ ядеръ разбилося при ударѣ о плиту толщиной въ 10 д., положенную на дубовой подкладкѣ толщиной 18 д., не сдѣлавъ въ ней большого поврежденія. Плиты брони толщиной $4\frac{1}{2}$ д., сдѣланныя изъ лучшаго желѣза, противустоятъ орудіямъ, коими вооружены англійскія броненосныя суда, т. е, гладко-

ствольнымъ пушкамъ 68 фунт. калибра и наръзнымъ пушкамъ Армстронга 110 фунт. калибра, при зарядѣ пороха въ 16 фунтовъ.

Замѣтки о снарядахъ.—При дапномъ вѣсѣ, круглое ядро представляетъ болѣе поверхности для дѣйствія пороха, нежели ядро удлиненное наръзной пушки и потому, при томъ же зарядѣ, получаетъ болѣшую первоначальную скорость. Въ гладкоствольномъ орудіи вся сила пороха дѣйствуетъ на сообщеніе снаряду скорости, тогда какъ часть этой силы въ наръзной пушкѣ употребляется на преодоленіе тренія, при движеніи снаряда въ каналѣ, по наръзкамъ. Но на дальнемъ разстояніи дѣйствіе круглаго ядра и скорость его уменьшаются, потому что оно встрѣчаетъ болѣе сопротивленія отъ воздуха, нежели удлиненное ядро наръзной пушки, которое, описывая въ движеніи своемъ спиральную линію, достигаетъ дѣли вѣрнѣе. По этой причинѣ пробивающая сила снаряда изъ гладкоствольнаго орудія, на близкомъ разстояніи, будетъ болѣе, нежели при дѣйствіи изъ наръзной пушки. Но сраженіе между броненосными судами можетъ быть только на близкомъ разстояніи, потому что невозможно вѣрно нацѣлить пушку на движущемся кораблѣ, въ предметъ, находящійся также въ движеніи, и на дапномъ разстояніи. Нѣкоторые полагаютъ, что удлиненное ядро можетъ дѣйствовать изъ гладко ствольной пушки вѣрнѣе, нежели круглое. Но Витвортъ и другіе механики доказали, что спиральное движеніе необходимо для того, чтобы находился впереди тотъ конецъ снаряда, которымъ онъ долженъ поражать предметъ. Что же касается до пробивающей силы, то теорія и практика признаютъ превосходство за гладкоствольными орудіями и круглыми ядрами. Но тѣмъ не менѣе самое большое разрушеніе производятъ въ суднѣ бомба, взорвавшаяся внутри деревянной подкладки подъ броней, и это разрушеніе можетъ быть сдѣлано только удлиненнымъ снарядомъ, со сплошнымъ наголовникомъ и пустою заднею частію, содержащею въ себѣ разрывной составъ.

Поверхность ядеръ для наръзныхъ пушекъ въ Англіи и въ Америкѣ покрываютъ мягкимъ металломъ. О неудобствахъ, отъ того происходящихъ мы уже говорили въ первой статьѣ настоящаго обозрѣнія. Витвортъ для своихъ винтообразныхъ пушекъ никакимъ металломъ не покрываетъ снарядовъ, а обдѣлываетъ ихъ тщательно на машинѣ, чтобъ онѣ вѣрно приходились по каналу пушки. Но такъ какъ этотъ каналъ имѣетъ шестигранную форму, то большая часть силы, употребленной на спиральное движеніе ядра, прямо дѣйствуетъ на то, чтобъ разорвать пушку.

Купола Кольза.—Англіійскій капитанъ Кользъ, будучи свидѣтелемъ большой опасности, которой подвергалась прислуга у орудій, на

французскихъ броненосныхъ батареяхъ при осадѣ Кинбурна, вслѣдствіе обыкновенной системы расположенія пушечныхъ портовъ, пришелъ къ тому убѣжденію, что необходимо придумать какую либо другую систему расположенія орудій на судахъ. Слѣдствіемъ этого убѣжденія было изобрѣтеніе вращающихся башенъ, извѣстныхъ теперь подъ именемъ куполовъ Кольза. Первый куполь былъ сдѣланъ въ 16 футъ діаметра и 7 футъ высоты; стѣны его снаружи были покрыты желѣзною броней $4\frac{1}{2}$ д. толщины, а нижнее основаніе его находилось ниже палубы и окружено было снаружи желѣзнымъ гласисомъ, который, равно какъ и куполь, имѣлъ такую наклонность, чтобы горизонтальное ядро не могло ударить никакой части сооруженія подъ угломъ большимъ 40° . Куполь поставленъ на платформѣ, которая можетъ вращаться на чугунномъ цилиндрѣ, имѣющемъ 3 ф. діаметра. Этотъ цилиндръ съ тѣмъ вмѣстѣ служилъ для сообщенія купола съ трюмомъ судна, гдѣ расположена ерюткамера. Внутри купола была поставлена пушка 40 фунт. калибра. При первомъ испытаніи оказалось, что пушка слишкомъ велика для объема купола. Кромѣ того, оглушительный шумъ, происходящій отъ выстрѣловъ пушки, былъ столь нестерпимъ, что въ первое время составлялъ важное препятствіе къ признанію пользы изобрѣтенія Кольза. Также встрѣтились большія затрудненія въ приспособленіи пушечныхъ станковъ и въ устройствѣ отката орудія по данному направленію. Но впослѣдствіи времени всѣ эти препятствія были устранены.

При послѣдующихъ испытаніяхъ найдено, что изъ орудія, поставленнаго въ куполѣ, можно дѣйствовать съ большею быстротою, нежели изъ пушки, помѣщенной на обыкновенной палубѣ. Кромѣ того, оказалось, что дымъ очищается скорѣе при наклонныхъ стѣнахъ башни, нежели при вертикальныхъ. Конечно, пушка, поставленная въ куполѣ, должна быть заряжаема съ казенной части, но при этомъ устроено механическое приспособленіе для закладыванія запальной штуки (vent piece), которая на обыкновенныхъ судахъ поднимается и закладывается на мѣсто въ-ручную. Куполь можетъ вращаться тихо и скоро, смотря по надобности; впрочемъ, эта часть устройства еще требуетъ значительнаго улучшенія, которое, безъ сомнѣнія, время и опытъ скоро укажутъ. Но самое большое затрудненіе встрѣчается въ прочномъ устройствѣ вращающейся платформы, чтобы она могла противустоять потрясеніямъ, происходящимъ на морѣ взволнованномъ.

Спротивленіе пробнаго купола, устроеннаго на батареи Trusty, ударами ядеръ, было испытано, при дѣйствіи на него изъ орудій 40, 68 и 100 фунтоваго калибра, на близкомъ разстояніи, которое

при концѣ опытовъ было уменьшено до 150 ярдовъ. При этомъ испытаніи подвергались ударамъ разныя части щита и послѣ того только одна плита оказалась съ трещинами, и во вращательномъ механизмѣ не произошло никакого поврежденія. Но при этомъ нельзя не замѣтить, что осколки разбивающихся ядеръ могутъ приносить вредъ обыкновенной оснасткѣ судовъ съ кунолами, и потому употребленіе ихъ требуетъ постройки особаго класса судовъ, неимѣющихъ надобности употреблять движущую силу парусовъ, какъ напримѣръ блокшивы, сторожевыя суда и плавучія батареи.

Кромѣ того, особенная выгода, представляемая куполами Кольза состоитъ въ томъ, что они могутъ помѣщать въ себѣ самыя тяжелыя орудія, вѣсомъ до 12 тоннъ, которыхъ нельзя ставить въ портахъ обыкновенныхъ мореходныхъ судовъ.

Но при всѣхъ своихъ выгодахъ куполы Кольза имѣютъ и свои недостатки: 1) въ нихъ непремѣнно нужно употреблять пушки, заряжающіяся съ казенной части, а извѣстно, что онѣ легко подвергаются разрывамъ; 2) на большомъ броненосномъ суднѣ можно болѣе помѣстить орудій въ закрытомъ блиндированномъ казематѣ, нежели въ куполахъ Кольза, а при ограниченномъ числѣ орудій нельзя производить учащенные выстрѣлы, потому что необходимо ихъ охлаждать. Впрочемъ сказать по этому предмету нельзя еще ничего положительнаго до дѣхъ поръ, пока будутъ произведены испытанія въ большемъ размѣрѣ, надъ куполами на строящихся въ Англіи судахъ: *Royal Sovereign* и другихъ. Но тѣмъ не менѣе бывшіе опыты уже достаточно доказали пользу этихъ приспособленій для судовъ, неимѣющихъ возможности носить болѣе 4 пушекъ; но желательно бы было, чтобъ эти пушки были заряжаемы съ дула, а не съ казенной части.

Въ заключеніе этого обзора, слѣдуетъ упомянуть еще о броненосныхъ судахъ, устроенныхъ по способу Ряда. Это обыкновенныя деревянныя суда, покрытыя броней около грузовой ватерлиніи и въ средней части судна, гдѣ поставлены орудія въ блиндированномъ казематѣ. Внутреннія проходы судна, ведущія къ этому каземату, тоже блиндированы. Англійскія суда съ подобною броней назначаются для дальнихъ плаваній. Должно замѣтить, что постройки сихъ судовъ, при нынѣшней системѣ артиллеріи и разрушительности снарядовъ, есть чистое заблужденіе. Двѣ или три зажигательныя бомбы, ударившись въ непокрытую броню, деревянную подводную часть, могутъ подвергнуть судно совершенной гибели. Броня около грузовой ватерлиніи не предохранитъ судно, на близкомъ разстояніи, отъ разрушительнаго дѣйствія стального ядра, которое мо-

жетъ въ ней сдѣлать подводную пробину около 2-хъ фут. въ діаметрѣ. Тогда гибель деревяннаго судна неизбежна, потому что въ немъ не можетъ быть устроено внутреннихъ непроницаемыхъ переборокъ. На этомъ основаніи мы полагаемъ, что способъ Рюда ни съ какой стороны не можетъ служить подражаніемъ для постройки судовъ въ другихъ государствахъ. Для совершенія дальнихъ плаваній и для защиты колоній, необходимо употреблять суда желѣзные, подобныя тѣмъ, о которыхъ упомянуто выше, въ статьѣ о классификаціи судовъ. Вообще, мы остаемся въ томъ убѣжденіи, что слѣдствіемъ постройки деревянныхъ броненосныхъ судовъ, какого бы ни было рода и въ особенности для дальняго плаванія, будетъ только трата издержекъ и истребленіе этихъ судовъ во время войны, если не отъ потопленія, такъ отъ пожара.

И. Окуевъ.

КОРРЕСПОНДЕНЦІЯ ИЗЪ ПОРТОВЪ.

Владивостокъ.

Приѣздъ чешскихъ депутатовъ. — Осмотръ ими мѣстности. — Торговля въ Владивостокѣ и продажи Амурской К°. — Предположенія объ ея кончаніи — Здѣшніе пути сообщенія. — Движеніе судовъ.

30 Октября 1862 года. Съ августа мѣсяца я ничего не писалъ. Почта по Амуру, вверхъ, съ сентября перестаетъ ходить, а въ послѣднему пароходу отправить почты не могъ. До половины августа я почти не жилъ въ посту, ходилъ съ депутатами чеховъ-славянъ изъ Америки (*) по окрестностямъ. Прибывъ въ Владивостокъ 31 іюля на клиперѣ «Наѣздникъ», для обзора мѣстности, они осмотрѣли западный берегъ Амурскаго залива, отъ Песчанаго мыса до Славянской бухты, и сѣверные берега Усурійскаго и Амурскаго заливовъ. Мѣстность по берегу послѣдняго, по ихъ замѣчанію, представляетъ всѣ удобства для хлѣбопашества и скотоводства. Изъ августа они отправились вверхъ по р. Суифунъ, на озеро Ханка, до Хабаровки. Отъ вниманія депутатовъ ничто не ускользнуло; обо всемъ до малѣйшихъ подробностей они разспрашивали. Переселеніе чеховъ-славянъ принесетъ огромную пользу этому краю, потому что между ними не одни хлѣбопашцы, но и ремесленники. Въ Америкѣ они приобрѣли достаточно опытности. Главнѣйшая дѣль депутатовъ — было избраніе удобнаго пункта для высадки переселенцевъ, изъ котораго бы они, какъ изъ центра, могли бы расходиться. Владивостокъ они нашли болѣе удобнымъ, какъ отличную гавань и мѣсто, удовлетворяющее ихъ желанію. Дай Богъ успѣха этому дѣлу.

(*) Депутатами были гг. Мрачекъ и Барто-Летовскій; оба они издатели газетъ на чешскомъ языкѣ, въ Америкѣ. Г. Мрачекъ кончилъ курсъ въ университетѣ въ Прагѣ.

Амурская К^о закрыла въ Владивостокѣ свою мелочную торговлю. Здѣсь были два торговца: довѣренный амурской К^о и г. Семеновъ. У послѣдняго всѣ товары вышли; ему нужно было закупить ихъ въ Николаевскѣ. Судовъ, отправляющихся на Амуръ отсюда—не было. 7 августа прибылъ на транспортѣ К^о, *Св. Феодосія*, управляющій дѣлами К^о въ Сибири, г. Чеботаревъ, съ цѣлю закрыть несчастную кампанейскую лавочку и увезти всѣ товары на Амуръ. Г. Семеновъ просилъ взять его на судно; ему отказываютъ—мѣста нѣтъ, между тѣмъ въ форъ-люкъ помѣщались пассажиры изъ Камчатки. Потомъ объявляетъ ему г. Чеботаревъ, что онъ возметъ его на судно, если г. Семеновъ приметъ условія: нанять домъ амурской К^о, или взять часть товаровъ по цѣнамъ, какія существовали въ продажѣ въ лавочкѣ (*), или уступить партію (500 шт.) соболей, собранную г. Семеновымъ, по своей цѣнѣ? Г. Семеновъ принужденъ былъ нанять домъ амурской К^о, только бы попасть въ Николаевскъ, потому что тамъ большой привозъ товаровъ и цѣны значительно упали. Какъ назвать такой поступокъ управляющаго дѣлами амурской К^о, г. Чеботарева? Не содѣйствіемъ ли развитію торговли въ восточномъ краѣ?... Г. Чеботаревъ пріѣхалъ черезъ Суэць; долго жилъ въ Шанхаѣ и тамъ прославилъ себя мелочнымъ торгашествомъ, ходилъ по магазинамъ, съ просьбою уступить подешевле, — на что долженъ былъ выслушивать весьма непріятные отвѣты. Сюда онъ пріѣхалъ, кажется, съ цѣлю похоронить Амурскую К^о. Онъ получаетъ 18 000 рублей въ годъ содержанія.

Въ началѣ августа начались работы гидрографической экспедиціи подъ начальствомъ подполковника Бабкина на клиперѣ «Разбойникѣ». 26 августа пришелъ корветъ «Новикъ» — для этой же цѣли. Въ началѣ октября работы на нынѣшній годъ прекращены. 30 августа прибыли въ портъ лошади горнаго дивизіона (*), подъ начальствомъ прапорщика Гильтебрандта. Свѣдѣнія, сообщенныя имъ о дорогѣ, не лишены интереса. Пройдя пѣшкомъ отъ Хабаровки до Владивостока почти 1200 верстъ, онъ говоритъ, что дороги по рр. Усури и Сунгача дурны выше всякаго воображенія; отъ истока р. Сунгача, по озеру Ханка—дорога хорошая (*). Отъ о. Ханка до Владивостока онъ шелъ безъ дороги, по болотамъ, которыя были сухи—стояло ведро. Два, три дня дождя и вся мѣст-

(*) Надобно ирравду сказать, что нѣкоторые товары въ лавкѣ у г. Семенова были дешевле Амурской К^о, а прочіе въ одной цѣнѣ. Хорошіе проценты беретъ (не покойница ли теперь?) Амурская К^о!

(*) Горный дивизіонъ состоитъ при батарейной № 1 батареи забайкальской линійной артиллерійской бригады.

(*) Хорошая — въ смыслѣ «амурскомъ», потому что по Амuru почти нѣтъ дорогъ.

ность превратится въ огромнѣйшее сплошное болото. И какинъ образомъ можете быть дорога? Каждый предполагаетъ по своему взгляду, новую. Г. Носковъ, напримѣръ, говоритъ, что отъ Владивостока до о. Ханка можно проложить дорогу, которая обойдется по 320 рублей за версту.

Г. Гильтебрандтъ передать еще слѣдующее: казаки, посланные по р. Усури нынѣшній годъ распахали себѣ поля, но зерна для посѣва получили въ іюлѣ мѣсяцѣ. Нечего сказать, во время!

15 октября отправился отсюда клиперъ «Разбойникъ». 18-го ушли корветъ «Новикъ» — оба въ Нагасаки.

14 сентября пришелъ шведскій бригъ *Мамусъ*, шк. Линдаль, съ артиллеристами горнаго дивизіона и ихъ имуществомъ. Кромѣ того, онъ доставилъ сюда 500 пудовъ ржаной муки, 100 пудовъ ржи (въ зернѣ) и 130 мѣшковь крупы изъ де-Кастри. 4-го октября бригъ отправился въ Новгородскую гавань.

До сего времени еще нѣтъ судовъ сибирской флотиліи изъ Никольска. По слухамъ оттуда, въ де-Кастри было много судовъ, пришедшихъ съ мукою и съ принадлежностями для телеграфа.

Изъ Буратакъ.

Астрахань.

Зима въ Астрахани. — Газета Волга. — Какъ отразились въ Астрахани послѣдніе реформы. — Неудавшееся катанье по льду. — Несоостоятельность астраханскаго театра. — Женская гимназія и превращеніе фамиліи одной изъ ея ученицъ. — Недостатокъ въ разнѣжной монетѣ. — Опроверженіе извѣстія о скоромъ окончаніи камышскаго фарфатера. — Ошибка Энциклопедическаго Словаря. — Дороговизна книгъ въ Астрахани.

22-ю января. Зима для Астрахани имѣетъ важное значеніе, потому что кипучая лѣтняя дѣятельность приостанавливается и, благодаря неудобству сообщенія, городъ является совершенно съ другимъ характеромъ. — Правда, что верблюды — эти *корабли пустыни*, показываясь на улицахъ и придають городу оригинальный характеръ, но собственно мореходное дѣло кончается и поневолѣ ожидаешь встрѣтить что нибудь другое, а слѣдовательно и заявить о дѣятельности только общественной, городской, исключительно принадлежащей которой составлять тѣ факты, гдѣ высказываются общественное стремленіе сдѣлать все такъ что нибудь хорошее в зимой, несмотря на исключительный характеръ мортоваго города и на обязанность строго подчиняться этому условію и говорить только о морскомъ дѣлѣ и его развитіи.

Мы такъ еще недавно показали себя членами общества, стремя-

щагося къ развитію своего благосостоянія, что не можемъ похвалиться тѣмъ, что сдѣлали уже много и что все, что мы сдѣлали, то хорошо. Многого намъ недостаетъ, многое забыто или непонято; многое даже и совсѣмъ неочтато, потому что не принята ибора къ предъявленію запроса на это; но все таки общество думаетъ, старается и силится обнять по возможности все и рѣшаетъ по своему каждый вопросъ, который явится на чредѣ своего разрѣшенія. Наша газета *Воля* заявила о продолженіи своемъ на 1863 годъ и вотъ уже вышла въ числѣ 5-ти номеровъ; значить, что нибудь и мы да дѣлаемъ; значить, явилась потребность въ живомъ словѣ, какъ бы это ни проявлялось и какъ бы ни было оно слабо и безсильно, для полного выраженія нашихъ требованій и желаній.

Новый годъ мы встрѣтили, какъ слѣдуетъ, по заведенному порядку, пожеланіями другъ другу *новаго счастья*, новыхъ благъ въ жизни. Дѣйствительно, нельзя не сознаться, что предстояло и предстоитъ много новаго и разныхъ переменъ. Не смотря на свою отдаленность, Астрахань также принимаетъ болѣе или менѣе участіе въ общемъ дѣлѣ, сознательно или безсознательно, но все таки ощущуетъ тѣмъ общимъ интересамъ, для которыхъ нельзя не наступиться и своими коренными привычками, доводящими насъ иногда до какого то смѣшного равнодушія и холодности. Новое гласное судопроизводство, новое питейно-алкогольное управленіе, замѣнившее совершенно старое откупное,—все это болѣе или менѣе имѣло и здѣсь значеніе, особенно послѣднее, или по крайней мѣрѣ, эти вопросы заставляли на новый 1863 годъ смотрѣть серьезно, нежели бы можно было ожидать, вообще соображаясь съ нашими привычками, или скорѣе, съ принятыми разъ на всегда формами. Разумѣется, много толковать не стоитъ, да и некогда, если стали бы добиваться полного обсужденія вопросовъ; но все же жителей занимали и занимаютъ постоянно нѣкоторые вопросы. Странно только одно, что мы еще никакъ не можемъ смотрѣть на дѣло прежде всего, какъ на дѣло, а увлекаемся только формою, да желаніемъ исполнить прежде всего букву, хотя и хорошо сознаемъ, что она къ настоящему дѣлу не ведетъ.

Какъ бы то ни было, но новый годъ встрѣтили, не оставивъ надежды на хорошее будущее. Начало втораго тысячелѣтія, нинѣшній новый годъ принесетъ свою долю для исторіи и для развитія нашего всеобщаго образованія, такъ что не придавать ему особеннаго значенія, не привѣтствовать его заранѣе—невозможно; желанія же наши только служатъ доказательствомъ того, что человекъ привыкъ искать лучшаго, и потому каждый случай, доставляющій возможность высказаться, необходимо служить причиною заявленія того, что

близко нашему сердцу и можетъ служить поводомъ къ развитію нашихъ надеждъ и стремленій.

Зима нынѣшній годъ въ Астрахани отличалась тѣмъ, что снѣгу не было, и хотя послѣ продолжительныхъ и сильныхъ вѣтровъ, въ концѣ ноября, выпалъ снѣгъ, и даже можно было нѣсколько дней ходить на саняхъ, но этимъ все и кончилось. Декабрь, и январь мѣсяцы прошли совершенно безъ снѣгу: морозы доходили до 7 градусовъ иногда, но большая часть дней была довольно теплыхъ. Зима напоминала намъ, что дѣйствительно Астрахань на югѣ и не можетъ быть сравнена съ остальною Россіею. Въ январѣ не было уже совсѣмъ снѣгу на астраханскихъ улицахъ и нѣрѣдка морозъ доходилъ до 5 или 6 градусовъ. Кажется, что такая зима должна быть всегда въ Астрахани, судя по ея географическому положенію. При дороговизнѣ же дровъ и всѣхъ почти продовольственныхъ принадлежностей не остается желать лучшаго исхода зимы и едва ли можно надѣяться на службу въ февралѣ и мартѣ, тѣмъ болѣе, что здѣсь р. Волга, въ мартѣ мѣсяцѣ, очищается отъ льда и можно тогда начать навигацію по Каспійскому морю.

Благодаря холодному началу зимы, и желая навѣрно жителямъ города доставить небывалое здѣсь удовольствіе, какой то благодѣтельный антрепренеръ устроилъ на льду Ильмена, прилегающаго къ р. Кутуму, между новымъ и Воздвиженскимъ мостами, ледяныя горы и катокъ, для катанья на конькахъ. Предпріятіе, кажется, не совсѣмъ удалось, какъ по оригинальному взгляду жителей на это, такъ и по отсутствію въ нихъ пониманія всякихъ общественныхъ удовольствій, особенно занесенныхъ къ нимъ издатека и не вполне примѣнимыхъ къ образу мыслей большей части жителей. Правда, что при этомъ удовольствіи нужна была нѣкоторая опытность и болѣе развитый взглядъ на дѣло; но во всякомъ случаѣ новизна дѣла оставила больше всего, а замашки провинціальнаго воззрѣнія окончательно не дозволили кончить хорошо это предпріятіе. Какъ бы то ни было, а начало положено, и слѣдовательно на другой годъ можно ожидать и продолженія. Узкій провинціальный взглядъ мѣшаетъ иногда иногда самимъ же въ нѣкотораго рода удовольствіяхъ, и потому упрекать въ неразвитости цѣлое общество едва ли справедливо, скорѣе отчасти полезно глядѣть попроще на это дѣло и ждать только отъ него пользы.

Въ театрѣ всю зиму продолжались представленія, но онъ видимо упадетъ въ Астрахани и требуетъ значительной поддержки со стороны жителей. Равнодушіе къ сценическимъ представленіямъ неудивительно; это—едва ли не всеобщій недостатокъ всѣхъ городовъ, болѣе или менѣе всегда пользующихся только тѣмъ, что имъ предла-

гаютъ антрепереры, а никакъ не считающихъ театръ дѣломъ вкуса и значенія для своего развитія. Заѣдетъ какой нибудь антрепренеръ и покажетъ свое усердіе—хорошо, а нѣтъ такого господина, то и остается каждый городъ съ тѣмъ, что въ немъ есть, безъ всякаго особеннаго старанія сдѣлать что нибудь полезное и для своего развитія.

Я ни слова не говорилъ въ прежнихъ своихъ корреспонденціяхъ о томъ, что здѣсь есть женская гимназія, устроенная по примѣру прочихъ городовъ. Правда, что жители города воспользовались бы этимъ благотѣльнымъ заведеніемъ можетъ быть и еще лучше, и польза была бы замѣтнѣе; но, благодаря какому то особенному пониманію, ее обратили во что то замкнутое и недоступное для нѣкоторыхъ личностей. За доказательствами дѣло не станетъ, вотъ одно для примѣра. Мы чрезвычайно удивились, прочитавши однажды на театальной афишѣ новую фамилію дѣвицы *Линской*. Оказалось, что эта дѣвица Линская нѣкто иная, какъ дочь г-жи Новиковой, здѣшней содержательницы театра. Разумѣется, это показалось намъ страннымъ, и мы уже хотѣли было заподозрить г-жу Новикову въ какой нибудь невинной замашкѣ—привлечь измѣненіемъ фамиліи своей дочери больше зрителей,—авось дескать сочтутъ ее новой актрисой. Но вотъ опять метаморфоза: дѣвица Линская измѣнила свою фамилію на *Новикову* 2. Что за странность такая и что за шутки? По справкѣ оказалось только вотъ что: дѣвица Новикова училась въ женской гимназій и, какъ всегда дѣлается, приучая ее къ сценѣ, мать давала ей маленькія роли. Но говорятъ, гимназія, скандализованная ли тѣмъ, что ея ученица—актриса, или по какимъ то невѣдомымъ началамъ даже и добраго стараго времени, только предложила: или взять дочь изъ гимназій, и тогда называться какъ угодно, или продолжать учиться, но за то именоваться въ гимназій Новиковой, а на сценѣ Линской. Говорятъ, да мало ли что говорить.... Мы скажемъ только, что у насъ трудно пойти съ успѣхомъ каждому хорошему дѣлу и форма насъ прежде всего задавить всею силою своего наружнаго, но въ сущности пустаго блеска, а содержаніе останется также пусто, какъ и было. Не можемъ мы отбиться отъ старыхъ своихъ замашекъ и обратить все вниманіе на дѣло, но не на пустыя приличія и соблюденіе только внѣшности. Какъ ни повернешь, все оказывается, что дѣло остается назади, а внѣшность наложена и блеститъ такъ, что ослѣпляетъ своею пустотою. Любопытно бы было попросить разрѣшенія одного вопроса: считаетъ ли гимназія актрису за личность; вѣдь, пожалуй, чего добраго, не отстала еще отъ той мысли, что это ни больше, ни меньше, какъ такое ремесло, которое можетъ навлечь только позоръ, но уже никакъ не

дѣло, да еще лучшее, нежели что нибудь другое. Не знаю, чѣмъ задается гимназія въ подобныхъ требованіяхъ; но очень ясно, что никакъ не началами образованія и не взглядомъ истиннаго педагога. Любопытно бы знать, какія занятія она считаетъ приличными и какія неприличными, а также и то: думаетъ ли она, что каждая актриса должна говорить правильно по русски и получить какое нибудь образованіе? Да послѣ этого то мы и кидаемъ грязью въ тѣхъ, кто поневолѣ долженъ довольствоваться кое чѣмъ и знать кое что, и смѣемся надъ нашимъ бѣднымъ промышленнымъ классомъ. Не трудъ мы уважаемъ, а только пустыя формы приличія; не дѣло намъ на первыхъ порахъ бросается въ глаза, а прежде всего: въ узаконенныхъ ли, привычками нашей отсталости, рамкахъ оно хочетъ проявиться? Вотъ нашъ недугъ, и вотъ для какой болѣзни недостасть лекарства.

—Недостатокъ разнѣнной серебряной монеты, и особенно мелкихъ кредитныхъ билетовъ, чувствуется въ Астрахани едва ли не больше, нежели гдѣ нибудь. Какъ будто и не существовало монеты новаго чекана, такъ изобильной въ сѣверныхъ городахъ, какъ говорятъ, и такъ недостаточной здѣсь. Особенно рублевыхъ кредитныхъ билетовъ въ Астрахани совершенно нѣтъ, а если и существуютъ, то до того они ветхи, засалены и взорваны, что постоянно почти обложены бумагою, въ свою очередь, разумѣется, также грязною и салюномъ, какъ и самый кредитный рубль. При спекулятивномъ характерѣ здѣшнихъ жителей, особенно армянъ, для которыхъ нѣтъ ничего запрещеннаго и достойнаго унижить нравственное достоинство челоѣка, подобный недостатокъ разнѣнной монеты составляетъ самый прибыльный источникъ дохода и, по неволѣ, даетъ въ руки средство зашибить лишнюю копѣйку, составляющую и безъ того лишній процентъ ихъ спекулятивныхъ предпріятій.

Въ 266 № Сѣверной Почты, а вслѣдъ за нею и другими газетами, было напечатано извѣстіе о томъ, что въ Астрахани скоро будетъ готовъ каналъ, на растояніи 13 верстъ, до самаго моря, при 8 футахъ глубины, начатый въ 1858 году и на постройку котораго ассигновано 300 000 руб. сереб. Извѣстіе это взято изъ здѣшней газеты *Волга*. Сколько мы знаемъ, въ газетѣ *Волга* ничего подобнаго не было и, вѣроятно, случилась какая нибудь ошибка или просто недоразумѣніе. Въ какомъ № газеты *Волга* помѣщено подобное объявленіе, рѣшительно неизвѣстно; но только такое заявленіе успѣшной постройки канала въ Астрахани просто поражаетъ и заставляетъ дѣлать предположеніе, что не такъ ли у насъ и прочія свѣдѣнія сообщаются. Въ Астрахани, дѣйствительно, углубляютъ фарватеръ р. Волги, и работы начаты съ 1858 года, или даже нѣ-

сколько ранѣе, но только опытные, на которыя уже употреблено болѣе нежели вдвое объявленной цифры. На 1862 годъ ассигновано было, собственно на работы, 204 000 руб., да приобрѣтены двѣ землечерпательныя паровыя машины и пароходъ за 126 000 руб. Слѣдовательно, въ одномъ году потрачено больше 300 000 руб.; но работы далеко еще не такъ подвинулись, чтобъ предвидѣть нмъ окончаніе и какой нибудь положительный результатъ. Въ нынѣшнемъ году также предполагено къ ассигнованію до 340 000 руб., и это будетъ послѣдняя сумма, которую полагаютъ достаточною для того, чтобы окончить опытные работы, и послѣ этого уже устранивать каналъ, дѣйствительно ведущій въ море и долженствующій избавить всѣ суда отъ затрудненій при переходѣ чрезъ розсыпи. Что скажетъ этотъ опытъ, стоящій до одного милліона руб. сереб., покажетъ время, а пока не будемъ увлекаться такимъ извѣстіемъ и спѣшимъ заявить недостоверность и неточность этого факта. Подробныя свѣдѣнія о всѣхъ произведенныхъ работахъ до 1862 года, въ устьяхъ рѣки Волги, недавно помѣщены въ 6-й книжкѣ Журнала главнаго управленія путей сообщенія и публичныхъ зданій, за минувшіе ноябрь и декабрь мѣсяцы; къ этому описанію работъ приложены карты и чертежи всѣхъ предполагаемыхъ построекъ. Любопытно знать, какъ отзовутся специалисты дѣла объ этихъ работахъ и вызоветъ ли сочувствіе общества такое великое дѣло, какъ очищеніе устья р. Волги, засоряшагося и затрудняющаго судоходство.

Любопытны также свѣдѣнія объ астраханскомъ портѣ, помѣщенные въ 5-й части вновь издаваемаго Энциклопедическаго словаря. Во 1-хъ, тамъ говорится, что портъ *находится подлѣ города Астрахани*, а между тѣмъ на дѣлѣ видимъ, что онъ около кремля, почти въ центрѣ города и окруженъ со всѣхъ сторонъ городскими зданіями. Во 2-хъ, р. Скаржинка болѣе уже не существуетъ и никакого подраздѣленія порта нѣтъ, какъ равно и мастерскихъ. Въ 3-хъ, астраханскій заводъ можетъ только производить исправленія, а не въ состояніи *построить паровую машину въ 200 силъ*. Интересно знать, откуда составитель статьи почерпнулъ подобныя свѣдѣнія и странно, какъ мало обращаютъ у насъ вниманія на подобныя заявленія. *Плавучій докъ* также не можетъ переводить черезъ розсыпи судовъ и остается при портѣ постоянно только для подъема и осмотра судовъ. Въ 4-хъ, кромѣ военныхъ, никакихъ судовъ коммерческихъ не строится при портѣ, и необходимо, говоря объ этомъ, нужно было сказать, что на частныхъ верфяхъ существуютъ подобныя постройки, но не при портѣ. Въ 5-хъ, свѣдѣнія о томъ, что постройка желѣзныхъ транспортовъ произведена съ большимъ успѣхомъ, и отсюда выведенное доказательство, что въ Россіи желѣзныя суда строить

можно прочно и дешево, едва ли умѣстно для нашего порта, такъ какъ вообще постройка всѣхъ судовъ для каспійской флотиліи была произведена самымъ неудовлетворительнымъ образомъ и нисколько не служить доказательствомъ того, чтобъ отдано было предпочтеніе намъ, а не иностранцамъ. Неудачнѣе трудно выбрать было примѣръ, и опять удивительно только, откуда гг. составители словаря приобрѣли подобныя свѣдѣнія, говоря о здѣшнемъ портѣ, и кому обязаны такими фактами, которые составляютъ пока пышныя фразы, но не выдерживаютъ слабой критики. Энциклопедическій словарь долженъ быть настольною нашею книгою, и потому необходима болѣе строгая критика для него, нежели для какой нибудь другой книги. Положимъ, что мы не всегда взыскательны, или если и взыскательны, то по своему; но странно, что всегда у насъ прежде всего слова только, и слова безъ всякаго строгаго обсужденія тѣхъ послѣдствій, которыя необходимы отъ этого брызжущаго описанія самаго дѣла. Являясь на словахъ великими, мы на дѣлѣ часто отъ того и оказываемся несовершенными и далекими отъ всякаго усовершенствованія, потому что дѣйствительно довольны только заявленіями, безъ всякихъ основательныхъ и разумныхъ послѣдствій.

Въ Астрахани нѣтъ ни одной книжной лавки и очень трудно бываетъ удовлетворять самымъ неприхотливымъ требованіямъ въ отношеніи приобрѣтенія чего нибудь печатнаго. Не знаю, какъ здѣсь родители приобрѣтаютъ азбуки, для первоначальнаго обученія своихъ дѣтей, но сообщая другой болѣе знаменательный фактъ. Недавно нужно было приобрѣсти мѣсяцесловъ на настоящій годъ. Оказалось, что въ гимназіи всѣ проданы; въ почтамтѣ также таковыхъ не нашлось. Случайно зашелъ я въ одну галантерейную армянскую лавку и, въ числѣ кое какихъ книгъ, увидѣлъ и мѣсяцесловъ. Хозяинъ лавки запросилъ за одинъ экземпляръ въ бумажѣ, стоящій безъ пересылки 60 коп., (едва ли кто повѣритъ, какую громадную цифру) 1 руб. 75 коп. сереб., и то уже осталось только два экземпляра. Можно судить только по этому, что значитъ отдаленность здѣшняго края и какъ удобна здѣсь всякая спекуляція для людей, понимающихъ общее благо по своему и эгоистически пользующихся на счетъ ближняго своимъ исключительнымъ положеніемъ. Ссылаясь на большой запросъ книги, армянинъ остался при своемъ требованіи выпрошенной цѣны, а я долженъ былъ отказаться отъ приобрѣтенія мѣсяцеслова, считая излишнимъ платить около двухъ сотъ процентовъ хитрому монополисту за приобрѣтеніе такой не библиографической рѣдкости...

Н. Б.

ПОРТОВЫЙ ГОРОДЪ ПЕТРОВСКЪ.

Гуманныя свойства экономистовъ торговаго сословія. — Два случая открытаго подлога. — Необыкновенная дороговизна продуктовъ и товаровъ въ Петровскѣ. — Учрежденіе ярмарки и оптовой торговли, полезной вообще, и для края и Петровска въ особенности. — Цѣна на петровскіе продукты. — Мануфактурная торговля въ Дагеставѣ, русскими издѣліями азіятскаго ввуса. — Посѣщеніе золотого ущелья Атлы-Буйны. — Кратчайшій путь въ Темиръ-Ханъ-Шуру.

17 января. Всматриваясь пристально въ способы, приемы и систему продажи съѣстныхъ продуктовъ и товаровъ, нашими экономистами торговаго сословія, замѣчаемъ явный произволъ, пользующійся въ одномъ случаѣ стѣсненнымъ положеніемъ мѣстности, или безвыходнымъ состояніемъ по времени года; въ другихъ случаяхъ, продѣлки разнаго рода, вошедшія не только въ обычай, но и въ кровь и мозгъ мелкихъ торговцевъ, обличаютъ ихъ въ обвѣсѣ, поддѣлкѣ, смѣшеніи, раскурочленіи, сдобреніи, подкрашеніи, оберткѣ продукта низшаго сорта бумагою со штемпелемъ высшаго; наклеиваніи французскаго билета на мадеры и хересы мѣстнаго издѣлія, содержащія влагу неопредѣленнаго цвѣта и мистурнаго свойства. Зная всю плутоватость поступковъ торговцевъ, мы, чада средняго сословія, стиснутыя иногда обстоятельствами, рискуемъ ввѣряться безцеремонной совѣсти многорѣчиваго торговца, забпрая продукты изъ лавки его на книжку... При расчетѣ оказывается, по домашней книжкѣ, забора на 180 рублей; а по лавочной 275 рублей?.. Поди судись!.. доказывай! убѣждай!..

Такъ ужъ создана, преисполненная добротой, русская натура; такъ и подмываетъ насъ уподѣливать друзей до отвала на сватбѣ, или запойтъ до положенія ризъ на крестинахъ. Щедро тутъ подносятъ бокалы мутнаго шампанскаго, угощаютъ и щплющимъ за языкъ хересомъ, горько-жгучею мадерой и вовсе не пѣнистымъ портеромъ, настоящимъ дегтемъ, какъ кахетинское—нефтью.

Кое-какъ доплетется утомленный угощеніемъ субъектъ до собственнаго ложа и лежитъ, съ глазами впалыми, дыханіемъ прерывистымъ; лежитъ, то корчится онъ, то стонетъ... Благо есть у кого теща дородная да сердобольная. Тутъ и пойдетъ спросъ:

— Что съ тобою, родимой зятюшко?

— Охъ! желудокъ светло— да покалываетъ, отвѣчаетъ онъ.

— Отъ недобраго глазу, инда у тебя, родименькой. А — вотъ я сейчасъ, — пожди малешенько! И давай припарки класть перемѣняныя, да мятой съ бузиной упивать... И только на пятый день

мѣстный практикъ и другъ, лекарскій-помощникъ, помогъ встать субъекту... И что онъ! Крѣпкая натура русская, еще хвастаетъ: ну подгуляли мы на свадьбѣ, попиروвали на крестинахъ!..

Мы могли бы привести многіе примѣры вкоренившейся недобросовѣстности на Руси, по мелочной торговлѣ; но ограничиваемся внесеніемъ въ лѣтопись нашу двухъ фактовъ, по торговымъ дѣламъ, выходящихъ изъ ряда обыкновенныхъ мелочныхъ продѣлокъ.

Осенью 1860 года, на винтовой шкунѣ общества «Кавказъ и Меркурій» прибылъ въ Петровскъ товаръ, въ числѣ 212 мѣстъ, адресованный на имя купца Юрия. Въ то время, южный моръ возникающей Петровской гавани не защищалъ выгрузныя лодки отъ прибрежнаго бурана, и выгрузка товара въ Петровскъ производилась по мѣрѣ возможности. Отъ поспѣшности при выгрузкѣ, одно товарное мѣсто (небольшой ящикъ) свалилось въ моръ и утонуло. Купецъ Юрій, по разобраніи товара, предъявилъ, что въ оброченномъ въ море ящикѣ, заключается серебро, цѣнностью на *дѣсять тысячъ* рублей. Сумму эту предстояло уплатить Обществу...

Немѣя водолазнаго аппарата въ портѣ, оставили знакъ на поверхности воды, въ томъ мѣстѣ, гдѣ былъ оброченъ товарный ящикъ. Петровскій агентъ Общества, чтобы достать оброченное въ море, цѣнное товарное мѣсто, придумалъ весьма простой снарядъ. По срединѣ длинной веревки, въ трехъ мѣстахъ, прикрѣплены были три груза; а между ними на веревку навязали множество рыболовныхъ крючьевъ. Спусти нѣсколько дней по уходѣ винтовой шкуны, привозившей товаръ, тинина и зеркальная поверхность моря представили удобный случай поднять опущенное въ море товарное мѣсто. Двѣ гребныя лодки, буксируя веревку по дну моря, нѣсколькими крючьями зацѣпили за рогожную оболочку и за обвязанныя веревки вокругъ ящика. И ящикъ былъ торжественно поднятъ, чего никакъ не ожидалъ купецъ Юрій... По вскрытіи ящика, разоблачился подлогъ. Въ мѣсто серебра, найдены въ немъ желѣзныя петли съ винтами, цѣнностью на 72 рубля.

Другой случай еще болѣе выказываетъ, какъ нужно быть осторожнымъ въ торговыхъ дѣлахъ, даже съ почтенными по виду, торговыми личностями въ нашемъ краѣ.

Винтовая шкуна *Тамара* общества «Кавказъ и Меркурій», въ ноябрѣ 1861 года, доставила 275 мѣстъ товара, адресованнаго тремъ купцамъ, торгующимъ въ Теміръ-Ханъ-Шурѣ. По случаю дождя, довѣренный шуринскихъ купцовъ спѣшилъ отправить товаръ въ Шүрү... Между 3000 товарныхъ мѣстъ, остававшихся на шкунѣ, замѣшалось одно товарное мѣсто, принадлежавшее шуринскимъ купцамъ, и петровскимъ агентомъ были сданы довѣрителю

только 274, на что и получена росписка. Но фрахтовые деньги 463 рубля, слѣдовавшіе обществу, удержаны, въ обеспечение доставки затерявагося мѣста.

Вслѣдъ за тѣмъ, весьма уважительный случай былъ причиною, что винтовая шкуна общества *Тамара* должна была поспѣшно слѣдовать, для сдачи груза, въ Дербентъ и, соединившись тамъ съ потерпѣвшимъ значительную аварію (*) военнымъ транспортомъ «Калмыкъ», по распоряженію капитана порта, назначалась для конвоирования этого судна въ Баку. Такимъ образомъ шкуна, поспѣшавшей отправиться по назначенію, отыскивать затерянное товарное мѣсто на петровскомъ рейдѣ было некогда, какъ по позднему времени года, такъ и по экстренному отплытію въ Дербентъ.

По доставкѣ товара въ Шуру, купецъ *Топханосовъ*, одинъ изъ почтенной ассоціаціи тамошнихъ купцовъ, получивъ отъ двухъ своихъ товарищей фрахтовые деньги, прислалъ петровскому агенту общества свѣдѣніе, что *кроме* 274 мѣстъ, имъ полученныхъ, въ товарѣ оказалось еще одно лишнее мѣсто, принадлежащее торговцу въ Шурѣ, Рагимову. При этомъ предъявилъ агенту (вмѣсто полнѣнной фактуры) лавочный счетъ, удостовѣрившій, что въ недоставленномъ обществомъ *одному* товарномъ мѣстѣ, былъ запакованъ слѣдующій товаръ: бархатъ, полубархатъ, шелковые платки etc... цѣнность—на сумму 472 рубля.

Цифра эта, весьма близко подходящая къ фрахтовой суммѣ, подала поводъ подозрѣвать подлогъ, въ то время, когда въ апрѣлѣ 1862 года отыскалось, въ Астарѣ, товарное мѣсто, принадлежащее шуринскимъ купцамъ. По предъявленіи отыскавагося мѣста, довѣренному *Топханосову*—по маркѣ и номеру—мѣсто это признано принадлежащимъ г. *Топханосову*. По вскрытіи ящика въ присутствіи полицейскаго чиновника, вмѣсто бархата, полубархата, шелковыхъ платковъ etc... на 472 рубля, оказалось нѣсколько флаконовъ одеколона, оцѣненныхъ тутъ же въ 50 рублей.

Но и этотъ убѣдительный фактъ не привелъ въ смущеніе Топханосова. Онъ положительно утверждалъ, что мѣсто съ бархатомъ существуетъ... приводя въ доказательство, пзворотливый, сомнительный по совѣсти предлогъ, что въ *числѣ* 274 мѣстъ, принятыхъ имъ отъ агента, находилось одно мѣсто, принадлежащее торговцу Рагимову. А потому уже требовалъ отъ общества, вмѣсто *одного*—два товарныхъ мѣста. Между тѣмъ росписка, по числу времени, доказывала противное. Эта росписка предъявлена агенту *послѣ* сдачи лишняго мѣста Рагимову....

(*) «Калмыкъ» сломалъ свой желѣзный руль и правилъ сорляпиями.

Въ теченіе года, какъ валось это дѣло, *Тонханосовъ* претендовалъ на общество, въ неполученіи имъ только *одного* товарнаго мѣста съ бархатомъ. Объ одеколонѣ никогда и помину не было. Видно по всему, *Тонханосовъ* рассчитывалъ, что мѣсто съ одеколономъ затеряется безвозвратно, и общество лишится своихъ фрахтовыхъ денегъ, по счету за бархатъ.

При разборѣ этого дѣла третейскимъ судомъ, *Тонханосовъ* обязанъ былъ въ новомъ подлогѣ. При прошеніи своимъ начальнику края, въ оправданіе правоты своихъ поступковъ онъ приложилъ *новый счетъ* на товаръ, заключавшійся (будто бы) въ утерянномъ мѣстѣ, совершенно несогласный въ количествѣ: бархата, полубархата етс... съ *лавочнымъ* его *счетомъ*, предъявленнымъ агенту. Не желая дѣло это откладывать въ долгій юридическій ящикъ, судьи присудили *Тонханосова* уплатить обществу половину фрахтовыхъ денегъ.

Вотъ каковы поступки почтенныхъ членовъ торговой ассоціаціи въ нашемъ краѣ.

—Во время навигаціи, Петровскъ отстоитъ на 30 часовъ перехода (на пароходѣ) отъ Астрахани. Посредствомъ желѣзныхъ дорогъ и быстрого сообщенія р. Волгою, городъ нашъ сближается съ центральными торговыми городами всей Россіи: Петербургомъ, Москвою, Нижнимъ-Новгородомъ, Казанью и Саратовомъ. Не смотря на это сближеніе, Петровскъ, съ своею приморскою пристанью, не можетъ похвастать дешевизною продуктовъ и не обладаетъ преимуществомъ предъ городами, расположенными внутри края—на материкѣ. Сравнивъ цѣны на продукты петровскіе, съ цѣнами: въ Дашлагарѣ, Темиръ-Ханъ-Шурѣ, Хасавъ-Юртѣ, Чиръ-Юртѣ, Грозной и даже Тифлисѣ и Владикавказѣ, находимъ, что нашъ юный Петровскъ самый отличительный пунктъ по дороговизнѣ, для мѣстныхъ потребителей. Причина такой необыкновенной дороговизны не заключается (какъ многіе въ это вѣрятъ) въ томъ, что Петровскъ только складочный пунктъ товаровъ, идущихъ внутрь Дагестана; ибо положеніе всякаго складочнаго пункта заграницею — явное. При этомъ сравненіи Петровскъ, съ своею приморскою пристанью, долженъ обиловать дешевизною продуктовъ и товаровъ; но на самомъ дѣлѣ выходитъ иначе. Приведенныя за январь мѣсяцъ цѣны, на предметы первой потребности для самой скромной жизни, явно обнаруживаютъ предосудительный произволъ петровскихъ торговцевъ, несдерживаемый никакою попечительностью... Товары, продаваемые въ Петровскѣ, поручаются прикащикамъ; кромѣ жалованья и процента, положеннаго на товаръ по лавкѣ хозяиномъ, общимъ согласіемъ, эти засаленные *Михиртичи* и *Каранети* на-

бавляютъ еще такой же процентъ съ фунта, въ свою пользу. Такой образъ дѣйствій высокостепеннаго торговаго сословія въ Петровскѣ, накладывающаго руку на карманъ ближняго, по случаю безвыходнаго положенія жителей (въ зимнее время), заставляетъ насъ прибѣгнуть въ спасительной гласности и обнаружить петровскія цѣны на продукты и товары гг. оптовымъ торговцамъ, на приволжскихъ пристаняхъ. въ тѣхъ видахъ, что, соображаясь съ этими данными, не пожелаютъ ли они завести оптовую торговлю своимъ товаромъ въ Петровскѣ?.. При оптовой продажѣ товаръ не залежится, но долженъ имѣть всегда хорошій сбытъ, если не въ самомъ Петровскѣ, то въ названныхъ окрестныхъ городахъ военныхъ поселеній Сѣвернаго Дагестана и кавказской линіи. Если бы сдѣланное нами предложеніе было радушно принято и одобрено гг. капиталистами, по оптовой торговлѣ въ Дагестанѣ, напримѣръ, хотябы наиболѣе потребительными продуктами и матеріалами, какъ то: *мукой разнаго сорта, овсомъ, мыломъ, свѣчами, сахаромъ, свинымъ саломъ, разными маслами, мясомъ и желѣзомъ*, то этою мѣрою можно нѣсколько сдержать произволъ петровскихъ торговцевъ и уравниять цѣны на продукты въ Дагестанѣ. Для развитія оптовой торговли въ Петровскѣ и пресумноженія статей скуднаго городского дохода чрезвычайно необходимо учрежденіе ярмарки въ Петровскѣ, преимущественно въ первыхъ числахъ октября, когда достигаютъ къ намъ Волгою товары, купленные на нижегородской ярмаркѣ.

Оптовая торговля въ Петровскѣ и учрежденіе ярмарки, не только помогли бы развитію и благосостоянію русскихъ колоній въ Дагестанѣ, но и пробудили бы жителей отъ праздности и лѣни, понудивъ ихъ заняться приуготовленіемъ, ко дню ярмарки, мѣстныхъ продуктовъ, какъ то: *марены, кряжей орховаго дерева, желтинника, грецкихъ орховъ, чеченскаго коровьяго масла, поташа, сыры, овечьей шерсти, шелка, шафрана, войлоковъ, ковровъ туземной работы, вишневара, фруктовъ* и прочихъ произведеній края.

Волжско-донская желѣзная дорога, сблизившая пристань въ Калачѣ съ царичынскою пристанью, могла бы доставлять на петровскую ярмарку бакалейные товары, турецкіе и греческіе, могущіе имѣть хорошій сбытъ въ Дагестанѣ.

Справедливо, что торговля и промышленность есть лучшее оружіе для удержанія въ спокойномъ состояніи страны, 60 лѣтъ бывшей въ отчужденномъ, тревожномъ состояніи. Если приведенный аргументъ справедливъ, то слѣдовало бы не пренебрегать никакими средствами для достиженія развитія торговли въ Дагестанѣ. Давши занятіе многочисленнымъ усерднымъ рукамъ праздныхъ горцевъ, съ

голоднымъ желудкомъ, это скорѣе всего побудитъ къ мирной дѣятельности народъ, привыкшій къ лѣни и грабежу; этому живой примѣръ представляютъ намъ туземцы южнаго Дагестана и окрестные жители Дербента, разбогатѣвшіе отъ промышленныхъ плантацій марены.

Цѣны на продукты, материалы и рабочіихъ рукъ въ Петровскѣ въ январь 1863 года.

Мясо свѣжее	2	рубля 40 коп.	за пудъ.	
Баранина . .	2	» 40	»	
Телятина . .	4	» —	»	
Солонина . .	2	» —	»	
Свиное сало .	6	р.	Этого продукта привозится въ Петровскъ до 3000 пудовъ въ навигацію.	
Мука 1 сорта	11	р.	за мѣшокъ (ежегодно доставляется въ Петровскъ до 39 000 мѣшковъ 5-ти пудоваго вѣса.	
2	7	»		
Размольная	5	» 50 к.		
Ржаная . . .	5	» 50 »	Для частной продажи привезено въ 1861 году 10 000 четвертей.	
Овесъ . . .	3	р. 50 к.		
Ячмень . . .	4	» — »		
Крупягреч. .	1	р. 50 к.	за пудъ	
Пшено . . .	4	» — »	—	
Горохъ . . .	1	» 50 »	—	
Перловая . .	5	» 50 »	—	
Рисъ . . .	2	» — »	—	
Манная . .	4	» — »	—	
Масло коровье	11	р.	за пудъ	
Подсолнечное	6	» —	—	
Коноплянное .	6	» —	—	
Деревянное .	16	» —	—	
Прованское . .		50 к.	за флаконъ.	
Сахаръ . . .	13	р. 50 »	пудъ. Привозится 2000 пудовъ.	
Кофе . . .	2	» —	»	
Чай черный	3	» 50 к.	фунтъ.	
Рыба свѣжая, осетрина	6	руб.	пудъ.	
» бѣлужина	3.	» 20 к.		
Икра свѣжая . .	40	» —	»	
» паюсная . .	32	» —	»	
Балыкъ осетровый	20	» —	»	

Годовая пропорція масла разнаго доставляется въ Петровскъ до 2 600 пудовъ.

Крупъ разныхъ доставляется въ Петровскъ 22 864 пуда.

Огородныхъ овощей нѣтъ въ продажѣ. Картофель не можетъ расти, при солонцеватой почвѣ въ Петровскѣ. Привозный картофель по 70 коп. за пудъ.

Свѣчи салныя 7 руб. пудъ {Привозится въ Петровскъ до 4 000
 » восковыя 36 » — {пудовъ.
 » стеариновыя 16 » —
 Фатанефтиль . 10 р. —
 Мыло . . . 5 » 50 к. Ежегодно доставляется 2500 пудовъ.
 Спиртъ разсиропленный
 въ духанъ . . . 4 руб. ведро. Для частной продажи достав-
 ляется 780 бочекъ.

Бальзамка водки (бальзама) мѣстнаго издѣлія Вартана Артемо-
 вича, съ подбавкою спирта, по 50 копѣекъ.

Смола (деготь) . . 1 руб. 20 коп. пудъ.

Лѣсъ: брусъ сосновый, 8-ми саженной, 6 руб.

» днище за сажень . . . — 65 коп.
 Доски шестиригъ (дерево) . . . 3 » 60 »
 » патирикъ 3 » — »
 » четверигъ 2 » 40 »
 » тройнигъ 1 » 80 »
 » двойнигъ 1 » 30 »
 » шелевка — » 35 к.

Кубическая сажень 3 полѣн-

ныхъ мѣстныхъ дровъ (лучинныхъ) . 8 р. — »

Желѣзо: полосное 1 » 90 » п. {Желѣза еже-
 » шинное 2 » 30 » {годно приво-
 » брусковое 2 » 50 » {зится въ Пет-
 » листовое 4 » — » {ровскъ 12 000
 пуд.

Табакъ турецкій 32 » — »

» имеритинскій 30 » — »

Карты игральныя 12 » за дюжину

Известъ (съ доставкой) 1 р. 40 к. четвертъ.

Камень ломаный 4 р. — » за сажень

» штучный тесаный . . . 30 » — » за сотню

Кирпичъ жженный астраханскій . . 27 » — » за тысячу

» » петровскій . . . 12 » . . — » — —

» сушеный 5 » . . — » — —

Гусь и индѣйка 1 руб.

Курица и утка — » 30 и 40 коп.

100 яицъ 2 руб.

Вино кизлярское и дербентское . 3 руб. 50 коп. ведро.

Просторабочій (поденщикъ) . . — » 70 коп. въ день.

Плотникъ 1 » — »

Столяръ 1 » 50 »

Печникъ 8 р. за печь.

Каменьщикъ 1 » 50 »

Кровельщикъ	» — 30 к. отъ листа.
(ихъ вовсе нѣтъ въ Петровскѣ).	
Нянюшка (съ своей одеждой)	60 рублей въ годъ.
Кухарка	100 р.
Поваръ (трезвый)	} 120 рублей.
Прачка	
Лакей	

— Очертимъ въ нѣсколькихъ словахъ образъ жизни въ Дагестанѣ, странѣ весьма любопытной, ожидающей пера свободного, правдиваго, несвязаннаго узами приличія и преткновенія остоящую предъ нами скалу условнаго воздержанія... Въ настоящую эпоху Дагестанъ, какъ и весь Кавказъ, является въ оболочкѣ жизни, самой темной, отовсюду замкнутой. Но и при дикой простотѣ своей и неразвитости Кавказъ увлекателенъ... Оставаясь въ первобытномъ изолированномъ положеніи, въ теченіе многихъ вѣковъ, Кавказъ, до нашихъ дней, сохранялъ свой типическій характеръ мѣстности, гдѣ каждая провинція является вѣрнымъ хранилищемъ самыхъ древнихъ обычаевъ, тѣхъ временъ и народовъ, съ которыми впервые они соприкасались. Такъ, вліяніе цивилизаціи аргонавтовъ, посѣтившихъ древнюю Колхиду, оставило замѣтный отпечатокъ въ Гуріи, Мингрелии, Имеретіи и Абхазіи. Жизнь въ этихъ провинціяхъ, одаренныхъ роскошною природою, не смотря на принятіе христіанской вѣры, до сихъ поръ остается при своихъ, древнѣйшихъ коренныхъ обычаяхъ той отдаленной эпохи, образчики которой находимъ мы въ *Иліадѣ* и *Одиссееѣ*.

Тифлисъ съ Грузіею, Шемахинскою областю и весь южный Дагестанъ подчинились условіямъ древней растлѣнной персидской, чувственной жизни, съ ея *баддерками*, *ястребами*, *игрою въ порды*, *красивыми*, но неудобными *туфлями*, *арахалюками* и импровизованными *островерхими шапками*. Въ Арменіи отразились обычаи древнѣйшихъ народовъ, вавилонскіе или ассирійскіе моды—въ оригинальномъ нарядѣ деревенскихъ армянокъ, въ ихъ свадебныхъ суетвѣрныхъ предразсудкахъ, въ ихъ способахъ вести шелководство и въ ихъ древнѣйшемъ познаніи ирригаціи рисовыхъ полей.

Сѣверный Дагестанъ населенъ многочисленнымъ потомствомъ типа монгольскаго, проникнувшаго сюда Волгою чрезъ Астрахань; этотъ широко-скулый типъ оттѣснилъ внутрь горъ первобытныхъ обитателей Дагестана—лезгинъ, типа грузинскаго, извѣстнаго по орлиному носу и живущему смѣсю обычаевъ кочевыхъ номадовъ съ нѣкоторыми оттѣнками аристократизма, перенятаго отъ своихъ сосѣдей, древнихъ чеченцевъ, которые нѣкогда отстояли свой родной край отъ вторженія Тимура и Тамерлана.

Этотъ то невѣдомый обширный край, равный по объему съ Португаліей, съ своимъ празднымъ, но бойкимъ и смышленнымъ народонаселеніемъ ждетъ только желѣзной дороги, чтобы примкнуть союзомъ единенія къ великой Россіи и раскрыть предъ ней свою поэтическую жизнь, свои невѣдомыя минеральныя сокровища, затасканныя въ горахъ...

Но пока копотливый русскій геній, много толкующій о главной вѣтви нашей желѣзной дороги, но плохо подвигающій ее впередъ, не усвоитъ американскаго простаго способа, употребленнаго на сооруженіе громадной желѣзной дороги отъ Чезапикскаго залива до Калифорніи, много протечетъ празднаго времени для Дагестана, до тѣхъ поръ пока русская желѣзная дорога упрется въ первозданныя твердыни Кавказа, и лучъ цивилизаціи коснется густаго мрака, осѣвшаго на этихъ горахъ.

Когда еще дѣло дойдетъ до цивилизаціи, ожидаемой *тавинцами, акунинцами, аварцами, кайсубулитами и ичкеринцами* etc.; пока всѣ они примутъ тотъ же лоскъ джентльмена, каковой насильно навязываютъ англичане индусу, до того времени мы намѣрены обратить нашъ взглядъ и вниманіе желающихъ на мануфактурную торговлю въ Дагестанѣ, русскими бумажными издѣліями азіатскаго вкуса. Имѣя въ виду поднять, на сколько сѹмѣемъ, этотъ вопросъ, мы обращаемъ нашу рѣчь къ почтенному сословію русскихъ мануфактурныхъ фабрикантовъ, съ настоятельнымъ предложеніемъ обратить особое вниманіе на нашъ край и вообще на Закавказье, въ тѣхъ видахъ, чтобы, подражая системѣ англичанъ, поддѣлаться подъ вкусъ мѣстныхъ жителей вновь покореннаго края и водворить въ этой странѣ сбытъ русскихъ мануфактурныхъ издѣлій. Покажется невѣроятнымъ то положеніе, если мы скажемъ, что Дагестанъ и всѣ туземцы, обитающіе по окраинѣ южной границы Закавказья, одѣваются въ англійскія ткани... Въ доказательство приведемъ слѣдующіе факты, которые многимъ должны быть извѣстны. Фабрики въ Персіи уничтожены англичанами; дешевые ситцы яркихъ цвѣтовъ, бѣлыя и цвѣтныя бумажныя бязи, составляющія любимую народную одежду жителей Персіи и всего Закавказья, фабрикуются англичанами. Если бы общество русскихъ мануфактурныхъ фабрикантовъ, выбравъ изъ среды своей знающаго дѣло агента, отправило его въ нашъ край, поручивъ посѣтить Персію и пограничныя города англійской территоріи на р. Индѣ, съ цѣлю осмотра англійскихъ мануфактурныхъ издѣлій; изучить въ экономическомъ отношеніи производство дѣла и подмѣтить вкусъ туземцевъ въ Персіи и Закавказьѣ; то изъ этихъ данныхъ и образчиковъ бумажныхъ персидскихъ и индѣйскихъ товаровъ, наша мануфактурная фабрич-

ность могла бы извлечь огромную выгоду, водвореніемъ бумажныхъ издѣлій русскаго производства въ Дагестанѣ, Закавказьѣ и по всей кавказской линіи.

Въ продажѣ русскихъ бумажныхъ товаровъ, азіятскаго вкуса, слѣдовало бы держаться той же англійской системѣ: сколько возможно (на первое время) продавать дешевле бумажные товары, достигающіе къ намъ въ Закавказье, чрезъ Баку, Ленкорань, Дербентъ и Белисуарскую таможену.

По достигшимъ къ намъ свѣдѣніямъ, извѣстно, что нашими фабриками производятся нѣкоторыя бумажныя издѣлія азіятскаго вкуса, только сбытъ ихъ на Кавказѣ идетъ медленно. Намъ кажется, что этому легко помочь рѣшительною мѣрою: сдѣлать въ Петровскѣ складочное депо русскихъ бумажныхъ издѣлій и изъ этого склада снабжать факторіи, учрежденныя въ дагестанскихъ горахъ, въ аулахъ, наиболѣе населенныхъ, и штабъ-квартирахъ военныхъ поселеній, ввѣряя продажу почетнымъ туземцамъ, или смысленнымъ мѣстнымъ евреямъ, славящимся въ Дагестанѣ безукоризненною честностью.

Вотъ соображенія наши, какія мы желали предъявить отечественной торговлѣ въ Дагестанѣ и Закавказьѣ, сохраняя надежду, что г. Петровскъ могъ бы служить для предлагаемой цѣли, какъ пунктъ, удобный по своему географическому положенію въ краѣ. Если бы наши мысли, набросанныя на скоро о столь важномъ предметѣ—водвореніи русскихъ мануфактурныхъ издѣлій во вновь покоренномъ Дагестанѣ и Закавказьѣ, вызвали участіе гг. мануфактурныхъ фабрикантовъ и заинтересовали бы ихъ вниманіе подробностями о мѣстныхъ свѣдѣніяхъ, то, при знакомствѣ нашемъ съ краемъ, мы охотно предлагаемъ нашъ трудъ—заявлять о всѣхъ вопросахъ по распространенію, обмѣну и сбыту русскихъ издѣлій азіятскаго вкуса, въ Дагестанѣ и Закавказьѣ.

Въ согласіи съ показаніемъ барометра, возвысившагося до 31, 2, въ Дагестанѣ стоитъ прекрасная весенняя погода; солнечные дни не прекращаются, легкіе, едва замѣтные морозы сопровождаются зеркальной тишиной на морѣ. Каспій, точно обновленный послѣ ноябрьскихъ бурь, притихъ, стоитъ себѣ смирно, какъ красная дѣвушка, умытая и прираженная. Полная луна, при звѣздномъ небѣ, освѣщаетъ темный силуэтъ горъ, протянувшихся и на югъ и на сѣверозападъ. Яркія ея лучи, отражался на снѣжныхъ вершинахъ, украдкой заглядываютъ въ укромные уголки безпріютнаго ущелья; проникая далѣе, они освѣщаютъ часть маленькаго аула Атлы-Буины, заслоненнаго зубчатою горою. Дремлетъ въ полумракѣ этотъ бѣдный оди-

нокій аулъ, пріютившійся на значительной высотѣ крутаго подъема къ высокому хребту. По обѣимъ сторонамъ глубокаго рва, издавна прорытаго быстрыми дождевыми потоками, расположились амфитеатромъ, одна подъ другою, сакли аула съ плоскими земляными крышами. Высокіе заборы изъ чернаго навоза, обложенные колючимъ хворостомъ, окружаютъ татарскія сакли, сложенные изъ сушенаго кирпича. Снаружи, сакли имѣютъ одну дверь, съ нѣсколькими продушинами вмѣсто оконъ, заклеенными бумагой. Внутри двѣ половины—женская и бунацкая (дружеская); въ первой—всегдашній говоръ, смѣхъ, лепетъ или визгъ младенца, во второй—тишина, опрятность, ковры на полу, свернутыя толстыя одѣяла, и высокіе ряды длинноватыхъ подушекъ изъ красной бязи лежатъ на залавкѣ у стѣны. Въ прислоненномъ къ стѣнѣ каминѣ, горитъ яркій огонекъ; поодаль, каморка съ полкою—на ней мѣдный кувшинъ съ длинною, загнутой кверху шейкой, служащій для умовенья при молитвѣ. Подлѣ красуется круглый луженый подносъ, для праздничнаго плова, которымъ угощается почетный гость, или заѣзжій путникъ изъ дальняго аула, получая теплую рисовую кашу,—руками, (щепотью), какъ дарованною природою ложкой. У потолка торчитъ кудель съ веретеномъ и клокомъ шерсти; въ другомъ углу подвѣшены пасмы свитыхъ изъ шерсти нитокъ, приготовленныхъ для тканья «чохъ» (черкески), съ длинными разрывными рукавами,—тоже остаткомъ вавилонской моды.

Вблизи аула, мутный ручей, вырываясь изъ подъ бревенчатаго шаткаго моста, скрѣпленнаго хворостиной, движетъ колеса небольшой мельницы, прислонившейся къ косогору. Поступиваютъ жернова—дрожитъ избенка и старый мельникъ (Агъ-Саваль) (*), весь въ лохмотьяхъ, дремлетъ у двери на порогѣ...

Заглянулъ бы кто нибудь въ это дикое гористое Атлы-Буйинское ущелье, на эту поражающую декорацію прихотливой природы; на эти высокіе каменные обрывы, остроконечныя неровныя скалы порфира, обставленныя, то крутыми голыми скатами, то холмами, поросшими кустарникомъ. Подивился бы онъ, глядя на массивные камни во множествѣ отброшенные далеко отъ горъ. Какое-то тяжелое впечатлѣніе остается при взглядѣ на эту извержанную картину природы, оставленную намъ бывшимъ на землѣ переворотомъ, послѣ ужаснаго землетрясенія отдаленной эпохи. Смотри на развернутый предъ нашими глазами фактъ совершившагося изверженія, невольно добиваешься вопросовъ: существовалъ ли человѣкъ въ моментъ повсемѣстнаго вулканическаго разруше-

(*) Бѣлая борода.

нія? Кто слышалъ тѣ оглушительные удары подземнаго грома? Чьи взоры смогли созерцать безъ ужаса, когда разступались огромныя ущелья, поднималась равнина и становилась колоссальной остро-реброй горой, наслоненной покосившимися пластами? Эти громадныя горы-гряды—мгновенно подняты и опрокинуты, или носили на челѣ своемъ миллионы вѣковъ и образовались атомически, постепенно, тысячелѣтіями измѣняя характеръ и позу своего первобытнаго положенія?

Послѣ этихъ размышленій, мы намѣрены предложить читателю въ свободное время, посѣтить въ высшей степени занимательное Чирь-юртовское ущелье, и за стаканомъ сѣрно-натровой минеральной воды, температурою въ 50° Реомюра, подѣлиться обоюднымъ впечатлѣніемъ, провѣрить о вулканизмѣ теорію Гумбольта, этого ясновидящаго логическаго ума, подведшаго тождественный законъ подъ общій уровень признаковъ и явленій на всемъ земномъ шарѣ.

Угрюмое Атлы-Буйинское ущелье только въ семи верстахъ отъ Петровска... Какъ съ высокаго мыса, далеко вдавагося въ море, взоръ обнимаетъ обширный горизонтъ, такъ, поднявшись къ аулу Атлы-Буйны, точно съ орлинаго гнѣзда, предъ нами развернулась очаровательная картина: обширная низменная поляна потянулась вдаль, на сѣверъ къ р. Сулаку; прямо предъ нами уголокъ бирюзоваго петровскаго залива Каспія, съ качающимися черными точками—судами; къ югу, по берегу моря, длинно раскинулся Петровскъ, съ крошечными картонными домиками.

Кромѣ этой живописной панорамы, всадника ипоземца, подъѣзжающаго къ аулу Атлы-Буйны, въ сильный вѣтеръ, изумить новое неожиданное впечатлѣніе—необыкновенный шумъ, слышныи то явственно, то слабо, съ сосѣдней аулу горы, круто наклоненной къ ущелью и увѣчанной множествомъ островерхихъ разнообразныхъ скалъ. Этотъ необыкновенный шумъ подобенъ зыку, мычанью или просто гвалту составленному изъ тысячи голосовъ разнородныхъ звѣрей, то протяжному, то смолкающему. Мы полагаемъ, что таинственный шумъ, зависить отъ расположенія скалъ, акустически сгруппировавшихся на вершинѣ золотой горы.

Атлы-Буйинское ущелье замѣчательно еще по своему кратчайшему пути изъ Петровска въ Темиръ Ханъ Шуру. Знаменитый достопамятными подвигами въ Дагестанѣ, покойный генералъ, князь Моисѣй Захаровичъ Аргутинскій-Долгоруковъ давно предполагалъ разработать гористую дорогу въ Шуру, чрезъ ущелье Атлы-Буйны. Но въ то время, непрерывныя походы въ горахъ замедлили исполненіе этого полезнаго для края намѣренія.

Намъ остается недолго ожидать, пока проволока электрическаго

телеграфа достигнетъ Петровска. Мы ждемъ ее изъ двухъ пунитовъ: *всемирная* доведена до Царицына, *грузинская* — изъ Тифлиса до Владикавказа. Телеграфическая проволока должна связать Петровскъ съ Шурой, кратчайшимъ путемъ, чрезъ Аты-Буйны. Къ этому времени слѣдовало бы приготовить разработку этой дороги, по крутому спуску ущелья на хребетъ. Электрическій телеграфъ оживитъ нашъ отдаленный уголокъ грани русской. Сначала, съ быстротою молніи станутъ долетать къ намъ живыя свѣтлыя мысли друзей человѣчества; а затѣмъ, желѣзная дорога принесетъ въ Дагестанъ толпы вооруженныхъ наукою, дѣятельныхъ и предприимчивыхъ членовъ разныхъ обществъ, съ заступами и машинами... Тогда продолжатся въ Дагестанскихъ горахъ шахты и тоннели, для распознанія и извлеченія сокрытыхъ тамъ минеральныхъ сокровищъ...

Мечты, мечты!—гдѣ ваша сладость?...

И. С.



ЗАГРАНИЧНАЯ МОРСКАЯ ХРОНИКА

Французскій флотъ.—Полчаса на *Алабама*; сраженіе этого судна съ федеральною канонерскою лодкою *Hatteras*.—Сраженіе у Чарльстона.—Броненосный фрегатъ *Miotaur*.—Паровыя суда съ двумя винтами.—Некрологъ Рюикера.—Морской бюджетъ въ Англіи на 1863—1864 годы.—Новый пушечный металл.—Новый порохъ.—Отставка сэра Вильяма Армстронга.

ФРАНЦУЗСКІЙ ФЛОТЪ.

Извѣстный американскій кораблестроитель, г. Дональдъ Маккей, недавно возвратившійся въ Америку изъ поѣздки въ Европу, сообщилъ своимъ соотечественникамъ интересныя наблюденія, сдѣланныя имъ на корабельныхъ верфяхъ Франціи. Въ этихъ наблюденіяхъ американскаго инженера является столько новыхъ свѣдѣній о французскомъ флотѣ, что мы считаемъ не лишнимъ привести ихъ въ настоящей хроникѣ. Вотъ что, между прочимъ, пишетъ г. Маккей:

«Извѣстно, что во Франціи еще въ 1855 году составлена была особая коммисія изъ самыхъ способнѣйшихъ людей по каждой отрасли морскаго управленія, и что въ обязанность этой коммисіи вмѣнялось составить планъ организаціи французскаго флота; извѣстно также, что коммисія эта представила морскому министру отчетъ, въ которомъ, между прочимъ, находится списокъ судовъ, составлявшихъ французскій флотъ, съ показаніемъ числа орудій и паровыхъ силъ на каждомъ суднѣ, и вмѣстѣ съ тѣмъ числа судовъ, съ извѣстнымъ числомъ орудій и паровыхъ силъ, которое должно быть построено постепенно, до 1870 года. Въ 1857 году были ассигнованы на этотъ предметъ суммы; составленные планы назначено окончательно привести въ исполненіе въ 1867 году; къ этому времени французскій флотъ долженъ состоять (за исключеніемъ

хр. 1

большаго числа мелкихъ судовъ) изъ 15-ти винтовыхъ линейныхъ кораблей перваго ранга и 25-ти такихъ же кораблей втораго ранга, всего изъ 40 кораблей.

«Усовершенствованія. Когда опытъ произнесъ приговоръ въ пользу броненосныхъ фрегатовъ, французское правительство постановило буквально привести въ исполненіе составленный въ 1855 году планъ, съ тою только разницею, чтобы вмѣсто линейныхъ кораблей были построены броненосные фрегаты. Это преобразование французскаго флота (если только война не ускоритъ его прогресса) будетъ окончено въ 1870 году, и главныя боевыя части флота, для наступательныхъ цѣлей, будутъ состоять къ тому времени изъ 40 броненосныхъ фрегатовъ перваго ранга, съ 36—52 наръзныхъ и заряжаемыхъ съ казенника орудій, съ 900—1200 нарезныхъ силъ и скоростью, превышающею 12 узловъ въ часъ. Какія бы усовершенствованія въ теченіе этого промежутка времени ни были сдѣланы въ корабельной архитектурѣ, означенный планъ останется въ томъ же видѣ, съ такими, впрочемъ, незначительными измѣненіями, какія, по требованію опыта окажутся существенно необходимыми, съ тою цѣлю, чтобы Франція могла удержать за собою мѣсто первоклассной морской державы. Послѣ всего видѣннаго мною, я остаюсь при твердомъ убѣжденіи, что Франція есть первая морская держава на земномъ шарѣ и что никакая другая держава въ концѣ слѣдующаго года не въ состояніи будетъ успѣшно бороться съ французскимъ броненоснымъ флотомъ въ открытомъ морѣ.

«Смѣты расходовъ французскаго флота на 1863 годъ слѣдующія:

1) Центральное управленіе (личное)	1 059 990 фр.
» » » » (матеріальное)	267 300 »
Совѣтъ, общая инспекція и контроль.	485 777 »
	1 812 977 »
2) Жалованье офицерамъ и экипажамъ	27 035 806 »
» » морскимъ солдатамъ	8 652 810 »
Различныя управленія и агентства	5 953 725 »
Жалованье штурманамъ, лоцманамъ и караульнымъ.	2 766 012 »
Госпитали	2 254 658 »
Провіантъ	13 748 900 »
	60 411 911 »
3) Плата рабочимъ на верфяхъ	17 000 000 »
Обыкновенные припасы для флота	84 954 000 »

Гидравлическія сооруженія и береговыя постройки	8 012 000 »
Порохъ	475 412 »
	60 441 412 »
4) Морскіе суды (трибуналы)	147 560 »
Морскія школы и корабельные комиссары	210 000 »
Гидрографическія и учейныя работы	400 000 »
Покупка книгъ и расходы на печатаніе	489 400 »
Путешествія и различные расходы	2 277 660 »
Временные расходы	100 000 »
Содержаніе колодниковъ	128 000 »
	3 752 620 »
5) Колоніи. Гражданская и военная служба	14 481 600 »
Матеріальная часть	3 044 500 »
Исправительная служба (въ Гвіанѣ)	4 942 800 »
Мѣстная служба	2 223 500 »
	24 692 400 »
Всего (37 777 830 р. с.).	151 111 320 фр.

Эти сѣбты оказались уже недостаточными для покрытія расходовъ по флоту въ 1863 году, и потому назначены дополнителныя суммы, которыя отнесены къ 3-му отдѣлу, и именно: на обыкновенные припасы для флота 12 500 000 фр., на гидравлическія сооруженія и береговыя работы 4 500 000 фр., всего 17 000 000 фр. Въ эту добавочную сумму включено на покупку дерева 1 500 000 фр., на покупку желѣза 3 000 000 фр. и на постройку кораблей на частныхъ верфяхъ 2 000 000 фр. Последнія цифры служатъ доказательствомъ двухъ фактовъ; что французское правительство продолжаетъ отдавать преимущество деревянно-броненоснымъ судамъ предъ вполне желѣзными, и потому намѣрено еще болѣе увеличить, и безъ того уже огромный, запасъ дерева, и что броненосныя суда должны быть приведены къ окончанію гораздо скорѣе, чѣмъ предполагалось. Я убѣжденъ въ непогрѣшимости этого факта недавнимъ приказаніемъ морскаго министерства окончить всѣ броненосныя суда, на стареляхъ къ половинѣ будущаго года. При настоящихъ отношеніяхъ между Франціей и Соединенными штатами, этотъ фактъ имѣетъ весьма важное и вмѣстѣ съ тѣмъ злобѣющее значеніе. Обращаясь къ сѣбтѣ, мы находимъ, что всѣ статьи расходовъ, за исключеніемъ расходовъ на колониальную службу, простираются до 143 418 920

фр., т. е. 20-ю милліонами франковъ болѣе противъ бюджета на 1860 годъ. Суммы, назначенныя на покупку главныхъ матеріаловъ для корабельныхъ построекъ, распределены слѣдующимъ образомъ.

На дерево (не включая перевозки)	6 450 000 фр.
— желѣзо и другіе металлы	10 821 000 »
— пеньку, табелажъ, парусину, паклю и проч.	2 520 000 »
— смолу, масло, сало, мыло и проч.	2 200 000 »
— уголь и вообще топливо (не включая перевозки).	3 100 000 »
— сукно, ткани и проч.	250 000 »
— различные предметы	325 000 »

Всего 25 666 000 фр.

На покупку паровыхъ машинъ и всякаго рода готовыхъ запасовъ (съ частныхъ заводовъ) для строительныхъ потребностей 10 215 000 фр.

На постройку и починку судовъ въ частныхъ учрежденіяхъ 4 100 000 »

На перевозку и доставку матеріаловъ въ морскіе арсеналы 3 710 000 »

На матеріалъ для морской артиллеріи 2 400 000 фр.

Значительная сумма, назначенная на покупку сырыхъ матеріаловъ, несмотря на огромный ихъ запасъ, доказываетъ, что французское правительство приготовилось встрѣтить всякія крайности внезапнаго усиленнаго вооруженія».

Послѣ подробнаго отчета о паровыхъ и парусныхъ судахъ и громадномъ запасѣ матеріаловъ, г. Маккэй замѣчаетъ:

«Изъ 16 броненосныхъ фрегатовъ, спущенныхъ на воду и еще строящихся, только два—*Couronne* (на водѣ) и *Heroine* (на стапеляхъ) построены изъ желѣза; но правительство сожалѣетъ теперь, что они не построены изъ дерева, ибо опытъ положительно показалъ, что желѣзные суда, вслѣдствіе быстроты, съ которою подводныя части ихъ обростають ракушками, не въ состояніи имѣть одинаковой скорости съ деревянными и обшитыми мѣдью фрегатами. *Warrior* потерялъ отъ этой причины два узла своей первоначальной скорости, и теперь уже дознано, что эти построенныя изъ желѣза военныя суда необходимо вводить въ докъ для очистки дна покрайней мѣрѣ черезъ каждые три мѣсяца. Капитанъ *Alabama*, который, благодаря быстротѣ своего хода, не боится всего флота Сѣверныхъ штатовъ, представляетъ собою поразительный примѣръ, что польза постройки деревянныхъ судовъ, въ

видахъ сообщеніи имъ наибольшей скорости, принаана даже въ Англіи—странѣ желѣза и желѣзныхъ сооружений. Вполнѣ сознавая, что безопасность *Alabama* должна зависѣть единственно отъ быстроты хода въ продолжительныхъ крейсерствахъ, г. Лэрдъ, стронтель желѣзныхъ судовъ, построилъ это судно изъ одного дерева и обшилъ его мѣдью. Къ сожалѣнію, я долженъ выразить твердое мое убѣжденіе, что въ союзномъ американскомъ флотѣ нѣтъ ни одного судна, которое въ скорости хода могло бы сравниться съ *Alabama*. Это есть слѣдствіе того, что правительство никогда не обращалось къ частнымъ судостроителямъ съ предложеніемъ доставить лучшіе образцы судовъ для флота. Мы всего болѣе нуждаемся въ судахъ превосходной скорости и до тѣхъ поръ не получимъ ихъ, пока наше морское управленіе не переимѣнитъ образъ своихъ дѣйствій. Французы въ настоящее время имѣютъ на водѣ слѣдующіе броненосные фрегаты: *Gloire*, *Invincible* и *Normandie*,—всѣ построены изъ дерева, по одному и тому же чертежу, г. Дюпюи де-Лома; *Comptone* построенъ изъ желѣза по чертежу г. Одене (Audenet) и два тарана—*Magenta* и *Solférino* изъ дерева—по чертежамъ г. Дюпюи де-Лома. Толщина брони на всѣхъ судахъ, какъ спущенныхъ, такъ и строящихся, одинакова—4 $\frac{1}{2}$ дюйма близъ грузовой ватерлиніи и 4 $\frac{3}{4}$ д. выше оной. Первые три изъ поименованныхъ фрегативъ дѣлали пробныя рейсы въ открытомъ морѣ и оказались совершенно удовлетворительными. Наибольшая скорость, которой они достигали подъ одними парамп, при полномъ вооруженіи, равняется 13 $\frac{1}{4}$ узловъ. Качка очень спокойна, розмахи весьма обыкновенны. Я былъ на фрегатѣ *Invincible*, осматривалъ его во всѣхъ подробностяхъ и нашелъ, что онъ очень проченъ, и что такой вентиляціи, какая существуетъ на немъ, я не встрѣчалъ еще ни на одномъ суднѣ; воздухъ во всѣхъ частяхъ фрегата былъ одинаково чистъ. Капитанъ увѣрялъ меня, что фрегатъ слушаетъ руля, какъ лоцманскій ботикъ, что во время качки пары оставались плотными, не давая ни малѣйшей течи, и что вообще фрегатъ оказывается превосходнымъ морскимъ судномъ. Всѣ необходимыя принадлежности на этихъ фрегатахъ, для сообщенія имъ качествъ боевыхъ судовъ, удивительно хороши и обнаруживаютъ изобрѣтательность. Десять фрегативъ на ставеляхъ похожи въ общихъ очертаніяхъ на *Gloire*, но во многомъ должны быть превосходнѣе—качка ихъ будетъ еще легче, скорость больше и батареи на 14 дюймовъ выше. Мнѣ кажется, что въ ихъ наружности можно бы сдѣлать нѣкоторые улучшенія; но во всякомъ случаѣ я считаю ихъ самыми дѣйствительными военными судами, какихъ не имѣла еще ни одна нація. Главныя размѣренія ихъ слѣ-

дуюція: длина около 250 ф., ширина 56 футъ; среднее углубленіе около 25 $\frac{1}{2}$ ф.; при этихъ размѣрахъ они всегда будутъ некорыну рулю; въ этомъ отношеніи они имѣютъ огромныя преимущества предъ своими чрезмѣрно длинными и громадными англійскими соперниками, которые, вслѣдствіе чрезъчуръ увеличенныхъ размѣровъ, почти совсѣмъ не слушаютъ руля.

«*Мореходныя качества броненосныхъ судовъ.* Благополучное прибытіе броненоснаго фрегата *Normandie* въ Веракрукъ разсѣло всѣ сомнѣнія, возбужденныя въ сословіи моряковъ относительно невозможности перехода Атлантики на броненосныхъ судахъ. *Normandie*, какъ уже сказано, построенъ изъ дерева и обшитъ мѣдью; онъ превосходно совершилъ этотъ рейсъ и оказался мореходнымъ судномъ; качка его сравнительно была легкая; послѣ четырехмѣсячной стоянки въ Веракрукѣ первоначальная скорость его, 13 $\frac{1}{2}$ узловъ, нисколько не уменьшилась, тогда какъ у другаго броненоснаго фрегата, положимъ хотя у *Couronne*, она, вслѣдствіе наростовъ на подводной части, уменьшилась бы до 8 узловъ. По этой самой причинѣ *Normandie* и былъ отправленъ въ Веракрукъ, вмѣсто фрегата *Couronne*, назначеннаго въ это плаваніе. *Gloire* и его братья, а также *Couronne*, имѣютъ машины въ 900 силъ; они вооружены 36-ю наръзными 30 фунтов. орудіями, бросающими ядро въ 70 ф. вѣсомъ.

«*Желѣзные тараны.* Два фрегата-тарана—*Magenta* (въ Брестѣ) и *Solférino* (въ Лоріанѣ), построены совершенно на другихъ началахъ. Устройство носовой части ихъ превосходно соотвѣтствуетъ назначенію. Если снять съ нихъ верхнюю батарею, а нижнюю съ кормы и до носу покрыть броней, то они, по моему мнѣнію, были бы самыми грозными судами во всемъ мірѣ. До первой батареи они кругомъ покрыты броней; въ верхней батареѣ защищены броней только 12, а въ нижней—13 орудій. Четыре нижніе ряда плитъ имѣютъ 4 $\frac{1}{2}$ дюйма толщины. Оба фрегата построены изъ дерева, и потому я не могу одобрить плана, по которому ихъ оконечности оставлены незащищенными. Ихъ наружность и внутреннее расположеніе можно назвать совершенствомъ. Машины въ 1000 лоп. силъ каждая; скорость 13 $\frac{1}{2}$ —14 узловъ, артиллерія состоитъ изъ 52 наръзныхъ орудій 32-хъ фунтоваго калибра, поставленныхъ на двухъ палубахъ. *Magenta* готовъ уже въ выходу въ море; *Solférino*, когда я былъ на немъ, пробовать свои машины, и долженъ быть оконченъ во всѣхъ отношеніяхъ и приготовленъ для походу въ половинѣ минувшаго декабря.

«*Броненосныя фрегаты.* Имена 10 строящихся броненосныхъ фрегатовъ слѣдующія: *Provence*, *Suzoi* и *Revanche*—въ Тулонѣ; *Guien*

же въ Рошфорѣ; *Heroine* (изъ желѣза) и *Surveillante* въ Лоріанѣ; *Gauloise*, *Magnanime* и *Valentineuse* въ Брестѣ; *Flandre* въ Шербургѣ. Всѣ эти суда имѣютъ одинаковые размѣры и строятся по одному и тому же плану. Въ постройкѣ стараются сообщить имъ всевозможную крѣпость; употребляемые матеріалы, а также отдѣлку, едва ли что можетъ превзойти. Машины ихъ (почти оконченныя) будутъ имѣть по 1000 силъ; ожидаютъ, что онѣ доставятъ скорость въ 14 узловъ. Артиллерія ихъ будетъ состоять изъ 38-ми заряжаемыхъ съ казенника наръвныхъ стальныхъ орудій, бросающихъ ядро въ 180 фунт. вѣсомъ, которымъ пробиты были самыя крѣпкія плиты на разстояніи 600 метровъ или 660 ярдовъ. Значительное число этихъ орудій находится уже въ Лоріанѣ. Работы особенно быстро идутъ на фрегатахъ *Provence*, *Flandre*, *Guienne*, *Heroine*, и *Surveillante*. *Provence* предназначено было спустить на воду въ декабрѣ, прочіе четыре фрегата могутъ быть окончены въ апрѣлѣ. Остальные пять фрегатовъ будутъ готовы, въ случаѣ надобности, въ іюнѣ мѣсяцѣ. Такимъ образомъ Франція въ половинѣ нынѣшнего года будетъ имѣть 16 броненосныхъ фрегатовъ, превосходящихъ, относительно своей наружности, скорости и послушанія рулю, всѣхъ судовъ подобнаго рода во всякой другой націи.

• *Другія суда.* Кромѣ броненосныхъ фрегатовъ, я видѣлъ въ Тулонѣ на стапеляхъ, *Tarn*, большой трехдечный паровой транспортъ — въ 500 силъ, для перевозки десанта; четыре второклассныя винтовыя канонерскія лодки по новому усовершенствованному чертежу, съ углубленіемъ въ 6 футъ. Въ Шербургѣ и Рошфорѣ строятся два другія большія десантные транспорта. Въ Брестѣ два двадцати пушечные фрегата. Въ Лоріанѣ канонерская лодка. Всѣ эти суда изъ дерева.

• *Работа для правительства на частныхъ верфяхъ и заводахъ.* Частныя учрежденія исполняютъ для правительства многіе заказы. Такъ, г. Арманъ въ Бордо строитъ четыре броненосныя батареи малаго углубленія, по планамъ г. Лемуана (*Lemoine*). Онѣ будутъ кругомъ покрыты броней въ 6 дюймовъ толщиною; артиллерія ихъ должна состоять изъ восьми 180 фунт. стальныхъ орудій; на батареѣ будетъ по двѣ машины, въ 50 пар. силъ каждая, приволяющія въ дѣйствіе два винта, расположенные по ту и другую сторону старшности. Для приобрѣтенія, по возможности, наименьшаго углубленія, батареи эти строятся изъ желѣза; имена ихъ: *Embuscade*, *Imprévisible*, *Protective*, и *Refuge*. На верфи г. Гуэна (*Gouin*), въ Нантѣ, строятся три другія броненосныя плавучія батареи, названныя: *Arrogant*, *Implacable* и *Opiniatre*; всѣ изъ желѣза и малаго углубленія; машины въ 150 пар. силъ; артиллерія бу-

деть состоятъ изъ десяти орудій самага тяжелаго калибра; изъ нихъ девять дѣйствуютъ съ бортовъ, а въ случаѣ надобности могутъ быть отдѣлены три орудія на носъ, при погонѣ, и три на корму, при отступленіи. Скорость батарей будетъ простирается до 6¹/₂ узловъ, что признается совершенно достаточнымъ. По наружному виду своему, онѣ отличаются отъ всего, что было построено въ этомъ родѣ. Батареи, строящіяся въ Нантѣ, только у ватерліній будутъ покрыты броней въ 4¹/₂ дюйма, а выше въ 4¹/₂ дюйм. толщиною. Всѣ онѣ будутъ кончены къ половинѣ нынѣшняго лѣта. Сверхъ того, на частныхъ верфяхъ въ Бордо, Сіотатѣ и Гаврѣ строятся нѣсколько транспортныхъ фрегатъ, вано-перскихъ лодокъ и разсыльныхъ пароходовъ.

«Увеличеніе морскихъ арсеналовъ, верфей и заводовъ. Работы по увеличенію пяти морскихъ арсеналовъ идутъ впередъ довольно быстро. Сухіе доки увеличены почти при всѣхъ корабельныхъ верфяхъ. Въ Тулонѣ два дока окончены и третій вырытъ—всѣ огромныхъ размѣровъ. Въ Лоріанѣ одинъ докъ удлинень на столько, что можетъ принять въ одно время два корабля самой большой величины. Въ Брестѣ, три дока выбиваются въ каменной скалѣ. Заводы для приготовленія и починки паровыхъ машинъ въ Тулонѣ (въ Кастинь) и Брестѣ, по своей величинѣ и превосходному устройству, не имѣютъ ничего себѣ подобнаго. Въ Тулонѣ, Брестѣ и Шербургѣ устроены паровые пильные заводы, для выпиливанія досокъ и брусевъ различной величины и формы; въ Лоріанѣ и Рошфорѣ такіе же заводы приводятся къ окончанію въ самыхъ обширныхъ размѣрахъ; это также служитъ доказательствомъ, что французскія морскія власти пришли къ убѣжденію, что военные корабли должно строить на будущее время, какъ и прежде, изъ дерева. Организція портовъ во Франціи превосходна во всѣхъ отношеніяхъ; она доставляетъ правительству возможность выполнять свои планы съ величайшею быстротою. Такъ напримѣръ, въ Тулонѣ и Шербургѣ, по отданному приказанію, менѣ чѣмъ въ полсутки доставлено было на суда провизіи и запасовъ для арміи въ 60 000 человекъ: значеніе этого распоряженія угадать не трудно. Чертежи для новыхъ судовъ не составляются исключительно въ морскомъ министерствѣ, какъ бывало прежде, но составленный проэктъ предпринимаемыхъ работъ разсылается по всѣмъ верфямъ—и всѣ корабельные строители, которыхъ считается на службѣ 122 человекъ, доставляютъ свой собственный планъ и тотъ изъ послѣднихъ, который окажется болѣе вѣрнымъ, приводится въ исполненіе, хотя бы онъ и былъ составленъ самымъ младшимъ судостроителемъ. Этой превосходной системѣ, достойной подражанія для всякаго свободного государства, ны-

нѣшнее состояніе администраціи французскаго флота должно быть много обязано.»

Г. Маккэй заключаетъ свои наблюденія слѣдующимъ замѣчаніемъ относительно будущаго федеральнаго флота:

«Сравнивая флоты Франціи или Англіи, я долженъ признаться, что нашъ флотъ не заслуживаетъ названія флота. Въ заключеніе всего, да позволено мнѣ будетъ сказать, что въ видахъ пріобрѣтенія уваженія со стороны всѣхъ европейскихъ морскихъ государствъ, мы должны безотлагательно приступить къ постройкѣ по крайней мѣрѣ 12-ти броненосныхъ фрегатовъ, съ артиллеріей отъ 36 до 52 орудій, и углубленіемъ не болѣе 25 футъ. Эти фрегаты будутъ служить ядромъ нашихъ боевыхъ морскихъ силъ. Сверхъ того, намъ слѣдуетъ имѣть такое же число корветовъ наибольшей скорости, съ 14—16 орудій на каждомъ; около двадцати 30—50-ти пушечныхъ фрегатовъ и такое же число 20-ти пушечныхъ шлюповъ, съ наибольшею скоростію, чтобы и тѣ и другіе имѣли возможность въ крайнемъ случаѣ, бѣжать отъ своихъ броненосныхъ противниковъ. Суда послѣдняго ранга будутъ весьма полезны въ случаѣ войны съ иностранными державами, чтобы тревожить и производить замѣшательство въ морской торговлѣ непріятеля. Всѣ они должны быть построены изъ дерева и, разумѣется, самымъ благонадежнымъ образомъ. Постройку судовъ изъ желѣза не слѣдуетъ принимать въ нашемъ флотѣ по слѣдующимъ причинамъ: 1) обрастаніе подводной части (противъ чего не изыскано еще никакого средства) и чрезъ это—уменьшеніе скорости; 2) слабость подводной части, угрожающая гибелью въ случаѣ удара о подводные камни; 3) невозможность сообщить имъ хорошую вентиляцію; въ этомъ отношеніи всѣ способы оказываются неэффективными вслѣдствіе множества предохранительныхъ перегородокъ, неизбежныхъ при постройкѣ подобнаго рода судовъ, и 4) вредное вліяніе на здоровье, какъ это уже доказано немногими крейсерами, *Warrior* и *Defence* а.»

ПОЛЧАСА НА АЛАБАМЪ; СРАЖЕНІЕ ЭТОГО СУДНА СЪ ФЕДЕРАЛЬНОЙ КАНОНИРСКОЙ ЛОДКОЙ «HATTERAS».

Alabama винтовой пароходъ, деревянный, обшитъ мѣдью; имѣетъ 1015 тоннъ водонѣмщенія и машину въ 300 нарицательн. силъ, въ которая развиваетъ силу до 1200 лошадей; средняя скорость судна—12 узловъ, при 11 ф. давленія пара; длина судна 210 фут., ширина 32 ф.; корма круглая, носъ съ большимъ разваломъ; вооруженіе барковое, такелажъ проволоочный; сидитъ въ водѣ 15—16 футъ; артиллерія состоитъ изъ девяти орудій: одного длиннаго

68 фунтов. гладкостѣннаго (8 дюймъ) и одного 100 фунтоваго Блакля; оба на поворотныхъ станкахъ; послѣднее орудіе имѣетъ девять нарѣзокъ, калибръ $7\frac{1}{2}$ дюйм.; шести дѣльныхъ 32 фунт. гладкостѣнныхъ и одного нарѣзнаго 25 фунт. полеваяго орудія Джемса, съ 11 нарѣзками, имѣющими болѣе острѣе повороты, чѣмъ въ 100 фунт. орудіи; это орудіе взято въ началѣ января съ калифорнскаго парохода *Ariel* у Ямайки. Командиръ капитанъ Семсъ (Semmes) (*); экипажъ состоитъ изъ 137 человекъ, офицеровъ и матросовъ; послѣдніе, за исключеніемъ восьми человекъ, все англичане; они большею частію собраны изъ матросовъ съ захваченныхъ призовъ. Большинство офицеровъ—американцы.

Теперь мы обращаемся къ обстоятельствамъ, принудившимъ *Alabama* искать убѣжища въ Портъ-Рояль, куда онъ пришелъ 20 января; капитанъ Семсъ, услышавъ, что Галвестонъ, на тѣхасскомъ берегу, долженъ быть атакованъ федералстами и полагая, что передъ городомъ явится эскадра транспортовъ, задумалъ вырѣзать нѣкоторые изъ десантныхъ судовъ, а другимъ нанести вредъ или разрушить. Съ этимъ намѣреніемъ онъ отправился въ Галвестону и, около 4 часовъ поуд. 11 января, увидѣлъ матчи федеральныхъ судовъ; прежде чѣмъ открылись берега, которые здѣсь довольно низменны. Капитанъ Семсъ остановился на этомъ мѣстѣ въ ожиданіи вечера, который болѣе всего могъ благопріятствовать выполненію его предпріятія, но въ послѣдствіи оказалось, что у Галвестона всѣ суда были военныя, съ тяжелой артиллеріей, а десантные транспорты еще не прибыли; федеральная канонерская лодка *Hatteras* усмотрѣла *Alabama* и пустилась въ погоню, въ томъ предположеніи, что это было купеческое судно, намѣревавшееся прорваться чрезъ блокаду. *Alabama*, какъ разсказывалъ одинъ изъ его офицеровъ, началъ заманивать канонерскую лодку, какъ охотникъ заманиваетъ звѣря, какимъ нибудь лакомымъ для послѣдняго кускомъ, чтобы вызвать его изъ логовища, оставался на мѣстѣ, пока не приближалась *Hatteras*, и тогда, пользуясь превосходствомъ своего хода, бѣжалъ впередъ и снова останавливался. Эта хитрость продолжалась нѣсколько часовъ; хитрость *Alabama* удалась такъ хорошо, что около 8 или 9 часовъ вечера канонерская лодка удалилась отъ своей эскадры миль на 25; тогда *Alabama* дѣйствительно выждалъ ея приближенія. На этомъ мѣстѣ свидѣнія расходятся: одни говорятъ, что *Hatteras* на опросъ *Alabama* отвѣчала: «Ея величества канонерская лодка *Petrel*»; другіе, что этотъ отвѣтъ былъ сдѣланъ со стороны *Alabama*. Какъ бы то ни было, *Hatteras*, по прибли-

(*) Бывшій командиръ *Sumter* и т. д.

женія къ пароходу на 200 ярдъ, (*) была встрѣчена залпомъ, на который лодка немедленно отвѣтила; и за тѣмъ началась непрерывная пальба, продолжавшаяся минутъ 17, на разстояніяхъ, мѣнявшихся отъ 70 до 320 ярдъ. Наконецъ *Hatteras* сдѣлалъ два выстрѣла съ противоположнаго отъ непріятеля борта; это означало, что она намѣрена сдаться; и дѣйствительно, для дальнѣйшей борьбы ея, не представлялось никакой возможности: въ различныхъ частяхъ ея открылся пожаръ, машины были повреждены; 8-ми дюймовая разрывная бомба сдѣлала въ одномъ борту пробонну фута на два въ діаметрѣ. Для спасенія плѣнныхъ не было потеряно ни минуты времени; и такимъ образомъ едва прошло три четверти часа послѣ перваго выстрѣла, какъ *Hatteras* пошла ко дну, среди торжествующихъ криковъ побѣдителей. *Hatteras* колесная канонерская лодка, подъ командою капитана Блэка (Blake), въ 1200 тоннъ, была обращена изъ рѣчнаго парохода и вооружена девятью орудіями: тремя навізными 68-ми фунтовыми, четырьмя 32 фунт. навізными, однимъ 20 фунт. навізнымъ и одной 12 фунтовой гаубицей. Экипажъ состоялъ изъ 17 офицеровъ и 102 или 103 матросовъ. Потери на *Hatteras* состояла изъ 2 убитыхъ и 17 человекъ неокказавшихся на лицо; на *Alabama* ни одного раненаго. *Alabama* стрѣлала все бомбами (за исключеніемъ 32 фунт. орудія); многие изъ нихъ пронизывали оба борта, не разрываясь, вслѣдствіе близкаго разстоянія, на которомъ происходило сраженіе. 68 фунтовое орудіе *Alabama*, подъ управленіемъ одного англичанина, служившаго на военномъ флотѣ и выдержавшаго экзаменъ на кораблѣ *Excellent*, выпустило въ теченіе сраженія семь бомбъ, такъ мѣтко, что каждая изъ нихъ попала около ватерлинии. *Alabama* получилъ пробонны на правой сторонѣ у старнпоста надъ самымъ винтомъ, повидимому 32-хъ фунтовымъ ядромъ, три пробонны на той же сторонѣ посрединѣ судна 12-ти фунтовыми ядрами, одну бомбой въ лѣвую скулу; 32-хъ фунтовый снарядъ пробилъ дымовую трубу и дребное судно, при чемъ осколкомъ отъ трубы ранило одного человека. Матросы на *Alabama* получаютъ жалованья отъ 5 до 6 фунт. стерл. въ мѣсяцъ и призовыя деньги, изъ которыхъ накопится огромная сумма, такъ что на долю лейтенанта приходится до 17 000 дол., а на долю капитана отъ 200 000 до 300 000 долларовъ. При взятіи какого либо судна, принимаются всѣ мѣры къ надлежащей опѣнкѣ груза корабля и проч. въ собраніи всѣхъ офицеровъ; всѣ дѣйствія и распоряженія по этому случаю записываются въ журналъ. Ожидаютъ въ непродолжительномъ времени услышать еще что нибудь объ *Alabama*, потому что къ Портъ-Роялю

(*) Ярды = 3 фута.

отправлена эскадра подъ командою командира Виллеса, которая будетъ слѣдить за выходомъ *Alabama* въ море.

Въ донесеніи вашингтонскому морскому управленію объ этомъ происшествіи оказываются нѣкоторыя противорѣчія. Это можно видѣть изъ слѣдующаго объясненія старшаго штурмана на *Hatteras*: 11-го января, говоритъ г. Партриджъ: около трехъ часовъ по полудни, на SW отъ нашей эскадры показалось неизвѣстное судно, и въ то же время съ флагманскаго судна *Brooklyn* сдѣланъ былъ сигналъ пуститься въ погоню. Когда мы начали приближаться къ этому судну, оно, повидимому, принимало мѣры бѣжать отъ насъ. Передъ наступленіемъ сумерекъ, мы успѣли разсмотрѣть, что судно имѣло барковое вооруженіе и держало брамсели. Мы быстро приближались къ нему и вскорѣ увидѣли, что оно было подъ парами. Еще двадцать минутъ и мы находились у него подъ кормомъ. Въ это время капитанъ Блэкъ окликнулъ неизвѣстное судно, спросивъ его имя: «Ея британскаго величества пароходъ *Spitfire!*» было отвѣтомъ. «Я пошлю къ вамъ шлюпку», сказалъ капитанъ Блэкъ. Шлюпку спустили, и я получилъ приказаніе отправиться на ней на пароходъ. Не успѣли мы пройти разстоянія, равняющагося половинѣ длины нашего судна, какъ незнакомецъ открылъ огонь. *Hatteras* не замедлилъ отвѣтить на него, и оба судна пустились впередъ подъ полными парами, обмѣниваясь въ теченіе минутъ двадцати сначала залпами изъ орудій, такъ быстро, какъ только успѣвали заряжать, а потомъ ружейнымъ огнемъ. Въ теченіе всего этого времени я всѣми силами старался догнать свое судно,—но не могъ. Съ прекращеніемъ ружейнаго огня, я увидѣлъ, что *Hatteras* остановилась и выпускала паръ подлѣ непріятельскаго судна, вѣроятно, намѣреваясь его абординовать. Вдругъ я услышалъ восторженные крики непріятеля и сейчасъ же догадался, что *Hatteras* сдѣлался добычей непріятеля. Считаая безполезнымъ сдѣлаться плѣннымъ, я, подъ прикрытіемъ мрака, отправился къ эскадрѣ донести объ этомъ происшествіи. *Brooklyn* ходилъ на мѣсто сраженія и убѣдился, что *Hatteras* ушелъ ко дну. *Hatteras* имѣлъ 1200 тоннъ, 210 футъ длины, 34 ф. ширины, 18 ф. глубины и чегыре орудія. Онъ былъ купленъ въ Филадельфіи 25 сентября 1861 года за 110 000 долларовъ. Прежнее его имя было *Strella*.

СРАЖЕНІЕ У ЧАРЛЬСТОНА.

Въ ричмондской газетѣ напечатаны депеши, изъ которыхъ оказывается, что двѣ канонерскія лодки южныхъ штатовъ, сопровождаемые тремя пароходами, вышли изъ Чарльстона въ часъ утра, 31

января, и атаковали блокирующую эскадру. Сражение началось въ 4 часа. Южныя канонерскія лодки потопили 11-ти пушечную федеральную канонерскую лодку *Merceditta* и другую, имя которой неизвѣстно. Они нанесли огромный вредъ федеральному пароходу *Quaker City*, который успѣлъ однакоже уйти съ потерей одного колеса. Сверхъ того, южныя лодки зажгли четыре федеральныхъ судна. Блокирующая эскадра состояла изъ 13 судовъ съ двумя первоклассными фрегатами. Канонерскія лодки, по возвращеніи въ Чарльстонъ, были встрѣчены съ величайшимъ энтузіазмомъ. Командовавшій отрядомъ Инграамъ официально донесъ, что блокирующая эскадра удалилась и скрылась изъ виду. На основаніи этого донесенія, генералъ Борегаръ издалъ прокламацію, что эскадра южныхъ штатовъ атаковала блокирующій флотъ, потопила нѣсколько судовъ, а остальныя принудила бѣжать и скрыться изъ виду; поэтому онъ формально объявилъ, что блокада Чарльстона уничтожена превосходными силами и что съ 31 января она болѣе не существуетъ. Генералъ Борегаръ предоставилъ въ распоряженіе иностранныхъ консуловъ нѣсколько пароходовъ, съ тѣмъ, чтобы они могли убѣдиться, что блокады болѣе нѣтъ. Британскій консулъ прошелъ на пароходѣ *Peterel* пять миль далѣе обыкновенной якорной стоянки блокирующихъ судовъ, и не увидѣлъ ни одного изъ нихъ даже въ зрительную трубу. Ричмондскія газеты сообщаютъ также, что иностранные консулы составили митингъ, на которомъ единодушно постановили, что блокада Чарльстона снята законнымъ образомъ. Поздно вечеромъ, 31 января, снова появились четыре блокирующихъ судна, а 1 февраля въ Чарльстонскому бару пришло двадцать.

Въ официальныхъ депешахъ говорится, что участвующими въ этомъ дѣлѣ со стороны южныхъ штатовъ были канонерскія лодки *Palmetto State* и *Chicora*, пароходы *General Clinch*, *Eliwan* и *Chesmerfield*; блокирующая эскадра состояла изъ 13 судовъ, въ томъ числѣ фрегаты *Susquehanna* и *Canandalqua*. Потеря федералистовъ весьма значительна. На *Merceditta* погибъ почти весь экипажъ. *Palmetto State*, сражавшаяся съ ней, не имѣла при себѣ грѣбныхъ судовъ и потому не могла подать помощи погибавшимъ.

БРОНЕНОСНЫЙ ФРЕГАТЪ «MINOTAUR».

Едва только секретарь американскаго флота, г. Вельзъ, произнесъ манегирикъ своимъ броненоснымъ судамъ (*) и подсмѣялся надъ усиліями англичанъ создать броненосный флотъ, какъ *Monitor* отпра-

См. М. Сб. № 2., Стб. 7.

вился въ морѣ и погибъ со всѣмъ экипажемъ. Результатъ страшный; но онъ не изумилъ американцевъ, которые сами превосходные судьи того, какіе должны быть лучшіе образцы мореходныхъ судовъ, и которые знали лучше всѣхъ, что *Monitor* въ этомъ отношеніи не имѣлъ ни одного качества, достойнаго подражанія. Тайма его популярности заключалась единственно въ фактъ, что изъ весьма большаго и весьма цѣннаго флота онъ былъ единственнымъ судномъ, отличившимся противъ непріятеля; по поводу этого отличія никто не хотѣлъ обращать вниманія на бросающіеся въ глаза недостатки; всѣ приняли его за лучшій образецъ броненоснаго судна, хотя у него не было необходимой скорости, онъ дурно слушался руля, имѣлъ только двѣ пушки и, что всего главнѣе, не былъ мореходнымъ судномъ; онъ доказалъ эту истину своею погибелю. Когда это судно увѣнчалось первымъ и единственнымъ успѣхомъ, американскіе журналы начали превозносить свою изобрѣтательность, говоря, что броненосныя суда могутъ строить только одни американцы, принявшіеся за постройку этихъ судовъ съ увлеченіемъ. Изъ трехъ опрометчиво принятыхъ образцовъ—*Galena* оказался неудачей, *Monitor* пошелъ ко дну въ первой борьбѣ съ вѣтромъ и волненіемъ, на *Ironsides*, послѣ участіи, постигшей *Monitor*, положиться невозможно. Другія государства ведутъ это дѣло совсѣмъ иначе. Англія, напримѣръ, не торопясь, даже медленнѣе составляетъ планы новаго рода судовъ, исправляетъ эти планы; дѣлаетъ въ нихъ измѣненія и, кажется, успѣетъ наконецъ построить такое судно, которое, по всей справедливости, можно будетъ назвать превосходнѣйшимъ мореходнымъ образцомъ. Она осторожно переходила отъ постройки фрегатовъ *Defence*'а и *Resistance*'а къ фрегату *Valiant*, отъ него къ такимъ фрегатамъ, какъ *Warrior* и *Black Prince* и наконецъ, отъ сихъ послѣднихъ въ усовершенствованнымъ *Warrior*'амъ въ 7000 тоннъ, таковымъ, какъ фрегаты *Minotaur*, *Northumberland* и *Agincourt*.

Представляемъ здѣсь описаніе одного изъ этихъ трехъ фрегатовъ, именно *Minotaur*'а, который во многомъ отличается отъ *Warrior*'а. На заводахъ темзенской желѣзной компаніи, въ Блэкволѣ, строятся четыре броненосныхъ судна для англійскаго, русскаго, испанскаго и турецкаго правительствъ. Одинъ взглядъ на эти суда сразу показываетъ, какъ далеко англичане опередили своихъ подражателей въ подобнаго рода постройки. Быстрота, съ какою развивалась юная еще наука постройки броненосныхъ судовъ, лучше всего доказываетъ тѣмъ, что даже *Warrior*, считавшійся годъ тому назадъ совершеннѣйшимъ произведеніемъ, требуетъ теперь улучшенія и въ самомъ корпусѣ, и въ вооруженіи и въ бронѣ. *Warrior* и *Black*

Prince, какъ извѣстно нашимъ читателямъ, покрыта броней только по срединѣ на 220 футъ, носъ и корма у нея не защищены; они не могутъ употреблять воду вмѣсто баласта, чтобы погрузиться до ватерлинии, по мѣрѣ уничтоженія топлива; рангоутъ у нея старинный, о трехъ мачтахъ; они не имѣютъ достаточнаго водонзмѣшенія, чтобы нести болѣе толстую броню, толщина которой равняется только 4½ дюймамъ. Въ новыхъ судахъ, которыхъ *Minotaur* можетъ служить представителемъ, эти недостатки устранены. Длина *Warrior*'а между перпендикулярами 380 футъ, — длина *Minotaur*'а 400 ф., ширина первая 58 ф., послѣдняя 59 ф. 3½ д., сравнительное число тоннъ того и другаго 6000 и 6900. Это-то измѣненіе противъ *Warrior*'а 900 тоннъ и даетъ *Minotaur*'у возможность нести броню съ кормы и до носу. Подводная часть *Minotaur*'а значительно болѣе плоска, а это сообщаетъ ему большее водонзмѣшеніе на 1043 тон.; даетъ болѣе мѣста для погрузки угля; увеличиваетъ кузовъ, а съ тѣмъ вмѣстѣ и остойчивость на волнахъ, но въ тоже время, конечно, требуетъ и болѣе сильной машины, которая, вслѣдствіе этого, увеличена до 1350 пар. силъ, тогда какъ на *Warrior*'ѣ она имѣетъ только 1250 силъ.

Другое и самое главное улучшеніе состоитъ въ устройствѣ впуска воды, которая можетъ служить добавочнымъ балластомъ. Надобно сказать, что по ту и другую сторону кильсона, на извѣстное отъ него разстояніе, на *Warrior*'ѣ и *Minotaur*'ѣ, дно двойное; пространство между внутренней и вѣшной обшивкой на *Minotaur*'ѣ можетъ быть, въ случаѣ надобности, наполняемо водой. Съ помощію этой пустоты и сдѣланныхъ въ ней поперечныхъ перегородокъ съ клапанами, во всякое время можно сообщать судну такой дифферентъ, какого будутъ требовать обстоятельства, и всегда будетъ можно держать нижнюю броню на 5 футъ ниже ватерлинии. Высота пушечныхъ портовъ та же, что и на *Warrior*'ѣ, 9 ф. 6 д., т. е. на 3 ф. 8 д. выше, чѣмъ на французскихъ фрегатахъ, подобныхъ *La Gloire*. На *Minotaur*'ѣ кормовой части сообщена большая крѣпость устраненіемъ винтоваго колодца, потому что винтъ подниматься не будетъ, а носовая часть отличается отъ *Warrior*'а тѣмъ, что она имѣетъ подъ водой видъ лебединой груди, которая въ случаѣ надобности будетъ служить вмѣсто тарана. Въ батарейной палубѣ, по ту и другую сторону находятся 23 пушечныхъ порта для тяжелыхъ орудій; на бабѣ будутъ поставлены два огромнѣйшихъ орудія за особымъ щитомъ, о которомъ мы сейчасъ скажемъ; на верхней палубѣ поставится 12 орудій, такъ что вся артиллерія должна состоять изъ 60 орудій, т. е. 12-ю больше, чѣмъ

на *Warrior*'ѣ, и наконецъ, каждое судно новой постройки, вмѣсто трехъ деревянныхъ, будетъ имѣть пять желѣзныхъ мачтъ.

Такимъ образомъ, при сравненіи *Warrior*'а съ *Minotaur*'омъ, мы находимъ, что въ послѣднемъ сдѣлано много улучшеній въ размѣрахъ и вооруженіи, сообщена бѣльшая крѣпость не въ ущербъ скорости,—болѣе тяжелая артиллерія и сверхъ всего, болѣе прочное и полное покрытие броней. Въ послѣднемъ случаѣ, преимущество вполнѣ на сторонѣ *Minotaur*'а. *Warrior* имѣетъ броню въ 4 $\frac{1}{2}$ дюйма, наложенную на тиковую подкладку въ 18 дюймъ. Эта громадная обшивка, хотя и не покрываетъ кругомъ всѣхъ бортовъ, имѣетъ 950 тоннъ желѣза и 350 тоннъ тика—всего 1300 тоннъ. Толщина брони *Minotaur*'а равняется 5 $\frac{1}{2}$ дюймамъ,—при чемъ тиковой подкладкѣ дана толщина только въ 9 дюймовъ. Не смотря на то, весь вѣсъ брони будетъ простирается до 1860 тоннъ, а вѣсъ тика до 400 тоннъ,—тяжесть громадная, особливо, если мы скажемъ еще, что сюда не входитъ вѣсъ рангоута, припасовъ угля, артиллеріи и машинъ. Здѣсь слѣдуетъ сказать, что не испытано еще какія будутъ послѣдствія отъ увеличенія толщины желѣзныхъ плитъ при уменьшенной толщинѣ тиковой подкладки. Знаменитый щитъ, представлявшій бортъ *Warrior*'а, выдержалъ всѣ испытанія, которымъ его подвергали, и тогда составилось мнѣніе, что подобную силу сопротивленія слѣдуетъ приписать толщинѣ тиковой подкладки, уменьшавшей будто бы сотрясеніе и сохранявшей болты и заклепки; но въ послѣдствіи Витвортъ доказалъ, что онъ можетъ пропизать желѣзную плиту въ 4 $\frac{1}{2}$ дюйма также легко, какъ и дерево, и въ слѣдствіе этого на новыхъ судахъ положено было увеличить толщину плитъ еще на одинъ дюймъ.

Футъ на 30 отъ носу къ кормѣ броня уже нѣтъ; вмѣсто ея поставленъ массивный полукруглый желѣзный щитъ въ 5 $\frac{1}{2}$ дюймовъ толщиной, который, простираясь черезъ всю эту часть судна, опускается до основанія батарейной палубы. За этимъ-то щитомъ и будутъ поставлены два огромнѣйшія орудія. На верхней палубѣ поставится, какъ и на *Warrior*'ѣ, желѣзный редюитъ или башня, на случай отраженія абордажа. Измѣненія въ рангоутѣ новыхъ судовъ составляетъ очень важное улучшеніе и даже давно желанное по его очевидной пользѣ. На *Minotaur*'ѣ, какъ уже сказано, будетъ пять мачтъ,—три съ прямыми парусами и двѣ, передняя и задняя—съ косыми. Какъ мачты, такъ и реи будутъ желѣзные, которыя при той же тяжести, будутъ прочнѣе деревянныхъ, не такъ легко могутъ быть сбиты, а если это и случится, то упавъ за бортъ,

свертнется на два нѣдѣ дни, не засоритъ винтъ обломками снарядовъ и талалажемъ.

Подъ *Миломъ* а стоитъ русскій желѣзный фрегатъ въ 8500 тоннъ. На немъ будетъ поставлено 40 пушекъ и придѣлается довольно сильный шпиронъ; машина, въ 350 силъ, будетъ служить только вспомогательнымъ двигателемъ. Крѣпость его остова, толщина брони и тиковая подкладка тѣ же, что и у *Warrior*'а. Фрегаты для испанскаго и для турецкаго правительствъ имѣютъ по 5000 тоннъ; толщина брони будетъ 5 д. на тиковой подкладкѣ въ 10 дюймъ.

ПАРОВЫЯ СУДА СЪ ДВУМЯ ВИНТАМИ.

Въ № 12 Морскаго Сборника 1862 года (загр. хр. стр. 52), мы уже имѣли случай говорить объ этомъ важномъ усовершенствованіи, по поводу описанія пробы коммерческаго парохода *Flora*, происходившей въ ноябрѣ прошлаго года. 28 февраля н. с. сего года опять происходило на Темзѣ испытаніе другаго парохода *Kale*, устроеннаго по той же системѣ. Это судно желѣзное, съ водоизмѣщеніемъ въ 500 тоннъ; угля помѣщаетъ 80 тоннъ. Длина между перпендикулярами 165 фут., ширина 22 ф. 6 д.; глубина трюма 13 ф. 6 д. При пробѣ углублялось кормою 7 ф. 2 д., носомъ 5 ф. 4 д. Подводная площадь мидель-шпангоута, при этомъ углубленіи, 135 кв. футъ. Судно—совершенно плоскодонное, безъ киля. На верхней палубѣ, на трехъ-четвертяхъ длины ея отъ кормы, устроенъ вартердекъ, въ которомъ помѣщены просторныя каюты для пассажировъ. На немъ двѣ деревянныя мачты, съ легкимъ вооруженіемъ, для переднихъ и заднихъ косыхъ парусовъ; мачты могутъ быть опускаемы на палубу. Труба также опускаемая, телескопическаго устройства; такъ что, если бы это судно было военное, то оно могло бы невидимо скрываться около берега и выжидать своей добычи. На немъ двѣ машины; въ каждой діаметръ цилиндра 26 д., ходъ поршня 21 ф.; два трубчатые котла, дѣйствующіе при давленіи въ 20 фунт. Паръ пропускаютъ въ дымовую трубу для усиленія тяги. Каждая машина, дѣйствуя независимо отъ другой, приводитъ въ движеніе свой винтъ съ тремя крыльями, коего діаметръ 7 ф. 6 д.; шагъ 14 ф. 6 д. Разстояніе между центрами обонхъ валовъ 9 ф. 6 д.

Пароходъ *Kale* отвалилъ отъ пристани въ $\frac{1}{4}$ -го ч. пополудни, и при этомъ всѣ были поражены его поворотливостію; онъ, съ-

вершилъ полный поворотъ по теченію въ разстояніи отъ пристани, меньшемъ его собственной длины. Въ то же время другой винтовой пароходъ, отваливая отъ пристани, описывалъ кругъ до самой срединнй рѣки и спустился по теченію тогда уже, когда *Kate* былъ на много впередъ. При легкомъ восточномъ вѣтрѣ вся рѣка была покрыта туманомъ, такъ что нѣкоторое время сомнѣвалось можно ли будетъ производить предназначенное испытаніе; но по достиженіи малка на норскомъ рейдѣ, туманъ очистился. Переходъ отъ Моусе къ норскому маяку совершенъ былъ въ 35 минутъ. При этомъ оказалось, что *Kate*, будучи на 100 тоннъ болѣе, немного уступаетъ въ ходу *Flora*’ѣ, хотя машины на обѣихъ судахъ одинаковы. Впрочемъ, главный предметъ состоялъ въ томъ, чтобы испытать свойства поворотливости и быстрой перемѣны положенія подъ парами. Эти испытанія произведены были въ слѣдующемъ порядкѣ:

1) Обѣ машины дѣйствовали на передній ходъ полною силою; при этомъ были пройдены три круга въ лѣвую сторону; среднее время, употребленное на совершеніе каждаго круга, было 3 минуты 46 секундъ, а половина перваго круга была сдѣлана въ 2 минуты 40 сек. Диаметръ круга былъ около трехкратной длины судна.

2) Правая машина дѣйствовала на передній ходъ, а лѣвая оставалась безъ дѣйствія; руль былъ круто положенъ вправо. Тогда первый кругъ совершенъ былъ въ 3 минуты 57 сек., а другой въ четыре минуты; діаметръ круговъ былъ вдвое болѣе длины судна.

3) Одна машина дѣйствовала на передній, а другая на задній ходъ, полною силою; руль положенъ вправо. Въ этомъ положеніи судно совершило два оборота—первый въ 3 мин. 44 секунды, а второй—въ 3 мин. 55 секундъ. При этомъ опытъ судно вращалось на собственномъ центрѣ, также какъ и *Flora*; и если бы оно было военное, атакующее непріятельскій корабль или крѣпость, оно могло бы сдѣлать въ данный предметъ по выстрѣлу изъ каждаго орудія съ обѣихъ сторонъ. Во время этого поворота, кусокъ дерева брошенный за бортъ, оставался возлѣ судна, до самаго окончанія опыта.

4) Предъидущій опытъ былъ повторенъ при прямомъ положеніи руля и при дѣйствіи винтовъ въ разныя стороны. Первый кругъ былъ совершенъ въ 7 минутъ 10 секундъ, а второй—въ 6 минутъ 40 секундъ; діаметръ круговъ былъ тотъ же самый, и судно вращалось такимъ же образомъ.

5) Руль положенъ влѣво, а винты дѣйствовали—одинъ на задній, а другой—на передній ходъ; судно совершило поворотъ въ 4 ми-

пути 17 секундъ. Во всѣхъ другихъ отношеніяхъ этотъ опытъ былъ совершенно одинаковъ съ двумя первыми.

б) Руль поставленъ прямо, и оба винта дѣйствовали на задній ходъ. Это сдѣлано для того, чтобы удостовѣриться можетъ ли судно, идущее заднимъ ходомъ, быть управляемо посредствомъ однихъ винтовъ. Это былъ одинъ изъ самыхъ важѣйшихъ опытовъ; потому что уже доказано было, что пароходъ *Kale*, при переднемъ ходѣ, помощію винтовъ можетъ совершать всевозможные повороты. И если бы оказалось, что судно имѣетъ тѣ же свойства поворотливости при заднемъ ходѣ, то не было бы ни одного положенія, которое бы судно не могло принять, посредствомъ своихъ двухъ винтовъ.

Результатъ этого опыта былъ совершенно столь же удовлетворителенъ, какъ и въ первыхъ опытахъ, и судно было управляемо весьма удобно и легко, по приказанію лоцмана, посредствомъ увеличенія или уменьшенія числа оборотовъ того или другаго винта, смотря по надобности.

Такимъ образомъ продолжались испытанія до 5 часовъ вечера, и уже въ сумерки, многіе свидѣтели опытовъ, находившіеся на пароходѣ, были высажены на пристани въ Тюльбюри.

Машины во все время дѣйствовали превосходно, безъ разгоряченія подшипниковъ и безъ другихъ непріятныхъ случайностей, такъ часто бывающихъ при первомъ испытаніи судовъ. Среднее число оборотовъ машины было 124, давленіе пара 20 фунт., пустота 25.

НИКРОМЪ РЮМКЕРА.

Бывшій директоръ гамбургской обсерваторіи и навигаціонной школы, докторъ Карлъ Людвигъ Рюмкеръ скончался на 75 году своей дѣятельной и полезной жизни въ Лиссабонѣ 21 декабря н. ст. прошлаго года. Онъ родился 28 мая 1788 года въ Нейбранденбургѣ въ гротъ-герцогствѣ Мекленбургъ-Стрелицкомъ, гдѣ отецъ его занималъ важную гражданскую должность. Послѣ строгаго и тщательнаго воспитанія въ родительскомъ домѣ, молодой Рюмкеръ поступилъ сперва въ берлинскую школу *das graue Kloster*, а потомъ въ тамошнее строительное училище, изъ котораго по экзамену вышелъ въ 1807 году въ строительные кондукторы. Огромныя сокращенія во всѣхъ служебныхъ отрасляхъ послѣ тяжелаго для Пруссіи тильзитскаго мира, побудили молодого архитектора покинуть службу. Онъ отправился, въ 1808 году въ Англію съ намѣреніемъ сдѣлаться морякомъ.

Длительный незначительный начал свое морское поприще отъѣздомъ на корабль остъ-индской компаніи въ Калькуту и перебрался впоследствии, служа на торговых судахъ, во всѣхъ частяхъ свѣта. Окончательно перешедъ въ военный флотъ, Рюмкеръ служилъ въ послѣдніе годы войны съ Франціею офицеромъ и преподавателемъ морскихъ наукъ на флагманскомъ кораблѣ эскадры Средиземнаго моря. Въ 1816 году участвовалъ онъ въ бомбардированіи Алжира подъ начальствомъ лорда Эксмута (*).

Въ одно изъ посѣщеній Генуи Рюмкеръ имѣлъ случай познакомиться съ барономъ фонъ-Захомъ. Знаменитый астрономъ, пораженный глубокими познаніями и способностями къ астрономическимъ занятіямъ моряка, уговорилъ его предаться исключительно астрономіи и въ поощреніе подарилъ ему много драгоценныхъ сочиненій. Съ тѣхъ поръ труды Рюмкера, его наблюденія и опредѣленія долготъ въ Средиземномъ морѣ стали появляться въ *Correspondance Astronomique*.

По возвращеніи флота изъ Средиземнаго моря въ Англію, въ 1817 году, Рюмкеръ вышелъ въ отставку и отправился въ Гамбургъ, гдѣ поступилъ директоромъ тамошней навигаціонной школы. Но уже въ 1821 году онъ оставилъ эту должность и отплылъ въ Новую Голландію, куда его пригласилъ астрономъ губернаторъ Нью-Зюдъ-Вельса, сэръ Thomas Brisbane. Результаты десятилѣтнихъ астрономическихъ трудовъ Рюмкера въ Новой Голландіи помѣщались постоянно въ *Philosophical Transactions* и въ другихъ специальныхъ періодическихъ изданіяхъ.

Возвратившись въ 1831 году въ Европу, Рюмкеръ сталъ снова въ главѣ гамбургской навигаціонной школы, получивъ одновременно и мѣсто директора тамошней обсерваторіи. Онъ съ такою любовью предавался этимъ должностямъ, что, просиживая ночи за телескопами, ежедневно преподавалъ морскія науки въ классѣ въ продолженіе не менѣе пяти, а за частую даже семи часовъ. Среди этихъ утомительныхъ занятій находилъ онъ еще время издавать «Астрономическія извѣстія», составить каталогъ неподвижныхъ звѣздъ гамбургской обсерваторіи и написать «Руководство кораблевожденія» (*).

Столь напряженные занятія подѣйствовали наконецъ весьма вредно на здоровье неутомимаго ученаго. Повторявшіяся болѣзни и сильный удушливый кашель принудили Рюмкера оставить, въ 1837 году, службу и переселиться въ Лиссабонъ, гдѣ, благодаря климату и тиши

(*) О бомбардированіи Алжира см. въ М. Сб., околѣніе жизнеописанія лорда Эксмута (1857, № 10, стр. 323—339).

(*) М. Сб., 1857 г., № 9, библ., стр. 7.

жизни убого за нѣмъ жези, онъ прожилъ еще нѣсколько лѣтъ, израсходуя до конца всѣ свои умственные силы.

Морской бюджетъ въ Англіи на 1862—64 годъ.

16 февраля распубликованъ морской бюджетъ въ Англіи на финансовый годъ, начинающійся 1 апрѣля. Общій итогъ на 1862—3 годъ составлялъ 74 304 122 руб. (11 794 305 ф. ст.), а на 1863—4 годъ 67 637 002 р. (10 736 032 ф. ст.); слѣдовательно, менѣе на 6 667 120 р. (1 058 273 ф. ст.). Сокращенія сдѣланы преимущественно въ статьяхъ, относящихся до морскихъ запасовъ, а также жалованья матросамъ, морскимъ солдатамъ и мастеровымъ. Расходы на новыя постройки, на усовершенствованія и починки въ административныхъ также уменьшены на 194 994 р. (30 872 ф. ст.). Сокращеніе въ расходахъ на морскіе запасы, означенныхъ въ 1 отдѣлѣ и относящихся до вѣдомства генераль-провантмейстера, простирается на 2 583 888 р. (410 133 ф. ст.); но 2 отдѣлу, относящемуся до управленія контролера, уменьшеніе не такъ значительно и составляетъ только 3 758 136 р. (596 212 ф. ст.). Расходъ на жалованье матросамъ и морскимъ солдатамъ, простиравшійся въ прошломъ году до 19 492 162 р. (3 078 121 ф. ст.), въ 1863—4 ограниченъ 18 408 291 р. (2 921 951 ф. ст.), слѣдовательно менѣе на 1 083 871 р. (156 170 ф. ст.). Увеличеніе расхода опазывается въ статьяхъ на провіантъ и одежду—въ прошломъ году на эту статью вытѣрено было 8 581 286 р. (1 362 093 ф. ст.), въ нынѣшнемъ 8 927 012 р. (1 416 986 ф. ст.). Жалованье на рабочихъ сокращено на 219 240 р. (34 900 ф. ст.). Въмѣсто сокращеній въ этихъ статьяхъ сдѣланы нѣкоторыя незначительныя увеличенія въ другихъ. На содержаніе прибрежной стражи, волонтеровъ и резерва въ прошломъ году вытѣрено 1 873 492 р. (297 602 ф. ст.), въ нынѣшнемъ 1 868 279 р. (299 695 ф. ст.). На ученую часть увеличеніе опазывается болѣе значительнымъ, и именно вмѣсто 428 084 руб. (68 045 ф. ст.), на 1863—4 годъ назначено 433 354 р. (71 961 ф. ст.). На заграничныя учрежденія въ прошломъ году назначено было 211 743 р. (33 610 ф. ст.), въ нынѣшнемъ 229 181 руб. (36 370 ф. ст.). На королевскія учрежденія собственно въ Англіи расходы прошлаго и нынѣшняго года изображаются цифрами 1 112 751 р. (176 624) и 1 154 891 р. (183 316 ф. ст.). На снѣжаніе расходы увеличеніе сдѣлано на 4161 р. (662 ф.). Половинное жалованье офицерамъ флота и морскимъ солдатамъ увеличилось на 104 808 р. (17 033 ф. ст.). На военныя пенсіи и пособія вмѣсто 9 000 577 р. (1 461 036 ф. ст.), назначено 9 048 561 р. (1 466 105 ф. ст.);

на гражданскія пенсіи и пособия вмѣсто 1 228 977 р. (194 282 ф.) — 1 228 062 р. (194 932 ф. ст.). На перевозку войскъ увеличеніе простирается на 513 450 р. (81 500 ф. ст.). Вообще, какъ видно, англійское адмиралтейство принимаетъ мѣры къ сокращенію расходовъ.

НОВЫЙ ПУШЕЧНЫЙ МЕТАЛЛЪ.

Въ послѣднее время вниманіе всего свѣта обращено было на приготовленіе орудій, и результаты, какъ всѣмъ извѣстно, полученные отъ новѣйшей артиллеріи, считались бы немного лѣтъ тому нападъ невѣроятными, непримѣнными къ дѣлу. Орудія, какъ также всѣмъ извѣстно, выдѣлывались изъ желѣза, чугуна, пушечнаго металла или стали; послѣдняя введена въ употребленіе въ недавнее время. Кованное желѣзо употреблялось въ давнія времена и потомъ было оставлено; но оно снова принято г. Клаемъ (который выковалъ огромную пушку *Хорсбаль*) и сэромъ Вильямомъ Армстронгомъ. Г. Витвортъ съ успѣхомъ употребляетъ желѣзо, среднее между обыкновеннымъ желѣзомъ и сталью, извѣстное въ настоящее время подъ названіемъ «однороднаго металла»; изобрѣтеніе это, впрочемъ, не новое, какъ доказывала газета *Times* 13 августа 1862 года. Этотъ металлъ, подвергаясь процессу полного плавленія, освобождается отъ шлака, который всегда въ большемъ или меньшемъ количествѣ находится въ желѣзѣ и отнимаетъ отъ сварки иликовки надлежащую крѣпость, какъ бы тщательно ни были онѣ произведены. Выдѣлкѣ желѣза суждено, кажется, въ непродолжительномъ времени подвергнуться радикальнымъ перемѣнамъ, которыя, можно сказать, уже начались. Дни обыкновеннаго желѣза сочтены; металлъ этотъ будетъ замѣненъ сталью того или другаго рода, по крайней мѣрѣ во множествѣ случаевъ. Въ настоящее время дознано на опытѣ, что стальные рельсы не только превосходятъ обыкновенныхъ желѣзныхъ, но въ экономическомъ отношеніи значительно дешевле, хотя первоначальная стоимость ихъ и будетъ дороже. Пушечный металлъ или бронза состоитъ изъ мѣди съ примѣсью около 10% олова; пушки, выдѣланныя изъ него, обыкновенно, хотя и ошибочно, называются мѣдными, вмѣсто того, чтобы называть ихъ бронзовыми.

Нѣкто баронъ де-Роскорнъ, изъ Вѣны, изобрѣлъ новый металлъ для пушекъ, названный имъ *степро-металлъ*. Онъ состоитъ изъ мѣди и шпайттера, съ небольшимъ количествомъ желѣза и олова, и имѣетъ цвѣтъ желтой мѣди; зерно его плотно и въ немъ нѣтъ порозоватости; твердость довольно значительна, такъ что его можно

употреблять для подушек или других цѣлей, гдѣ требуется сообщить тренію наибольшее сопротивленіе. Онъ легко полируется. По этой причинѣ и вслѣдствіе его плотности, стерро-металлъ исключительно употребляется австрійскими инженерами для помпъ и гидравлическихъ прессовъ. Механическія свойства металла были тщательно испытаны въ вѣнскомъ политехническомъ институтѣ въ присутствіи компетентныхъ судей. Изъ 30 произведенныхъ опытовъ результаты оказались слѣдующіе: для перелома полосы металла, имѣющей площадь поперечнаго сѣченія въ одинъ квадратный дюймъ, потребовались тяжести: послѣ обыкновенной расплавки 27 тоннъ, послѣ ковки до краснаго каленія 34 тонна, тоже при охлажденномъ состояніи 38 тоннъ, тогда какъ обыкновенный пушечный металлъ выдерживалъ только 18 тоннъ. Та же самая мѣдь изъ Бостона, въ Соединенныхъ штатахъ, употреблена была для приготовленія стерро-металла и пушечнаго металла, при чемъ для послѣдняго взято было лучшее англійское олово. Обѣ смѣси плавилась при однихъ и тѣхъ же условіяхъ и отливались въ ту же опоку. Опыты произведены были въ вѣнскомъ арсеналѣ, и результаты оказались слѣдующіе: стерро-металлъ, послѣ простаго плавленія выдерживалъ 28 тоннъ; послѣ ковки до краснаго каленія 32 тонна, при охлажденіи и при уменьшеніи поперечнаго сѣченія бруска до 0,77 кв. дюймовъ—37 тоннъ.

Образцы металла, употребленнаго при опытахъ, были подвергнуты на австрійскомъ монетномъ дворѣ строгому разложенію и оказалось, что составныя части ихъ имѣли слѣдующіе проценты:

	Металлы Политехн. института.	Арсенал. металлы.
Мѣди	55,04	57,63
Шпіаутера	42,36	40,22
Желѣза	1,77	1,86
Олова	0,88	0,15
	100,00	99,86

Опытъ показалъ, что пропорція шпіаутера можетъ измѣняться отъ 38 до 42 процентовъ, безъ матеріальнаго ущерба качеству смѣси. Разность въ количествѣ олова оказывается при этихъ разложеніяхъ довольно значительная и даже больше, чѣмъ слѣдовало бы ожидать.

Удѣльный вѣсъ ковannaго металла равняется 8,37, а удѣльный вѣсъ того же металла, вытянутаго въ проволоку—8,40 Крѣпость литаго металла нѣсколько превосходитъ крѣпость обыкновеннаго пушечнаго металла и увеличивается отъ ковки. Сила сопротивленія давлению стерро-металла въ сравненіи съ пушечнымъ весьма замѣча-

тельна. Г. Андерсонъ допускаетъ только 17 тоннъ для перелома лучшихъ образцовъ пушечнаго металла, подвергнутаго испытанію въ вуличскомъ арсеналѣ. Алюминная или глиноземная бронза, составленная изъ девяти равныхъ по вѣсу частей жѣди и одной алюминія, найдены имѣющими силу сопротивленія, равную 48 тоннамъ, но два другіе образчика, не такъ прочные, выдерживали не болѣе 22½ тоннъ. Г. Андерсонъ даетъ около 26 тоннъ полосовому желѣзу, употребляемому въ Вуличѣ на выдѣлку армстронговскихъ пушекъ, и 35 тоннъ крѣпкой стали, выдержавшей въ Вуличѣ самыя тяжелыя испытанія.

Стерро-металл обладаетъ еще другимъ качествомъ, которое, въ прихѣненіи къ пушкамъ, считается важнѣе силы, сопротивляющейся излому—и именно-необыкновенною эластичностью. Тягучесть простирается до 1,6 всей длины; но и за этимъ предѣломъ онъ остается все еще тягучимъ и возвращаетъ свою первоначальную форму съ прекращеніемъ дѣйствія расширяющей силы. Тягучесть пушечнаго металла равняется 1,159, а желѣза 1,15. Исчислено, что трубка, у которой внутренній радіусъ составляетъ 4,719 сантиметра (около 1¼ дюйма) а внѣшній—11,524 сент. (около 4¼ д.), выдержитъ, если она сдѣлана изъ металла, имѣющаго предѣломъ своей эластичности 1—1,5, давленіе, равное 267 атмосферамъ; но точно такая же трубка, выкованная изъ стерро-металла, выдержитъ давленіе равное 763 атмосферамъ.

Изобрѣтатель предлагаетъ, чтобы въ тяжелой артиллеріи каналъ орудія состоялъ изъ стерро-металла, а его поверхность изъ желѣза или чугуна, толщина котораго должна уменьшаться отъ казенника къ цапфамъ. Стерро-металлъ отъ 35 до 40 процентовъ дешевле пушечнаго металла. Полевые орудія, 4 и 12 фунт. калibra, выдѣлывались изъ отдѣльныхъ штукъ этого металла при дѣйствіи гидравлическаго пресса, и чрезъ это избѣгнуть былъ дорогой процессъ кованья; притомъ же опыты доказали, что выдѣланный такимъ образомъ металлъ имѣетъ тѣ же самыя качества и ту же самую крѣпость, какъ и полосы его, полученные изъ наковальни пароваго молота.

Остается только узнать не будутъ ли сильныя сотрясенія, производимыя стрѣльбою, имѣть вредное вліяніе на этотъ новый металлъ, и не будетъ ли поверхность канала скоро портиться отъ употребленія такой большой пропорціи шпінгута. Если опытъ окажется въ пользу новаго металла, то это будетъ служить поразительнымъ доказательствомъ того, до какой степени небольшое количество одного металла можетъ измѣнить качества большой массы другаго металла или металлической смѣси. Много было сдѣлано изслѣдова-

ній относительно смѣси металловъ, но многое еще и остается неиспытаннымъ. Въ металлургіи мало найдется полей, которыя бы обѣщали болѣе обильную жатву, чѣмъ металлическія смѣси.

НОВЫЙ ПОРОХЪ.

Парижскій корреспондентъ газеты *Times* сообщаетъ, что капитанъ прусской артиллеріи Шульцъ изобрѣлъ новый порохъ, описаніе котораго представилъ императору французовъ. Вслѣдствіе успѣха, сопровождавшаго первые опыты въ присутствіи изобрѣтателя, французское правительство постановило произвести эти опыты въ болѣе обширныхъ размѣрахъ. Въ новый составъ входятъ всѣ основныя части употребляемаго нынѣ пороха, но лишнія и опасныя части его замѣнены другими веществами. Между прочими преимуществами, приписываемыми новому пороху, главнѣйшее состоитъ въ томъ, что его можно готовить, сохранять и перевозить, не опасаясь взрыва до того момента, когда онъ сдѣлается нужнымъ для заряжанія ружей. Въ этомъ отношеніи новый порохъ будетъ безопаснымъ веществомъ для лицъ, занимающихся его выдѣлкою и перевозкою. Кромѣ того, онъ гораздо меньше грязнитъ стволы ружей, чѣмъ нынѣшній порохъ, а надобно замѣтить, что это обстоятельство, долгое время, служило препятствіемъ къ усовершенствованію наръзныхъ стволовъ. Дымъ, производимый порохомъ г. Шульца, имѣетъ столь легкій удѣльный вѣсъ, что исчезаетъ почти немедленно. Это преимущество, по всей вѣроятности, будетъ вполне оценено минерами, которымъ извѣстно, сколько трудностей представляетъ иногда скопленіе дыма при производствѣ подземныхъ работъ. Наконецъ, порохъ г. Шульца вдвое дешевле нынѣшняго, что, главнѣе всего, и заставило французское правительство обратить вниманіе на новое изобрѣтеніе. При введеніи его въ употребленіе во французской арміи, правительство сбережетъ много милліоновъ франковъ.

ОТСТАВКА СЪРЪ Вильяма Армстронга.

Въ началѣ минувшаго мѣсяца сэръ Вильямъ Армстронгъ подалъ прошеніе объ увольненіи его отъ должности, которую онъ занималъ при военномъ министерствѣ въ качествѣ артиллерійскаго инженера (*ordnance engineer*) и главнаго наблюдателя за приготовленіемъ наръзныхъ орудій. Прошеніе это было весьма неожиданно и непріятно для военнаго министерства. Причины отставки не имѣютъ, однакоже, никакой связи предшествовавшими опытами надъ ору-

діями Армстронга и Витворта. Сэръ Вильямъ удаляется единственно потому, чтобы посвятить все свое время исключительно занятіямъ при заводахъ *Elswick Ordnance Company*, въ успѣхъ которыхъ онъ принимаетъ большое участіе. Компанія эта, по прежнему, будетъ доставлять нарѣзные орудія для арміи и флота. Хотя нація терлетъ въ сэръ Вильямъ Армстронгъ полезнѣйшаго слугу, но онъ не могъ оставаться въ настоящей своей должности, не повредивъ своему достоинству, вслѣдствіе распускаемой его врагами молвы, о его недобросовѣстности и корыстолюбіи. Съ удаленіемъ сэра Вильяма отъ службы кончится, по всей вѣроятности, всякая полемика по этому предмету; но все же онъ будетъ продолжать приготовленіе своихъ орудій и представлять ихъ, какъ частный заводчикъ, на публичныя оцѣны, наравнѣ съ другими конкурентами.

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФІЯ

Волга отъ Твери до Астрахани, съ 10 литографированными, и 31 полнотипажнымъ рисунками и картою рѣки. Изданіе общества Самолетъ. Спб. 1862.

Атласъ Волги, по изысканіямъ путей сообщенія капитановъ Плисова и Кисляковскаго 2 и корпуса штурмановъ штабсъ-капитана Моисѣева. Изданъ главнымъ управленіемъ путей сообщенія. Спб. 1860—1861 г.

Въ 1862 г. изданъ обществомъ «Самолетъ» путеводитель: «Волга отъ Твери до Астрахани». До сихъ поръ о немъ, кажется, не сказано было ни слова. Прошлое лѣто (1862), во время перехода изъ Петербурга въ Астрахань на винтовой лодкѣ «Сѣвѣра», я имѣлъ случай прослѣдить нѣсколько этотъ путеводитель. Оставляю въ сторонѣ разборъ его въ историческомъ, статистическомъ и торговомъ отношеніяхъ; пусть люди болѣе свѣдущіе достойно оцѣнятъ труды Н. П. Боголюбова; а я ограничусь поверхностнымъ разборомъ путеводителя только по гидрографической части.

Отправляясь на Волгу съ вѣреннѣмъ мнѣ пароходомъ и не имѣя понятія о плаваніи по этой рѣкѣ, я обратился въ путеводителю (падан. общ. «Самолетъ»), съ надеждою найти въ немъ полезныя для сего указанія; къ сожалѣнію, этого не оказалось.

Географическое описаніе Волги, сдѣланное въ началѣ сочиненія, кратко и ясно; въ немногихъ словахъ авторъ рельефно обрисовываетъ изгибы Волги, ея берега и самый характеръ плаванія. Изъ этого описанія можно подумать, что большая часть перекатовъ и несчастливыхъ отмелей Волги ежегодно мѣняетъ свое мѣсто. Сколько я могъ замѣтить, перекаты Волги съ 1857 г. остались на своихъ мѣстахъ; дагѣ направленіе фарватера осталось тоже, за немногими исклю-

еніемъ.

ченіями. Многіе песчаные острова смыты вовсе или перенесены ниже. На Варваринской мели (ниже г. Юрьевца Поволжскаго) года три тому назадъ напоромъ весенняго льда измѣнило фарватеръ совершенно. Версты четыре ниже этой мели, былъ песчаный островъ, который смыло совершенно въ продолженіе 8 лѣтъ; почти такой же островъ находившійся нѣсколько выше Жигулевскихъ горъ, смыло въ продолженіи 4 лѣтъ, а ниже занесло отмель; послѣдніи 8 или 10 лѣтъ струя теченія, ударяя въ берегъ около Макарьевскаго монастыря, угрожаетъ ему разрушеніемъ; часть монастырской стѣны уже обвалилась, не смотря на усилія укрѣпить берегъ. Не доходя г. Василь-сурска, противъ Позняковскаго затона, наноситъ перекаты (гдѣ мы нашли глубину 7 ф.), и подходя къ городу, фарватеръ перешелъ къ лѣвому берегу по другую сторону острова. На Красновидовской мели послѣдніе три, четыре года струя постепенно переходила къ правому берегу, такъ что теперь фарватеръ отъ красновидовскаго затона идетъ подъ правымъ берегомъ. Изъ этого можно видѣть, что большая часть измѣненій на Волгѣ совершаются постепенно.

Здѣсь будетъ встать сказать нѣсколько словъ объ атласѣ Волги, состоящемъ изъ трехъ частей и издаваемомъ главнымъ управленіемъ путей сообщенія и публичн. знаній. 1 часть атласа—отъ Твери до границы Ярославской губ. Здѣсь русло Волги извилисто и дно каменисто, среднюю глубину фарватера въ межень можно считать около 4 ф., и только на Телятинской мели (версть 30 выше г. Борчевы) глубину 2, 2 ф. и ниже того же города 2,6 ф.; судя по каменистому ложу этой части рѣки, тамъ не могло произойти значительныхъ измѣненій.

2 часть атласа—отъ границы Яросл. губер. до г. Рыбинска. Описъ ея сдѣлана въ 1857 г. кор. инж. пут. сообщ. шт. кап. Кисляковскимъ 2 и корп. флот. штур. шт. кап. Моисѣевымъ. Средняя глубина тоже около 4 ф.; каменистый характеръ ложа рѣки продолжается до г. Мышкина; ниже устья р. Мологи глубина Волги увеличивается 2-ми ф.; между тѣмъ авторъ путеводителя предполагаетъ среднюю глубину волжскаго фарватера въ межень, отъ Твери до Рыбинска, не болѣе 2 ф., и именно отъ 8' до 10 вершковъ.

3 часть атласа, отъ Рыбинска до г. Тетюшина, составлена г. Кисляковскимъ въ 1858 и 1859 г. Съёмка перекатовъ и отмелей этой части Волги производилась въ межень. Авторъ путеводителя полагаетъ наименьшую глубину Волги между устьями Оки и Камы 10 вершковъ. Изъ приведенныхъ ниже цифръ можно будетъ видѣть наименьшую глубину этой части рѣки, найденную мною въ межень прошлаго года; здѣсь же другой столбецъ цифръ съёмки 1858 г. покажетъ сравнительное положеніе перекатовъ.

	Межень	
	1858	1862
Овсянниковская и Гузицкая мели: подъ берегомъ, пройдя поташный заводъ	4 $\frac{1}{2}$ фт.	9 ф.
и нѣсколько ниже на переходѣ къ лѣвому берегу	3 $\frac{1}{2}$ —	6 —
Харчевенская и Сиземская мели: обозначены баками и створными знаками, подходя къ деревнѣ Харчевн	3 $\frac{1}{2}$ —	6 $\frac{1}{2}$ —
и обогнувъ песчаную банку и переходя къ прав. берегу	3 —	8 —
Тракачевская гряда и Попаднѣ перекать: на траверзѣ дерев. Дьякова	4 $\frac{1}{2}$ —	9 —
на самомъ Попаднѣномъ перекатѣ	3 $\frac{1}{2}$ —	8 —
Густомесовская мель: пройдя траверзъ устья рѣчки Кашка	3 $\frac{1}{2}$ —	6 $\frac{1}{2}$ —
Крушинская мель: на половинѣ разстоянія между дерев. Курнцово и Сунгурова	5 —	6 —
противъ дерев. Сунгурова	3 $\frac{1}{2}$ —	7 —
Винная гряды: противъ дер. Сторожова	8 $\frac{1}{2}$ —	11 —
противъ дер. Комарова	4 $\frac{1}{2}$ —	8 —
На Варваринской мели	5 —	5 —
Переломская мель: переходя отъ лѣваго бер. къ острову Сосновецъ	3 $\frac{1}{2}$ —	8 —
и не доходя оконечности того же острова	3 $\frac{1}{2}$ —	6 —
Ветлянская мель: пройдя $\frac{1}{2}$ острова Графскаго	7 —	8 —
Пестовская мель: подъ правымъ берег., пройдя $\frac{1}{2}$ острова Пестовскаго	4 —	9 —
На Телячьемъ бродѣ	4 $\frac{1}{2}$ —	7 —
На Кадницкой мели противъ острова	5 —	7 $\frac{1}{2}$ —
На Юринской мели подъ лѣв. бер. противъ с. Богомолова	7 —	9 —
На Услонской м.: подходя къ лѣв. бер. противъ села Верх. Услонъ	4 $\frac{1}{2}$ —	9 $\frac{1}{2}$ —
На Салищенской грядѣ	8 $\frac{1}{2}$ —	6 $\frac{1}{2}$ —
— Горохницкой м., обстав. баками	3 $\frac{1}{2}$ —	6 —
На Фоинской мели, подъ лѣв. бер., пройдя с. Фоино	6 $\frac{1}{2}$ —	10 —
На Гремачевской мели	4 $\frac{1}{2}$ —	9 —
— Анненской мели, пройдя д. Ударъ и переходя къ правому обрѣзистому берегу	7 —	7 $\frac{1}{2}$ —

На Васильевской мели, переходя къ обрывистой оконечности праваго бер. острова Нижняго. 5 — 5', —

На Красновидовскомъ переватѣ 6 — 6 —

Спрашивается, на сколько вышеозначенныя мели и перекаты мѣшаютъ судоходству? Между тѣмъ, въ путеводителяхъ сказано общими мѣстами, что такія то мели и перекаты затрудняютъ плаванье.

Замѣчательно, что землечерпательная машина еще не касалась этихъ мелей (*), и я не сомнѣваюсь, что наука можетъ значительно облегчить судоходство по Волгѣ. На Дунаѣ, гдѣ теченіе гораздо быстрее и движеніе земляныхъ частицъ и песку гораздо значительнѣе, одна отмель (именно близъ устья р. Попадьи) углублена слишкомъ на 4 ф. помощью землечерпательной машины и нѣкоторымъ суженіемъ фарватера. Вообще судоходство по Волгѣ много терпитъ отъ недостатка лоцпъ рѣки и отъ ограниченности рѣчной полиціи. Правда, что нѣкоторые мели и фарватеръ обставлены баканами и обезпечены створными знаками; но на нихъ нельзя полагаться, потому что баканы эти нерѣдко стаскиваются бечевами, а створные шесты валяются на пескѣ. Солдаты пут. сооб., замѣняющіе рѣчную полицію, поступаютъ сюда изъ неспособныхъ нижн. чин. арміи и гарнизона (**), и кромѣ того число ихъ весьма ограничено.

Князь А. Углицкій.

Краткій русско-японскій словарь, сост. лейтент. Гр. Сутковымъ, С.-Петербургъ, 1860.

VOCABULAIRE FRANCAIS - JAPONAIS, par M. Grégoire Soutcovoy, Paris, 1862.

DICTIONNAIRE JAPONAIS-FRANCAIS, publié par Leon Pagés, 1860, 1861. 4 livraisons, d'environ 200 pages chacune.

Въ 1860 году, г. лейтенантъ Гр. Сутковой, вернувшись изъ крутосвѣтнаго плаванія на фрегатѣ «Аскольдъ», издалъ литографированный русско-японскій словарь. Словарь этотъ состоитъ изъ трехъ столбцовъ словъ: русскихъ, японскихъ—русскими буквами и япон-

(*) Нѣкоторые изъ нихъ, какъ напр. Винная и Каменная гряды, разчищены и камни вытасканы; но лоцмана жалуются, что прибрежные жители, съ умысломъ снова засариваютъ фарватеръ, ибо чрезъ эту разчистку они лишались дохода—отъ перегрузки и бѣдствія судовъ.

(**) Кажется, съ 1862 г. разрѣшено прибрежную команду эту замѣнять вольнонаемными.

ских—японскими писменами. Такимъ образомъ, съ помощію этого словаря, при знаніи русскаго языка, можно объясниться съ японцемъ, не слыхавъ прежде того ни одного японскаго слова. Способъ, по которому составленъ былъ словарь этотъ, авторъ объясняетъ самъ въ предисловіи: «я началъ, говоритъ онъ, записывать всѣ слышанныя мною слова, повѣрилъ ихъ съ однимъ японскимъ чиновникомъ въ Эддо, привелъ въ алфавитный порядокъ и въ настоящее время предлагаю этотъ маленькій русско-японскій словарь, какъ начало будущаго практическаго лексикона, котораго дальнѣйшее составленіе лежитъ на послѣдующихъ путешественникахъ». Конечно, при такомъ способѣ составленія и отсутствіи полноты, словарь этотъ не можетъ имѣть никакого научнаго значенія, но судамъ нашимъ, такъ часто бывающимъ теперь въ Японіи, онъ, мы увѣрены, много поможетъ въ частныхъ, ежедневныхъ сношеніяхъ съ японскими торговцами и другими лицами, съ которыми не всегда можно объясниться по англійски.

Намъ кажется, что мысль г. Сутковаго, о печатаніи его словаря послѣдующими путешественниками, могла бы легко, при помощи этого же словаря, быть приводима въ исполненіе нашими офицерами эскадры Тихаго океана. Конечно, изданные результаты такихъ трудовъ не дадутъ желающимъ возможности изучить японскій языкъ, но во всякомъ случаѣ, какъ словарь г. Сутковаго, такъ и послѣдующія дополненія помогутъ начинающему приступить къ этому изученію и несказанно облегчатъ сношенія нашихъ судовъ съ японскими портами. А сознаніе въ такой заслугѣ, кажется, можетъ служить для всякаго достаточнымъ поводомъ удѣлить этому труду незначительную часть своихъ досуговъ.

Кромѣ этого словаря, г. Сутковой составилъ, или лучше сказать, перебралъ изъ него, такой же словарь французско-японскій, также въ три столбца, и отослалъ его въ іюлѣ 1862 года чрезъ морской ученый комитетъ въ Парижъ, въ подарокъ французскому морскому министерству. Въ августѣ начальникъ канцеляріи французскаго морскаго министра увѣдомилъ ученый комитетъ, что словарь г. Сутковаго, принятый съ большою благодарностію министерствомъ, будетъ помѣщенъ въ «Revue Maritime et Coloniale»; вѣсть съ этимъ г. Сутковой получилъ отъ министра флота и колоній любезное, благодарственное письмо. Въ декабрѣ же, тотъ же начальникъ канцеляріи министра, увѣдомляя ученый комитетъ о томъ, что словарь г. Сутковаго помѣщенъ уже въ декабрьской книжкѣ журнала «Revue Maritime et Coloniale», прислалъ 30 отдѣльных оттисковъ этого словаря съ просьбою передать 20 изъ нихъ автору. Мы видѣли эту книжку и не можемъ пройти молчаніемъ

о щегольскомъ видѣ этого изданія, въ особенности при сравненіи его съ нашимъ русскимъ изданіемъ.

Во Франціи, въ 1860 и 1861 годахъ, былъ изданъ г. Леономъ Пажесомъ: «Словарь японско-французскій», заключающій въ себѣ: 1) собственно словарь и примѣры японскіе, 2) японскія письма и 3) объясненія. Трудъ этотъ былъ составленъ по словарию японско-португальскому, изданному въ 1603 году въ Нагасаки католическими миссіонерами. Намъ не удалось видѣть книги г. Пажеса, но по самому заглавію ея ясно видно, что она не можетъ служить для той цѣли, для которой назначенъ словарь г. Сутковаго — облегчить сношенія съ японцами для лицъ, незнакомыхъ съ ихъ языкомъ.

**REISE DER OESTERREICHISCHEN FREGATTE «NOVARA» UM
DIE ERDE UNTER DEN BEFEHLEN DES COMMODORE B. VON WUL-
LENSTORF-URBAIN.**

Вручѣнное плаваніе австрійскаго фрегата *Новара* въ 1857, 1858 и 1859 годахъ, подъ начальствомъ командора Б. фонъ Вуленсторфа-Урбана. Вѣна, 1861 и 1862 г., въ 8, три части, X, 368, VI, 454 и VI, 486 стр., съ большими и мелкими картами, хромолитографіей и полтинажей въ текстѣ. Цѣна 12 р. 15 к. (7 Мюнха).

Эти три тома, переведенные уже на англійскій языкъ (*), составляютъ историческую часть обширнаго и роскошнаго изданія, изъ специальныхъ отдѣловъ котораго вышла пока только первая книжка гидрографическаго отдѣла: «астрономическія опредѣленія надъ приливами и отливами (**)». Затѣмъ явятся послѣдовательно слѣдующія книжки гидрографическаго отдѣла и отдѣлы по части геологіи, зоологіи, ботаники, этнографіи, антропологіи, медицины, статистики, и торговли. Текстъ историческаго отдѣла, съ которымъ мы теперь знакомимъ нашихъ читателей, составленъ, какъ по собственнымъ наблюденіямъ, такъ и по запискамъ морскихъ и ученыхъ членовъ экспедиціи, докторомъ Карломъ Шерцеромъ, занимавшимся во время путешествія географіею и этнографіею посѣщенныхъ имъ странъ.

(*) Narrative of the circumnavigation of the globe by the Austrian frigate *Novara* by Dr. Karl Scherzer.

(**) Вѣна, 1862 г., въ 4, 80 стр., съ чертежами. Цѣна 2 р. 30 к.

42 пуш. фрегатъ *Новага* отплылъ съ уменьшенною артиллеріею и съ особеннымъ внутреннимъ устройствомъ, сообразнымъ требованіямъ экспедиціи, изъ Триеста 30 апрѣля 1857 года, съ трюкомъ цѣлью—доставить высшее образованіе офицерамъ и гардемаринамъ, показать австрійскій военный флагъ въ странахъ, гдѣ его еще никогда не видали, и обогатить науку учеными изысканіями по всѣмъ ея областямъ.

Экипажъ фрегата состоялъ изъ 352 чел., а именно изъ начальника экспедиціи, командора Вюллерсторфа, командира фрегата, барона Пека, 1 корабельнаго лейтенанта, 1 фрегатскаго лейтенанта, 3 корабельныхъ прапорщиковъ, 2 фрегат. прапорщиковъ, 14 гардемаринъ, 1 комиссара, 4 врачей, 1 священника, 6 ученыхъ, 1 художника, 301 унт.-оф. и нижн. чиновъ флота, адмиралтейскихъ мастерскихъ, морской артиллеріи и морскаго баталіона, 7 музыкантовъ и 9 слугъ.

Фрегатъ, возвратившійся въ Триестъ 26 августа 1859 года, проплылъ 51 686 миль, посѣтивъ 25 гаваней; провелъ 551 день подъ парусами (*), 298 дней на якорѣ и привезъ: по части зоологій 320 млекопитающихъ животныхъ, 1500 птицъ, 950 земноводныхъ животныхъ, 2000 рыбъ, 6550 раковинъ, 13 000 насѣкомыхъ, 950 скорлупокожихъ, 500 морскихъ звѣздъ и т. п., 60 скелетовъ, 50 череповъ, 120 гнѣздъ и 250 яицъ; по части антропологій—до 100 череповъ и не менѣе богатія собранія по части ботаники, минералогіи и этнографіи.

Если имѣющія выходить, отдѣльныя ученыя приложенія исключительно предназначены для специалистовъ, съ тѣмъ, чтобы содѣйствовать обогащенію науки, то цѣль труда г. Шерцера состоитъ въ популяризованіи разнородныхъ и разнообразныхъ результатовъ экспедиціи общепонятнымъ изложеніемъ, одинаково занимательнымъ и полезнымъ для образованныхъ читателей всѣхъ сословій, не исключая заводчиковъ, фабрикантовъ, купцовъ и судохозяевъ, о распространеніи и разширеніи познаній конхъ такъ мало до сихъ поръ заботились въ описаніяхъ путешествій и вторымъ такъ необходимо знать, какъ потребности дальнихъ странъ въ произведеніяхъ и издѣліяхъ ихъ отечества, такъ и современное состояніе

(*) 20 дн. до Гибралтара, 7 дн. до Мадеры, 49 дн. до Рио-Жанейро, 22 дн. до мыса Доброй Надежды, 24 дн. до острова Св. Павла, 31 д. до Цейлона, 15 дн. до Мадраса, 27 дн. до Никобарскихъ острововъ, 29 дн. до Суматры, 13 дн. до Батавіи, 17 дн. до Манилы, 10 дн. до Гонконга, 8 дн. до Шанхая, 35 дн. до острова Puunipet (открытаго въ 1828 г. Э. П. Литле), 29 дн. до острова Sikayana (Stewarts Islands), 19 дн. до Сиднея, 15 дн. до Новой Зеландіи, 24 дн. до Таити, 48 дн. до Валпарайзо, 62 дн. до Гибралтара, 18 дн. до Ратуны, 2 дн. до Пола и 1 д. до Триеста.

рынковъ этихъ дальнихъ странъ. Г. Шерцеръ знакомитъ съ особенною заботливостію и съ практической точкой зрѣнія австрійскій торговый и промышленный міръ съ малоизвѣстными ему источниками для его дѣятельности. Независимо отъ этого вниманія къ торговымъ интересамъ Австріи, имѣется еще въ виду издать въ непродолжительное время отдѣльныя книги, какъ напр. «Торговля Бразиліи съ Европою и значеніе этой торговли для Германіи и Австріи» и др. под. сочиненія.

Въ научномъ, и въ особенности въ морскомъ отношеніяхъ достойно замѣчанія участіе, которое принялъ въ экспедиціи патріархъ ученаго міра — Гумбольдтъ, подаривъ ей инструкцію, замѣчательную тѣмъ, что была написана великимъ ученымъ въ одну ночь и въ одинъ присѣсть, ибо онъ лежалъ больнымъ, когда получилъ приглашеніе отъ эрцгерцога Фердинанда Максимилиана содѣйствовать экспедиціи своею опытностію и своими обширными свѣдѣніями и едва сталъ поправляться, когда скорое отплытіе фрегата *Novara* ему не позволило отложить работу и заняться ею, какъ бы онъ того желалъ и какъ онъ это дѣлалъ на досугъ для другихъ экспедицій, какъ напр. для разныхъ французскихъ путешествій и для антарктическаго плаванія сэра Джемса Росса. Этотъ образецъ глубокихъ познаній, свѣжести памяти и быстрыхъ соображеній маститаго старца кончается словами:

«.... Такъ какъ меня уже не будетъ въ числѣ живыхъ, когда фрегатъ *Novara* возвратится въ Триестъ съ научными богатствами, съ новыми свѣдѣніями о мертвой и органической природѣ, о члвчвческихъ племенахъ и о ихъ нравахъ и языкахъ, то молю Всевышняго Бога, дабы онъ сопровождалъ великое и благородное предпріятіе своимъ благословленіемъ на славу общаго германскаго отечества. Набрасывая въ настоящую ночь мои кривыя и неразборчивыя строки, я съ умиленіемъ и подробно вспоминаю ту радостную эпоху моей жизни, когда я, 58 лѣтъ тому назадъ, въ чудныхъ садахъ Шенбруна, готовился къ большому путешествію и пользовался съ признательностію дружескою благосклонностію стараго Жакена (Jasquin) (*) и Петра Франка (**).

Берлинъ, ночью 7 апрѣля 1857 г.

Ал. Гумбольдтъ.

(*) Баронъ Николай Іосифъ Жакенъ, происходившій отъ французскаго семейства, которое переселилось въ Голландію, родился въ Лейденѣ 16 февраля 1727 года и скончался въ Рѣмѣ 24 октября 1817 года. Онъ былъ одинъ изъ замѣчательнѣйшихъ ботаниковъ своего времени, путешествовалъ съ 1755 по 1759 годъ, по порученію австрійскаго правительства, по Америкѣ, и послѣднее свое сочиненіе написалъ на 84 году своей дѣятельной и для наукъ полезной жизни.

(**) Юганъ Петръ Франкъ, родившійся 19 марта 1745 и скончавшійся 24 апрѣля

Командору же Вюллерсторфу писалъ онъ въ ту же ночь:

«Примите, милостивый государь, какъ начальникъ фрегата *Novara*, назначеннаго милостию императора для великаго, благороднаго предпріятія во славу германскаго отечества и наукъ, снисходительно выраженіе моего почитанія; при чемъ, едва поправляясь отъ болѣзни, почти въ моментъ вашего отплытія, я себѣ позволяю вамъ представить покорнѣйше *нѣсколько физическихъ и геогностическихъ воспоминаній*, изъ коихъ нѣкоторыя, быть можетъ, послужатъ съ пользою замѣчательнымъ ученымъ, которые имѣютъ счастье участвовать въ экспедиціи. Я бы вамъ не сообщилъ и этого немногаго, еслибъ къ тому меня не побудилъ милостивый и любезный вызовъ его императорскаго высочества эрцгерцога Фердинанда Максимилиана. То, что я прибавилъ морскаго о направленіи и температурѣ морскихъ теченій и о магнетическихъ дугахъ, предоставляю въ особенности *вашей* снисходительности. Когда намекаешь, кажется, будто хочешь учить — я же далекъ отъ подобной надменности. Такъ какъ у меня не остается ни программы, ни черноваго оригинала работы, которою занимался съ любовью и которую испестрилъ цифрами, то, быть можетъ, было бы не безъ пользы дать переписать эту работу знакомому съ предметомъ лицу. Позволяю себѣ поручить вашему покровительству и вашей благосклонности моихъ ученыхъ и милыхъ друзей: доктора Фердинанда Гохштетера, доктора Карла Шерцера и доктора Роберта Лаллемана, который разѣхался со мною въ своей послѣдней поѣздкѣ чрезъ Берлинъ, для передачи мнѣ своего важнаго сочиненія о желтой лихорадкѣ въ предѣлахъ тропикахъ.

Съ искреннимъ почитаніемъ и съ самымъ пламеннымъ желаніемъ успѣха столь превосходно приготовленному предпріятію, пребываю-
вашъ покорнѣйшій

Ал. Гумбольдтъ.

Берлинъ, ночью 7 апрѣля 1857 г.

Любознательный читатель найдетъ въ трудѣ г. Шерцера не только подробныя и разнообразныя свѣдѣнія о посѣщенныхъ фрегатомъ мѣстахъ, но и о странахъ, близъ которыхъ приходилось проплыть этому судну и получить достовѣрныя и новѣйшія данныя въ другихъ портахъ. Такъ напр. въ третьемъ томѣ, часть XX главы посвящена острову Питкэрну, мимо котораго фрегатъ прошелъ въ разстояніи менѣе ста миль. Къ описанію исторіи жителей острова

1821 года, былъ извѣстный германскій врачъ и авторъ многихъ медицинскихъ книгъ. Прослуживъ въ Австріи съ 1795 по 1804 годъ, онъ прожилъ въ Россіи до 1808 года, будучи сперва профессоромъ въ Вильнѣ, а потомъ въ Петербургѣ, гдѣ также былъ лейбъ-медикомъ при императорскомъ дворѣ.

приложены: карта, на которой нанесено чудное плаваніе въ 3600 миль на гребномъ суднѣ капитана Блая, и портретъ матроса Адамса.

Г. Шерцеръ, которому, по своей специальности, пришлось бы, болѣе чѣмъ прочимъ ученымъ оставаться празднымъ въ продолженіе 82 дневнаго плаванія фрегата изъ Валпарайсо въ Гибралтаръ, покинулъ судно въ «Долинѣ Рая» и явился на *Novara* въ Гибралтаръ, посѣтивъ на частныхъ пароходахъ между Валпарайсо и Панамой двѣнадцать портовъ и между Аспинваломъ и Гибралтаромъ портъ Картагена, датскую колонію Санктъ-Томась, Фальмутъ, Соутгэнтъ и Лондонъ. Проплывъ изъ Валпарайсо (который оставилъ 5-ю днями послѣ отплытія *Novara*) до Гибралтара 8832 мили, г. Шерцеръ употребилъ на это путешествіе 77 дней и, исключая остановки въ портахъ—29 сутокъ. Описаніе этой отдѣльной поѣздки заключается въ XXII главѣ третьяго тома. Замѣчательнъ необыкновенный случай, что англійскій пароходъ, на которомъ находился пассажиромъ г. Шерцеръ, бросилъ якорь въ Гибралтаръ одновременно съ фрегатомъ *Novara*.

Изобиліе и художественное достоинство картъ и рисунковъ карандаша живописца Юсифа Зеленаго (Selleny) вполне соотвѣтствуютъ типографскому изяществу всего изданія. Большую цѣну придаютъ сочиненію, кромѣ многихъ картъ съемохъ и промѣровъ, карты, на которыхъ, для наглядности читателя, нанесены отъ порта до порта суточные курсы фрегата. Кромѣ того, вложена въ корешкѣ перваго тома меркаторская карта всего свѣта, съ тѣми же курсами, что при чтеніи чрезвычайно удобно, представляя читателю возможность имѣть карту постоянно предъ глазами.

Каждый томъ оканчивается большимъ числомъ приложеній; между ними напр. полный списокъ экипажа фрегата; указаніе погруженной провизіи при отплытіи изъ Триеста; стоимость издержекъ на экспедицію по третямъ, на жалованье, покупку провизіи, исправленія, покупку книгъ, инструментовъ и медикаментовъ, на лоцмановъ и буксировку, на почтовые расходы, на наемъ гребныхъ судовъ и пр. и пр. Прибавивъ къ издержаннымъ на всѣ эти предметы 287 000 руб. сер. еще около 36 000 руб. сер. за приготовленіе фрегата къ походу и около 26 000 руб. за принятые въ Триестѣ на четыре мѣсяца жизненные припасы всѣхъ родовъ, оказывается, что кругосвѣтное плаваніе фрегата обошлось австрійскому правительству около 350 000 р. с. (587 200 гульд. сер., или въ 616 560 гульд. асс.).

А. Фр.

КАРТЫ И КНИГИ, ИЗДАННЫЯ АНГЛІЙСКИМЪ АДМИРАЛТЕЙСТВОМЪ ВЪ 1861
И 1862 ГОДАХЪ И ПРИСЛАННЫЯ ВЪ ГИДРОГРАФИЧЕСКІЙ ДЕПАРТАМЕНТЪ
МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА.

ЛѢ по католугу англійскаго адмиралтейства.

30, Plymouth Sound.

2813, Lochs Buy and Spelve.

2814, Loch Linnhe, South part.

2841, Harris Sound to Aird Bhreidhnis.

2825, Lochs Eport and Maddy.

1824*b*, Ireland, West Coast.

1447, Dublin Bay and Liffey River.

1237, Lough Larne.

2811, Kinnagoe Bay to Dunaff head.

1879, Aran I, to Dawros head.

2870, Rockall Islet.

2790, Blasket Sound and Islands.

2844, Dingle and Ventry Harbours.

195, Valetta Harbours.

2536 *a*, Candia or Crete Island, Western portion.

1667, Rhodes Island and Ports.

2835, Danube River, delta of.

2632, Iskanderün to Markhab.

1576, Tripoli Roadstead.

2794, Said, ancient Sidon.

2903, Sür, ancient Tyre.

303, St. Pierre Island.

2829, Placentia Harbour.

2828, Basque Port.

2830 *a, b*, Quebec to Lachine rapids, 2 sheets.

2855, Pope Head to Charles Island.

2890, Nantucket Shoals to Block Island.

266, Great Egg Harbour to Albemarle Sound.

267, Albemarle Sound to Cape Fear.

268, Cape Fear to St. Catherine Island.

2821, Grenada Island.

504, — St. George's Harbour.

2854, Punta Delgada to Anton Lizardo.

2908, Surinam River.

2887, Mare Island and Karquines Straits.

2885, San Diego Bay.

1897 *a*, Esquimalt Harbour.

- 1897 *b*, Victoria Harbour
 2840, Haro Strait and Middle Channel.
 397, Volta River.
 143, Ogun or Abbeokuta —
 146, Brass and St. Nicholas —
 2776 *a* to *e*, Kwara River, 5 sheets.
 83, Rovuma River.
 2838, Jubal Strait.
 2869, Maskat and Matreh.
 2837 *a, b*, Persian Gulf, 2 sheets.
 2031, Ceylon, S. Coast, Singane River to Peo Point.
 2815, — — including the Bassas.
 2023, Singapore New Harbour.
 389, Shanghai City and Environs.
 2840, Hankau to Yoh-chaufu.
 2809, Nanking to Shanhai.
 1256, Pe-chili and Liau-tung Gulfs.
 2823, Wei-hai-wei Harbour.
 2846, Lung-mun —
 1260, Chifu or Yentai.
 2891, Liau River.
 2833, Society Bay, Port Adams.
 2827, Ta-lien-whan Bay.
 2847, Hai-yun Island.
 2759 *a, b*, Australia, General Charts, 2 sheets.
 2857, New Caledonia and Loyalty Islands.
 2904, Aneiteum, Erronan, etc., Islands.
 2868, Tubuai Island Anchorage.
 Adriatic Pilot.
 West India — , Vol. 1.
 Vancouver Island — , 1861.
 Sun's True Bearings, or Azimuth, for the Parallels of
 49° and 50° N.
 Admiralty Manual for ascertaining and applying the De-
 viations of the Compass, 1862 (*).
 Lighthouse Books to 1862.
 Hydrographic Instructions to Surveyors, 1862 (**).
 Diagram to facilitate the obtaining a Ship's position by
 Sumner's method.

(*) Эта книга переведена и уже въ половину отпечатана.

(**) Эта весьма полезная книга переводится и въ скоромъ времени поступить въ печать.

ЛОЦМАНСКІЯ ЗАМѢТКИ.

Балтійское море.

Склоненіе компаса въ аландскихъ шхерахъ.— (№ 49). —Во время гидрографическихъ работъ, въ 1862 г., было определено склоненіе компаса въ слѣдующихъ мѣстахъ:

На о-въ Утэ	8° 44' W
— — Лензундъ	8° 40' W
— — Смодтеръ	8° 40' W
— — Гамшеръ	8° 42' W
— — Венокалькшеръ	8° 50' W
— — Сильшеръ	7° 36' W
— О оконечности о-ва Венэ.	9° 7' W
— W оконечности — Венэ.	3° 59' O

(Отчетъ начальн. съемки Балтійск. моря за 1862 г.).

Новыя банки въ аландскихъ шхерахъ.— (№ 50). —Во время гидрографическихъ работъ въ Балтійскомъ морѣ, въ 1862 году, были найдены и обследованы слѣдующія банки, неозначенныя на картахъ:

1) 5-ти футовая, въ діаметрѣ 7 саж., находящаяся отъ сигнала Венокалькшеръ на SO $3\frac{1}{4}^{\circ}$ въ 5 верст. 345 саж.

2) 4 футовый подводный камень, въ діаметрѣ 15 саж., лежащій отъ того же сигнала на SW $15\frac{1}{4}^{\circ}$, въ 3-хъ верст. 134 саж.

3) 1-футовый подводный камень, въ діаметрѣ 20 саж., находящійся отъ того же сигнала на SO 19° , въ 3 верст. 128 саж.

4) 12-футовая, въ діаметрѣ 40 саж., лежащая отъ сигнала Венокалькшеръ на SO 4° , въ 6 верст. 390 саж.

5) 9-футовая, въ діаметрѣ 30 саж., находящаяся отъ того же сигнала на SO $3\frac{1}{2}^{\circ}$, въ 6 верст. 36 саж.

6) 10-футовая, въ діаметрѣ 10 саж., лежащая отъ того же сигнала на SO $2\frac{1}{2}^{\circ}$, въ 3 верст. 92 саж.

7) 26-футовая, длиною на SO и NW 40 саж., а шириною 30 саж., находящаяся отъ сигнала Венокалькшеръ на SW $3\frac{3}{4}^{\circ}$, въ 6 верст. 30 саж.

8) 11-футовая, въ діаметрѣ 32 саж., лежащая отъ того же сигнала на SW $4\frac{3}{4}^{\circ}$, въ 5 верст. 72 саж.

9) 16-футовая, въ діаметрѣ 42 саж., находящаяся отъ того же сигнала на SW $7\frac{1}{2}^{\circ}$, въ 3 верст. 459 саж.

10) 6-футовая, длиною отъ NO на SW 55 саж., шириною на O и W 30 саж., лежащая отъ того же сигнала на SW 18° въ 6 верст. 69 саж.

11) 3-футовая, въ діаметрѣ 55 саж., находящаяся отъ того же сигнала на SW 13° въ 6 верст.

12) 12-футовая, въ діаметрѣ 11 саж., лежащая отъ того же сигнала на SW $32\frac{3}{4}^{\circ}$, въ 3 верст. 342 саж.

13) 30-футовая, въ діаметрѣ 20 саж., находящаяся отъ того же сигнала на SW $10\frac{1}{2}^{\circ}$, въ 8 верст. 320 саж.

14) 18-футовая, въ діаметрѣ 27 саж., лежащая отъ того же сигнала на SW 14° , въ 6 верст. 360 саж.

15) 30-футовая, въ діаметрѣ 32 саж., находящаяся отъ того же сигнала на SW 17° , въ 7 верст. 42 саж.

16) 28-футовая, въ діаметрѣ 14 саж., лежащая отъ того же сигнала на SW $13\frac{1}{2}^{\circ}$ въ 7 верст.

17) 13-футовая, въ діаметрѣ 77 саж., находящаяся отъ сигнала Кловгадъ на SO 10° , въ 3 верст. 84 саж.

18) 8-футовая, длиною по меридіану 60, а шириною по параллели 42 саж., лежитъ отъ того же сигнала на SO $13\frac{1}{4}^{\circ}$, въ 2 верст. 306 саж.

19) 21-футовая, въ діаметрѣ 43 саж., находящаяся отъ того же сигнала на SO $6\frac{1}{2}^{\circ}$, въ 6 верст. 296 саж.

20) 22-футовая, въ діаметръ 17 саж., лежащая отъ того же сигнала на SO $10\frac{1}{2}^{\circ}$, въ 7 верст. 192 саж.

21) 18-футовая, длиною по параллели 116 саж., а по меридіану 48 саж., находящаяся отъ того же сигнала на SO $51\frac{1}{2}^{\circ}$, въ 1-й верстѣ 480 саж.

22) 18-футовая, въ діаметръ 18 саж., лежащая отъ того же сигнала на SO 42° , въ 1 верстѣ 320 саж.

23) 20-футовая, въ діаметръ 20 саж., находящаяся отъ того же сигнала на SO 20° , въ 3 верст. 180 саж.

24) 24-футовая, въ діаметръ 13 саж., лежащая отъ того же сигнала на SO 24° , въ 3 верст. 420 саж.

25) 30-футовая, длиною по меридіану 92, а шириною—60 саж., находящаяся отъ того же сигнала на NO 70° , въ 2 верст. 56 саж.

26) 8-футовая, длиною по меридіану 78, а шириною 48 саж., лежащая отъ того же сигнала на NO 67° , въ 1 верстѣ 120 саж.

27) 24-футовая, длиною по меридіану 84, а шириною 42 саж., находящаяся отъ сигнала Кловгадъ на NO 32° , въ 2 верст. 286 саж.

28) 15-футовая, длиною по меридіану 88, а шириною 46 саж., лежащая отъ того же сигнала на SO 89° , въ 228 саж.

29) 30-футовая, въ діаметръ 13 саж., находящаяся отъ того же сигнала на NO $33\frac{1}{2}^{\circ}$, въ 338 саж.

30) 24-футовая, въ діаметръ 18 саж., лежащая отъ того же сигнала на NW 17° , въ 354 саж.

31) 12-футовая, въ діаметръ 11 саж., находящаяся отъ того же сигнала на SW 37° , въ 2 верст. 16 саж.

32) 28-футовая, въ діаметръ 12 саж., лежащая отъ того же сигнала на SW 63° въ 1 верстѣ 174 саж.

33) 6-футовый подводный камень, въ діаметръ 60 саж., находящійся отъ того же сигнала на NW 23° , въ 3 верст. 202 саж.

34) 4-футовый подводный камень, въ діаметръ 10 саж., лежащій отъ того же сигнала на SO 39° , въ 2 верст. 184 саж.

35) 30-футовая, названная «Компасъ», въ діаметръ 10 саж., находящаяся отъ того же знака на SO 9° , въ 11 верст. 250 саж.

36) 12-футовая, названная «Секстанъ», длиною по меридіану — 1 верста 210 саж., а по параллели—240 саж., лежащая отъ сигнала Кловгадъ на SO 13° , въ 7 верст. 406 саж.

37) 27-футовая, въ діаметрѣ 40 саж., находящаяся отъ сигнала Юрмокалькшеръ на SO 27° , въ 6 верст. 326 саж.

38) 17-футовая, длиною по меридіану—140, а шириною—90 саж., лежащая отъ того же сигнала на NO 57° , въ $7\frac{1}{4}$ верст.

39) 30-футовая, длиною по параллели—100, а шириною—40 саж., находящаяся отъ того же сигнала на SO 34° , въ 6 верст. 310 саж.

40) 30-футовая, въ діаметрѣ 40 саж., лежащая отъ того же сигнала на SO 36° , въ 7 верст.

41) 30-футовая, въ діаметрѣ 44 саж., находящаяся отъ того же сигнала на SO $67\frac{1}{2}^{\circ}$, въ 8 верст.

42) 27-футовая, въ діаметрѣ 60 саж., лежащая отъ того же сигнала на SO 49° , въ 4 верст. 216 саж.

43) 24-футовая, въ діаметрѣ 50 саж., находящаяся отъ того же сигнала на SO 68° , въ 7 верст. 25 саж.

44) 27-футовая, въ діаметрѣ 44 саж., лежащая отъ того же сигнала на SO 82° , въ 7 верст. 300 саж.

45) 25-футовая, въ діаметрѣ 42 саж., находящаяся отъ того же сигнала на SO $84\frac{1}{2}^{\circ}$, въ 7 верст. 200 саж.

46) 21-футовая, длиною по параллели—80, а шириною по меридіану—52 саж., лежащая отъ того же сигнала на SO 80° , въ 7 верст.

47) 9-футовая, длиною по меридіану—320, а шириною—286 саж., находящаяся отъ сигнала Юрмокалькшера на SO 78° , въ 5 в. 408 с.

48) 21-футован, длиною по меридіану 100 саж., а шириною 80 саж., лежащая отъ того же сигнала на SO 79° , въ 5 верст. 200 саж.

49) 6-футовая, длиною по меридіану—230, а шириною 84 саж., находящаяся отъ того же сигнала на SO 89° , въ 6 верст. 328 саж.

50) 3-футовый подводный камень, въ діаметрѣ 48 саж., лежащій отъ того же сигнала на NO 84° , въ 4 верст.

51) 9-футовая, длиною по параллели 130, а шириною 108 саж., находящаяся отъ того же сигнала на NO 53° , въ 5 верст. 180 саж.

52) 6-футовая, въ діаметрѣ 10 саж., лежащая отъ сигнала Стурхаруна на SW $30\frac{1}{2}^{\circ}$, въ 6 верст. 204 саж.

53) 30-футовая, длиною отъ NW къ SO 35 саж., а шириною 15 саж., находящаяся отъ того же сигнала на SO 37° , въ 4 верст. 352 саж.

54) 30-футовая, длиною отъ NW къ SO 50, а шириною 30 саж., лежащая отъ того же сигнала на SW 20° , въ 6 верст. 60 саж.

55) 12-футовая, въ діаметрѣ 15 саж., находящаяся отъ того же сигнала на SO 65°, въ 3 верст. 100 саж.

56) 2-футовая, длиною по меридіану 32, а шириною 20 саж., лежащая отъ того же сигнала на NO 70°, въ 3 верст.

57) 10-футовая, въ діаметрѣ 8 саж., находящаяся отъ сигнала Кловгадъ на NW 80° въ 2 $\frac{1}{2}$ верст.

58) 30-футовая, длиною по меридіану—60, а шириною 42 саж., лежащая отъ сигнала Стурхаруна на SO 85° въ 380 саж.

59) 12-футовая, въ діаметрѣ 115 саж., находящаяся отъ того же сигнала на NO 50°, въ 1 верстѣ 60 саж.

60) 5-футовая, въ діаметрѣ 40 саж., лежащая отъ сигнала Кловгадъ на NW 80°, въ 3 верст.

61) 2-футовый подводный камень, въ діаметрѣ 7 саж., находящійся отъ сигнала Смэдшеръ на NO 26°, въ 1 верст.

62) 3-футовый подводный камень, въ діаметрѣ 4 саж., лежащій отъ сигнала Стурхаруна на SW 73°, въ 180 саж.

63) 2-футовый подводный камень, въ діаметрѣ 5 саж., находящійся отъ того же сигнала на SW 60°, въ 245 саж.

64) 2-футовый подводный камень, въ діаметрѣ 5 саж., лежащій отъ того же сигнала на SW 52°, въ 278 саж.

65) 1-футовый подводный камень, въ діаметрѣ 5 саж., находящійся отъ того же сигнала на SW 33°, въ 450 саж.

66) 9-футовая, въ діаметрѣ 35 саж., лежащая отъ того же сигнала на SW 25°, въ 1 верст.

67) 9-футовая, длиною по параллели 160, а шириною по меридіану 80 саж., находящаяся отъ того же сигнала на SW 20°, въ 1 $\frac{1}{2}$ верст.

68) 3-футовая, въ діаметрѣ 100 саж., лежащая отъ сигнала Смэдшера на SO 45 $\frac{1}{2}$ °, въ 1 $\frac{1}{2}$ верст.

69) 5-футовая, длиною по параллели 142, а шириною по меридіану 104 саж., находящаяся отъ сигнала Стурхаруна на NW 7 $\frac{1}{2}$ °, въ 762 саж.

70) 20-футовая, длиною по меридіану—104, а шириною 70 саж., лежащая отъ сигнала Смэдшеръ на SO 83 $\frac{1}{2}$ °, въ 585 саж.

71) 1-футовый подводный камень, въ діаметрѣ 4 саж., находящійся отъ сигнала Смэдшеръ на NO 37°, въ 1 верстѣ 487 саж.

72) 15-футовая, въ діаметрѣ 12 саж., лежащая отъ сигнала Стурхаруна на SW 1°, въ 2 верст. 325 саж.

73) 2-футовый камень съ буруномъ, въ діаметрѣ 10 саж., находящійся отъ того же сигнала на SW 42°, въ 6 верст. 90 саж.

74) 5-футовый камень, «Лѣшій», длиною по параллели—10, а шириною 4 саж., находящійся въ шир. 59° 41' 42", 9 N, долг. 21° 46' 31", 9 O отъ Гринича, и отъ сигнала Стурхаруна на SW 31°, въ 6 верст. 375 саж.

75) 7-футовая, въ діаметрѣ 9 саж., лежащая отъ того же сигнала на SW 31' 1/2°, въ 6 1/2 верст.

76) 6-футовая, въ діаметрѣ 10 саж., находящаяся отъ того же сигнала на SW 30 1/2°, въ 6 верстахъ 204 саженьяхъ.

Эти послѣднія три каменныя банки составляютъ общую банку, названную по имени канонерской лодки «Лѣшій», о которой объявлено въ Лощ. зам. 1862 г. № 232. (Извлеч. изъ отчета нач. балтійск. съезки за 1862 г.)

Ботническій заливъ.

Финляндія. Башня на островѣ Стуршеръ, въ группѣ Глассашеръ. —(№ 51).—Гидрографическій департаментъ, къ свѣдѣнію мореплавателей, объявляетъ, что при гидрографическихъ работахъ, производившихся въ абоскихъ шхерахъ (въ Ботническомъ заливѣ), осенью 1862 г., для лучшаго опредѣленія точекъ, сложена башня изъ булыжнаго камня съ дерномъ, на островѣ Стуршеръ, въ группѣ Глассашеръ. Башня эта находится въ широтѣ 59° 49' 4", 8 N и долготѣ 21° 47' 29", 1 O отъ Гринича. Она имѣетъ видъ срѣзаннаго конуса, съ шестомъ, утвержденнымъ въ центрѣ верхней его части. Высота башни отъ основанія до верху 22, а надъ уровнемъ моря—66 англ. футъ. Діаметръ ея основанія—18, а верхней части—8 футъ. Шесть же высотой въ 6 футъ. При ясной погодѣ башня открывается за 9 1/2 итал. миль. (Цирк. гилр. д-та 1863 г. № 55).

Примѣч. Къ этому извѣстію относятся слѣдующія карты гидрографическаго департамента: западной части Финскаго залива № 1476; Финскаго залива, отъ Суропа до Дагерорта № 1552; Балтійскаго моря, отъ Дагерорта до Стокгольма № 202, и Аландскихъ и Абоскихъ шхеръ № 1198.

Банка Потисуу, при входѣ въ Улеборгъ.—(№ 52).—Въ прошломъ,

1862 году, завѣдывающимъ промѣрными работами въ сѣверной части Ботническаго залива, была изслѣдована банка Шетинсуу (см. док. зап. 1862 г. № 82), при чемъ оказалось, что глубина на ней 15 футовъ и грунтъ—песокъ; она лежитъ отъ башни Хейденніони на NO 84°, по правому курсу въ 3-хъ верстахъ и 176 сажняхъ. (Рав. дирент. люппанск. и маачн. вѣдомост. въ Финляндіи 1863 г. № 140).

Зундъ и Ваттегатъ.

Данія. Плавучіе маяки.—(№ 53).—Для отвращенія несчастныхъ случаевъ, могущихъ произойти съ судами, оттого, что плавучіе маяки, при слѣдованіи къ мѣсту своего поста или при оставленіи его, или по какимъ либо другимъ причинамъ, находясь внѣ его, будутъ принуждены стоять на якорѣ не на настоящемъ мѣстѣ своего поста, морское министерство въ Копенгагенѣ постановило, что каждый плавучій маякъ, стоящій на якорѣ не на настоящемъ мѣстѣ своего поста, долженъ, отъ разсвѣта до темноты, поднимать на вершинѣ задней мачты голубой флагъ съ бѣлымъ квадратомъ въ срединѣ. (Отнош. русск. генер. консула въ Копенгагенѣ 1863 г. № 20.)

Нѣмецкое море.

Бельгія. Буй на банкахъ: Восточный Дикъ (East Dyck) и западный Хиндеръ (West Hinder).—(№ 54).—Бельгійское правительство объявило о двухъ буяхъ, недавно поставленныхъ на банкахъ, лежащихъ у бельгійскаго берега.

1) Большой *красный буй*, съ *штокомъ и чернымъ конусомъ*, основаніемъ вверхъ, утвержденнымъ на вершинѣ штока и имѣющимъ слово «*Dyck*», написанное на немъ бѣлыми буквами, поставленъ у сѣверовосточной оконечности банки восточной *Дикъ* или *Клифъ-Айландъ* (Cliff-d'Islande), на глубинѣ 8 сажень. Пеленги отъ него: маякъ въ Дюнкеркѣ (Dunkerque)—на SWtS½W, въ 20 миляхъ, и маякъ въ Остенде (Ostende)—на SO, въ 16 миляхъ.

2) Большой *черный буй* съ *штокомъ и краснымъ шаромъ*, утвержденнымъ на вершинѣ штока и имѣющимъ буквы *W. H.*, напи-

санныя на ночь бѣлою краскою, поставленъ у югозападной оконечности банки Западный Хиндеръ, на глубинѣ 12 сажень. Пеленги отъ него: маякъ въ Остенде на SO, въ 20 миляхъ, и маякъ въ Дюнкирхенѣ, на SSW $\frac{1}{2}$ W, въ 21 милѣ.

Эти два буя лежать на створѣ съ маякомъ въ Остенде, и одинъ отъ другаго въ разстояніи 4 милъ. Они означаютъ глубокий фарватеръ для входа и выхода изъ Шельды, и могутъ открываться въ ясную погоду на разстояніи 3 милъ. Близъ Остенде крейсеруетъ лодманскій ботъ.

Пеленги показаны по компасу. Склоненіе компаса: 19° 25' W, въ 1863 г.

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ англійскимъ адмиралтейскимъ картамъ: North Sea, Sheet 1, № 1406 (Noticets Mariners № 4; Hydrographic Office, Admiralty, London, 1863).

Черное море.

Временное погашеніе маячнаго огня на сѣверной плотинѣ въ устьѣ Сулина.—(№ 55).— Красный огонь, находящійся на оконечности сѣверной плотины въ устьѣ Сулина, въ ночи 15 декабря (н. с.) 1862 г. будетъ погашенъ до вечера 15 марта (н. с.) 1863 г., послѣ чего огонь опять зажгутъ. (Rap. помощи. начальн. гидр. части въ Николаевѣ, 1863 г. № 141).

Распоряженія, добавленныя къ временному уставу, отъ 29 апрѣля 1858 года, касательно выбрасыванія баласта, въ рѣкѣ Дунаѣ и Сулинской гавани. —(№ 56). — Европейская дунайская коммисія, вслѣдствіе постоянныхъ нарушеній постановленій устава, отъ 29 апрѣля 1858 года, запрещающихъ выбрасываніе баласта въ водахъ Дуная и въ Сулинской гавани, видя всю важность вреда, могущаго произойти для мореплаванія чрезъ это злоупотребленіе, и сознавая необходимость уничтоженія этого зла, посредствомъ приложенія болѣе строгихъ взысканій къ нарушителямъ устава, постановила слѣдующія временныя распоряженія:

1-й пунктъ.

Рѣшительно запрещается судамъ выбрасывать свой баластъ въ русло рѣки или въ Сулинской гавани; также не позволяется выгружать его въ море, въ тѣхъ его частяхъ, которыя находятся близко гавани, если дно тамъ имѣетъ менѣе 60-ти англ. футовъ глубины.

Выгрузка баласта на берегъ ~~и~~ сулинскаго порта можетъ только производиться на мѣстахъ, указанныхъ генеральнымъ инспекторомъ мореплаванія и означенныхъ въ опубликованномъ извѣщеніи. Выгруженный баластъ долженъ быть отнесенъ на такое разстояніе, чтобы конецъ сложенной изъ него кучи былъ бы отдаленъ, по крайней мѣрѣ, на 20 англ. футовъ отъ нормальнаго берега рѣки.

2-й пунктъ.

За нарушеніе постановленій устава отъ 29 апрѣля 1858 года и неисполненіе правилъ предшествующаго пункта, взыскивается штрафъ отъ 10 до 50-ти голландскихъ червонцевъ. Если, въ продолженіе одного и того же путешествія, повторится вторично нарушеніе постановленій, то тогда взыскивается 100 червонцевъ штрафа.

3-й пунктъ.

Капитанъ сулинскаго порта опредѣляетъ степень взысканія, если нарушеніе правилъ произошло въ портѣ, или въ гавани Сулина, или въ сосѣднихъ частяхъ моря. Если же нарушеніе постановленій произошло на рѣкѣ, между Исакчею и верхнею границею сулинскаго порта, то штрафъ опредѣляется генеральнымъ инспекторомъ мореплаванія по нижнему Дунаю. Генеральный инспекторъ и надсмотрщики, находящіеся въ его распоряженіи, имѣютъ право требовать отъ капитановъ предъявленія вида, предписаннаго 3 пунктомъ устава отъ 29 апрѣля 1858 года.

4-й пунктъ.

Сумма взысканій вносится въ сулинскую кассу мореплаванія и употребляется на содержаніе морскаго госпиталя. Въ случаѣ апелліаціи противъ постановленія о взысканіи штрафа, сумма взысканія остается въ кассѣ мореплаванія, въ видѣ залога, и тогда только окончательно принадлежитъ кассѣ, когда апелліація будетъ отвергнута въ теченіе 15-ти дней, начиная отъ объявленія приговора присужденнымъ къ уплатѣ штрафа.

5-й пунктъ.

Апелліаціи противъ приговоровъ капитана сулинскаго порта и генеральнаго инспектора мореплаванія подаются въ европейскую дунайскую комиссію.

6-й пунктъ.

Всѣ постановленія устава отъ 29 апрѣля 1858 года остаются въ полной силѣ, потому что нынѣшнія постановленія исполняютъ соотвѣтствующе. Всѣ вышеупомянутыя добавочныя постановленія должны быть исполняемы съ 1-го января 1863 года. (Раш. помощ. начальн. гидр. части въ Николаевѣ, 1863 г. № 141).

Распоряженія относительно контроля дѣйствій сулинской навигаціонной кассы. — (№ 57). — Европейская дунайская коммисія, желая, посредствомъ дѣятельнаго контроля, обезпечить взиманіе сборовъ за плаваніе, установленныхъ тарифомъ отъ 25 іюля 1860 года, во исполненіе 16 пункта парижскаго трактата отъ 30 марта 1856 г., сдѣлала слѣдующія постановленія:

Пунктъ 1-й.

Капитанъ или судовоозяинъ каждого морскаго судна, какой бы то ни было вмѣстительности, обязанъ, вошедши въ Дунай, представить свои судовые документы счетному агенту сулинской навигаціонной кассы.

Счетный агентъ вноситъ въ установленный для этого журналъ: имя, національность, вмѣстимость судна, свойство и количество груза, имя капитана или судовоозяина, или замѣтку, что судно вошло съ балластомъ. Суда записываются погодишно подъ одной серіей номеровъ.

Пунктъ 2-й.

Счетный агентъ прикладываетъ къ списку корабельныхъ служителей каждого судна, входящаго въ Дунай, штемпель съ словами: «европейская дунайская коммисія, сулинская навигаціонная касса», отмѣчаетъ годъ и номеръ, подъ которымъ отмѣчено судно въ журналѣ, упомянутомъ въ предшествующемъ пунктѣ.

Пунктъ 3-й.

Списокъ корабельныхъ служителей, при отходѣ судна, снова представляется счетному агенту; штемпель, приложенный во исполненіе 2 пункта, уничтожается посредствомъ приложенія клейма; номеръ квитанціи (*quittance à souche*), выданной капитану, или число отправки, если корабль менѣе 30 тоннъ, записывается въ журналъ, установленномъ 1 пунктомъ, противъ описанія судна.

Пунктъ 4-й

Всякое морское судно, плавающее въ Дунаѣ, у котораго на спискѣ корабельныхъ служителей не будетъ штемпеля, упомянутаго въ пунктѣ 2-мъ, или будетъ находиться одинъ или нѣсколько уничтоженныхъ штемпелей, будетъ подвергнуто штрафу въ 50 голландск. червонцевъ.

Пунктъ 5-й.

Приговоръ о штрафѣ произносится или генеральнымъ инспекторомъ, или капитаномъ сулинскаго порта. Эти два агента могутъ, во всякое время, потребовать предъявленія списка корабельныхъ служителей съ судовъ, находящихся въ Дунаѣ. Сумма штрафа вносится въ сулинскую навигаціонную кассу прежде отхода судна. Въ случаѣ апелляціи противъ произнесеннаго приговора, взысканный штрафъ остается въ кассѣ въ видѣ залога.

Пунктъ 6-й.

Вышеупомянутыя распоряженія войдутъ въ законную силу съ 1 января 1863 года. Онѣ не прилагаются ни къ военнымъ кораблямъ, ни къ пароходамъ, совершающимъ почтовые сообщенія, равно и къ пароходамъ, дѣлающимъ срочные рейсы по предварительно объявленной программѣ. (Раш. помощн. начальн. гидр. части въ Николаевѣ, 1863 г. № 141).

Южный Атлантическій океанъ.

Бразилія. Банка Хермесъ (Hermes), у южнаго берега Бразиліи. —(№ 58).—Исслѣдованія, произведенныя на мѣстѣ крушенія парохода «Hermes», показали, что оно произошло на банкѣ, составляющей остроконечную подводную скалу, поднимающуюся почти отвѣсно отъ самаго дна моря и совершенно отдѣльную отъ острововъ, образующихъ архипелагъ Санта-Анна. Протяженіе скалы въ длину отъ NNW къ SSO составляетъ $38\frac{3}{4}$ фута (11,82 метр.) (*), а наибольшая ширина 13 футовъ (3 м.,94); она состоитъ изъ трехъ пиковъ, изъ которыхъ

(*) Бразильская браза считается въ 1",97, а палема—въ 0",217.

SSO-й острѣе и возвышеннѣе прочихъ; глубина по лоту при низкой водѣ оказалась на немъ только $4\frac{1}{4}$ фута ($1^{\text{м}}, 30$), а на другихъ отъ $10\frac{1}{2}$ до $11\frac{1}{4}$ футъ ($3^{\text{м}}, 25$ — $4^{\text{м}}, 34$). Въ пространствахъ между пиками глубина измѣняется отъ 13 до $22\frac{1}{4}$ футъ ($3^{\text{м}}, 94$ — $6^{\text{м}}, 79$). Около банки глубина отъ $22\frac{1}{3}$ до $38\frac{3}{4}$ футъ ($9^{\text{м}}, 85$ — $11^{\text{м}}, 82$), при илистомъ грунтѣ; только въ сѣверовосточной части, на пространствѣ $193\frac{1}{2}$ футъ (59 метровъ), встрѣчается глубина $25\frac{1}{5}$ футъ ($7^{\text{м}}, 88$), при кораловомъ грунтѣ. Единственнымъ признакомъ этой опасности при вѣтрѣ служить то, что поверхность воды кажется болѣе покойною надъ самою банкою, а около нея замѣтно бываетъ легкое волненіе.

Географическое положеніе банки опредѣлено точными наблюденіями въ широтѣ $22^{\circ} 21' 10''$ S-й, въ долготѣ $41^{\circ} 47' 20''$ W отъ Гринича ($1^{\circ} 22' 31''$ O-й отъ Рио-Жанейро, или $44^{\circ} 7' 29''$ W отъ Парижа). Отъ банки пеленги: церковь Санта-Анна SW 70° ; сѣверная оконечность острововъ Санта-Анна SO 25° , въ $3\frac{1}{2}$ миляхъ; середина острова Папагеосъ (Paragaïos) SW 52° въ 3,2 мили; Морро-де-Санъ-Доминго (Morro-de S.-Domingos), близъ мыса Табуа видимая совершенно отдѣльно, NO 5° ; вершина Морро-Имбуро (Morro-Imburo) NW 40° ; при последнемъ пеленгѣ морской берегъ отстоитъ отъ банки въ $1\frac{1}{2}$ миляхъ. Румбы показаны по истинному компасу. (Отнош. д-та внутр. снош. м. и. д. 29 января 1863 г. № 678 и Avis aux Navigateurs № 2, le 15 janvier 1863.)

Примѣч. См. карту англійскаго адмиралтейства: South America, East Coast № 530.

Китайское море.

Вновь произведенные промѣры на банкахъ: Европа (Europe), Роджерсъ (Rodgers) и Констанція (Konstance).—(№ 59).—Командиромъ англійскаго военнаго судна «Rifleman», производящаго гидрографическія работы въ Китайскомъ морѣ, сдѣланы обследованія слѣдующихъ опасностей:

Банка Европа простирается около 1 мили отъ Nto къ StW; самая мелководная часть ея находится почти на серединѣ этого пространства, и глубина на ней, во время большихъ равноденственныхъ отливовъ, оказалась 18 футъ ($5^{\text{м}}, 5$). По Горсбургу, наименьшая глубина этой банки значится 12 футъ ($3^{\text{м}}, 7$), но несмотря на тщательные промѣры,

произведенные въ теченіе нѣсколькихъ часовъ всѣми гребными судами, не найдено глубины менѣе 48 футовъ. Отъ южной окраенности 18 футовой глубины, банка простирается почти на $\frac{3}{4}$ мили къ W при глубинѣ, измѣняющейся отъ 6 до 10 сажень (11—18 метровъ). Кругомъ банки глубина отъ 16 до $24\frac{1}{2}$ сажень (29—45 метр.). Наименьшая 18-футовая глубина находится въ широтѣ $1^{\circ} 11' 18''$ N-й, въ долготѣ $107^{\circ} 23' 42''$ O отъ Гринича ($105^{\circ} 5' 33''$ O отъ Парижа) и опредѣляется слѣдующими пеленгами:

Островки Роки (Rocky) SW $87^{\circ} 13'$ въ $11\frac{3}{4}$ мил.

Скала Гапъ (Gap) NO $81^{\circ} 25'$ въ $8\frac{1}{2}$ мил.

Возвышенность Пуло-Ирей (Pulo-Iray) SW $19^{\circ} 31'$ въ $5\frac{1}{4}$ мил.

Правая оконечность о-вовъ Тамбеланъ (Tambelan) SW 21° въ $5\frac{1}{4}$ м.

Лѣвая оконечность тѣхъ же о-вовъ SO $42^{\circ} 17'$ въ $14\frac{1}{2}$ мил. (*)

Скала Роджаръ очень небольшая; она занимаетъ пространство около 49 сажень (90 метровъ), и при отливѣ, во время самыхъ большихъ водъ, глубина на ней не превышаетъ 3 футовъ ($0^{\circ},91$). Скала эта весьма опасна, потому что на разстояніи нѣсколькихъ миль въ окружности, глубина по лоту оказывается регулярною отъ $18\frac{1}{2}$ до $21\frac{3}{4}$ саж. (34—40 метр.). «Rifleman» употребилъ 4 дня на отысканіе этой опасности; самымъ тихимъ ходомъ и имѣя часовыхъ на всѣхъ ряяхъ, онъ проходилъ нѣсколько разъ въ самомъ близкомъ разстояніи отъ скалы, не замѣчая ея. Мѣсто ея отличается только по легкому волненію, бывающему надъ ней, когда теченіе идетъ противъ вѣтра.

Географическое положеніе скалы опредѣлено въ широтѣ $0^{\circ} 43' 6''$ N, въ долготѣ $107^{\circ} 31' 00''$ O отъ Гринича ($105^{\circ} 10' 51''$ O отъ Парижа). Отъ нея пеленги:

Пикъ Тамбелана въ створѣ съ правою вершиною острова Большой Жаррангъ (Grand Jarrang) NO $3^{\circ} 30'$ въ 11,05 мили.

Островъ Гринъ (Green) NW $79^{\circ} 24'$ въ 12,1 мили.

Правая оконечность Тамбелана NO 13° въ 17,09 мили.

Лѣвая оконечность Тамбелана NW $28^{\circ} 20''$ въ 20,07 мили.

(*) Принималъ положеніе самаго возвышеннаго пика о-ва Большой Тамбеланъ въ широтѣ $1^{\circ} 1' 24''$ N, въ долготѣ $107^{\circ} 32' 42''$ O отъ Гринича ($105^{\circ} 12' 33''$ O отъ Парижа), по опредѣленію капитана судна «Rifleman», разнствующему отъ показанія Горсбурга на $1' 24''$ въ широтѣ, и на $2' 18''$ —въ долготѣ. По Горсбургу, онъ находится въ широтѣ $1^{\circ} 0' N$, въ долготѣ $107^{\circ} 35' 00''$ O отъ Гринича ($105^{\circ} 14' 51''$ O отъ Парижа).

Банка Констанція. Тѣмъ же судномъ открыта коралловая банка у югозападной оконечности острова Малый Жаррангъ (Petit Jarang), на которой наименьшая глубина оказалась 18 футь (5^м,5); глубина эта находится въ $\frac{9}{10}$ мили на NW 66° отъ югозападной оконечности острова Малый Жаррангъ и отъ этого пункта, составляющаго западную ея оконечность, банка простирается почти на $\frac{3}{4}$ мили на SO 10, имѣя глубину, измѣняющуюся отъ 24 футь до 9 сажень (7^м,3—16^м,4). Створъ самаго возвышеннаго пика Тамбелана съ правою оконечностію острова Харбургъ (Harbourg) проходить въ $\frac{1}{2}$ мили западнѣе этой опасности. Створъ скалы Уайтъ (White) съ правою оконечностію Большаго Жарранга проходить по юговосточной ея оконечности, по глубинѣ 9 сажень (16^м,4). Растворъ скалы Уайтъ съ правою оконечностію Большаго Жарранга оставляетъ опасность къ югу. Между банкою и островомъ Малый Жаррангъ глубина отъ 17 до 19 $\frac{1}{2}$ сажень (31—36 метр.).

Румбы показаны истинные. Склоненіе компаса 2° 0-е. (Отнош. д-та внутр. снош. м. и. д. 1863 г. № 678, и Avis aux Navigateurs № 2, le 15 janvier 1863.)

Примѣч. См. карты англійскаго адмиралтейства: China Sea, Sheet 1, № 2658; China Sea, Tambelan Islands, № 2169.

ПРИБАВЛЕНІЕ.

Англійскій каналъ.

Буй у французскаго берега.—(№ 60).—Министръ земледѣлія, торговли и публичныхъ работъ сообщаетъ, для свѣдѣнія мореплавателей, о нижеслѣдующихъ измѣненіяхъ въ постановкѣ знаковъ у французскаго берега, произведенныхъ въ теченіе ноября мѣсяца 1862 года:

Департаментъ Па-де-кале. На банкѣ Линь (Ligne) поставленъ буй изъ листового желѣза. На Кеноксѣ (Quénocs) поставленъ буй изъ листового желѣза съ колоколомъ и зеркалами.

Департаментъ Финистеръ. Буй, обозначающій подводныя скалы Филлетъ (Fillettes), въ Брестскомъ заливѣ, и буй Штольвезеъ (Stolvézen), при входѣ на рейдъ Морле (Morlaix), — снесены бурей.

Знакъ Carrec Bazil, у Лабервраха — разрушенъ бурей. (Отнош. д-та внутр. снош. 1863 г. № 678, и Avis aux Navigateurs 1863 № 2.)

Средиземное море.

Буй у французскаго берега. —(№ 61).— Объявленіемъ министра земледѣлія, торговли и публичныхъ работъ сообщается, что буй рифа Нижній Сентъ-Эстевъ (basse Saint-Estève), близъ острова Ратоно, на марсельскомъ рейдѣ, — снесенъ бурей. (Отнош. д-та внутр. снош. 1863 г. № 678, и Avis aux Navigateurs 1863 № 2.)

Южный Тихій океанъ.

Южная Австралія. Описаніе порта Огуста или Агоста въ морскомъ отношеніи (*) (Augusta).—(№ 62).—Портъ Агоста лежитъ почти въ вершинѣ судоходной части залива Спенсеръ (Spencer); онъ важенъ

(.) Описаніе это составлено коммендеромъ Хэтчисономъ (Hutchison) и -мъ Ф. Ховардомъ (F. Howard) кор. англ. фл., и относится къ картѣ Лимана Спенсеръ Spenser Estuary¹, составленной Г-мъ Хэтчисономъ же въ масштабѣ одна миля въ 3 дюймахъ, съ описи, произведенной въ 1862 году.

какъ единственный корабельный портъ сѣверныхъ мѣдныхъ рудъ и пастушескихъ округовъ Южной Австраліи.

Сѣверная часть залива Спенсеръ, бѣдущая отъ мыса Лоули (Lowly) къ порту, образуетъ лиманъ около сорока миль длиною и восемь миль шириною у мыса, постепенно суживающійся до четверти мили выше порта.

На восточной сторонѣ лимана тянется высокій хребетъ горъ, называемый хребтомъ Флиндерса (Flinders range); онъ имѣетъ нѣсколько замѣтныхъ пиковъ, изъ которыхъ горы Браунъ (Brown) и Римаркабл (Remarkabel) болѣе 3,000 футовъ высотой.

Суда, идущія въ портъ Лоули (Lowly) отъ SW, иногда по ошибкѣ принимаютъ отверстіе въ берегъ къ западу отъ мыса Лоули за входъ въ лиманъ порта Агоста, который не иначе открывается, какъ только подойдя къ самому мысу. Но гора Браунъ почти всегда бываетъ видна и, когда она будетъ на $N10\frac{1}{2}O$, мысъ Лоули будетъ прямо по этому направленію.

Мысъ Лоули есть длинная низменная коса, выступающая высокимъ песчанымъ берегомъ на своей южной сторонѣ; берегъ около полумили къ западу постепенно возвышается. Хотя мысъ приглубъ, но большому судну должно проходить его не ближе полумили, для того, чтобы миновать банку, состоящую изъ крупнаго песка и камня и лежащую на $NNO\frac{1}{2}O$ въ 0,7 мили отъ мыса. Банка мыса Лоули имѣетъ два кабельтова въ длину отъ N къ S и одинъ кабельтовъ въ ширину отъ O къ W; наименьшая глубина на ней $2\frac{1}{4}$ сажени въ малыхъ сизигійныхъ воды.

На мысъ Лоули описная партія сложила груды камней или курганъ (cairn), 9 футовъ высотой; основаніе его находится на 15 футовъ выше полной воды; курганъ стоитъ въ широтѣ 33° S, но долгота его еще не опредѣлена. Отъ кургана гора Браунъ лежитъ на $N21^{\circ}10'$ по истинному компасу, въ разстояніи $31\frac{1}{2}$ мили.

Мысъ Вардъ или Уардъ (Point Ward) находится на восточной сторонѣ лимана, въ восьми миляхъ отъ мыса Лоули; онъ низменъ и по краямъ берега густо опушенъ деревьями (называемыми англичанами mangrove—корнепускомъ). Отъ мыса Варда простирается длинная песчаная коса, недоходящая до мыса Лоули на $3\frac{1}{2}$ мили, оставляя такимъ образомъ фарватеръ въ 13 сажень глубиною, на западной сторонѣ лимана.

Глубокій фарватеръ пролегаетъ у западнаго берега лимана по всему протяженію его до порта Агоста; у восточнаго же берега, такъ какъ онъ низменъ, тянутся большія песчаныя отмели (flats).

Бухта Баки (Basky bay).—Берегъ отъ мыса Лоули простирается почти по прямой линіи на NNW, на шесть миль, образуя вершину бухты Баки, и состоитъ изъ низменныхъ бѣловатыхъ крутозаровъ и утесовъ и каменистаго побережья, густо поросшаго деревьями (mangroves) послѣ первыхъ трехъ миль протяженія. Отъ вершины бухты на $01S\frac{1}{2}O$, въ разстояніи двухъ миль, находится мысъ Баки (Basky), крутой, черный и скалистый, къ которому можно подходить на кабельтовъ разстоянія, при 8 саженахъ глубины. Берегъ далѣе, къ мысу Крагъ (Crag), лежащему на $N10\frac{1}{2}O$ въ $1\frac{1}{4}$ мили, представляетъ ломанную линію и скалисть.

Мысъ Дугласъ (Douglas Point) лежитъ на $N\frac{3}{4}O$ въ $2\frac{1}{2}$ миляхъ отъ мыса Крагъ; онъ—каменистый съ низкими черными утесами. Берегъ, между мысами Крагъ и Дугласъ, образуетъ двѣ бухты съ песчаными отмелями (flats), осушающимися въ малую воду до линіи мысовъ, между тѣмъ, линія 3 саженней глубины находится отъ нихъ въ разстояніи полумили.

Холмы Дугласъ представляютъ группу отдѣльныхъ возвышеній, поросшихъ травой и отчасти низкими кустарниками; между нѣкоторыми изъ нихъ есть глубокія скалистыя ущелья и овраги. На этихъ холмахъ есть овечья станція, заключающая около 2,500 овецъ. Пастушескую каменную хижину и колодезь можно видѣть съ моря; они находятся около $\frac{2}{3}$ мили внутри берега и въ 4 милѣ къ сѣверу отъ мыса Дугласа. Колодезь—120 футъ глубиною и даетъ около 89 ведеръ (240 галлоновъ) весьма салоноватой воды въ день. Колодезь хорошо замѣтенъ по грудѣ лежащаго вокругъ него бѣлаго известняка, выброшеннаго при рытьѣ колодезя. Груда камней или курганъ былъ сложенъ описною партією на холмѣ, около полумили на NW отъ хижины, на возвышеніи 645 футъ надъ полною водою.

Банка Дугласъ (Douglas Bank) лежитъ отъ мыса Дугласъ на $N10$ въ $2\frac{2}{3}$ мили и имѣетъ только 11 футъ глубины въ малую воду. Она имѣетъ протяженіе на полумили въ длину отъ N къ S и на одинъ кабельтовъ въ ширину отъ O къ . Самая мелкая часть банки находится на западной ея сторонѣ, которая дѣлается вдругъ приглубою.

до 6 и 8 сажень, между тѣмъ, какъ восточная ея сторона постепенно углубляется до 6 сажень на разстояніи полумили.

Для минованія этой банки служатъ слѣдующія направленія и створы: Гора Гуллетъ (Mount Gullet)—низкій плоскій холмъ, находящійся на восточномъ берегу,—приведенная по направленію на $01N$, проведетъ судно къ югу отъ банки, въ разстояніи двухъ кабельтовыхъ, по глубинѣ 5 сажень, а тотъ же холмъ, по направленію на $01S\frac{1}{2}O$, проведетъ сѣвернѣе банки по глубинѣ 6 сажень. Створъ мысовъ Крагъ и Дугласъ, по направленію на $S\frac{3}{4}W$, только что минуетъ банку съ западной ея стороны по глубинѣ 7 сажень, а створъ мысовъ Баки и Крагъ, на $StW\frac{1}{2}W$ (или оконечность мыса Two Hummock, приведенная на створъ съ сѣвернымъ концемъ хребта Bluff range, на $NNW\frac{1}{4}W$), проведетъ отъ нея къ востоку въ разстояніи полумили.

По обѣимъ сторонамъ банки Дугласъ идетъ безопасный фарватеръ шириною: по западную ея сторону на 0,7 мили, а по восточную болѣе чѣмъ на милю. Отъ траверза банки Дугласа до мыса Two Hummock point, берегъ представляетъ видъ густо поросшаго деревьями (mangrove) побережья, низменнаго позади опушка лѣса.

Мысъ Ту Хэммокъ (Two Hummock) лежитъ отъ мыса Дугласа на $N\frac{1}{2}W$ въ разстояніи 6 миль; онъ низменъ, съ скалистыми и песчаными побережьями. На этомъ мѣстѣ находятся два холма (hummocks) поросшіе кустарникомъ; одинъ изъ нихъ на самомъ мысѣ, а другой около полумили къ сѣверу; послѣдній выше и возвышается на 86 футъ надъ полною водою. Кромѣ этихъ двухъ холмовъ, есть еще третій или западный холмъ, находящійся отъ нихъ ввуть берега въ разстояніи около $1\frac{1}{2}$ мили. Отмель у мыса Ту Хэммокъ обсыхаетъ почти на разстояніе полумили въ малую воду, и двухъ-саженная банка простирается на три четверти мили къ юго-востоку.

Средняя Банка (Middle Bank) лежитъ отъ мыса Ту Хэммокъ на $N10\frac{1}{2}O$ въ $1\frac{1}{2}$ мили и почти на срединѣ фарватера. Она простирается на NNW и SSO на 0,8 мили, при средней ширинѣ въ одинъ кабельтовъ. Наименьшая глубина на ней 7 футъ въ малыхъ сизигійныхъ водахъ.

По западную сторону Средней банки идетъ безопасный фарватеръ на 0,7 мили и по восточную ея сторону—на полмили шириною. Западный фарватеръ болѣе предпочитается, и онъ прямѣе.

Для минованія этой банки служатъ слѣдующіе створы и направле-

ция: западный или внутренний холмъ (hummock), въ разстворѣ къ сѣверу съ южнымъ холмомъ мыса Ту Хаммокъ, по направленію на SW $\frac{1}{4}$ W, провести судно въ одномъ кабельтовѣ къ югу, по глубинѣ 4 $\frac{1}{2}$ сажень, — или мысъ Мангровъ (Mangrove point), лежащій къ сѣверу отъ мыса Ту Хаммокъ, на створѣ съ сѣвѣрною стороною глубокаго оврага или ущелья въ хребтѣ Блэфъ (Bluff range), по направленію на WNW, только что минуешь южный конецъ банки по глубинѣ 3 $\frac{1}{2}$ сажень.

Створъ горы Браунъ (Mount Brown) съ оконечностью деревьевъ (Mangroves) на сѣвѣрной сторонѣ мыса Редъ Клифъ (Red Cliff), по направленію на NO, провести судно въ одномъ кабельтовѣ къ сѣверу отъ банки, по глубинѣ 4 сажень.

Для минованія банки съ западной стороны створовъ не имѣется, но, идя по ту сторону, не должно подходить до глубины менѣе 8 сажень.

Гавань Бланшъ (Blanche harbour). — Берегъ отъ мыса Ту Хаммокъ направляется на NW, на три мили, къ низменному мысу Mangrove, гдѣ заворачиваетъ къ западу и образуетъ бухту съ низменными берегами, поросшими деревьями (Mangrove). Но линія берега при малой водѣ, продолжаетъ направляться отъ мыса Ту Хаммокъ къ NW на 5 $\frac{1}{2}$ миль, образуя отмели Уэстъ Сандсъ (West Sands), по внутреннюю сторону которыхъ находится гавань Бланшъ съ 1 или 2 саженьми глубины. Въ эту гавань ведутъ два вѣтра: одинъ къ сѣверу, между отмелями West Sands и берегомъ, и другой — къ востоку, черезъ отмели.

Отъ гавани Бланшъ берегъ идетъ на N $\frac{1}{4}$ O на шесть съ половиною миль къ мысу Коммисариатъ (Commissariat), представляя въ общемъ видѣ каменистое побережье, окраенное песчаной лайдой въ малую воду, и опущенное деревьями (Mangrove) въ полную воду. Берегъ далѣе внутрь постепенно возвышается къ хребту Блэфъ (Bluff), который у мыса Коммисариатъ находится только въ 1 $\frac{1}{2}$ миль отъ моря.

Мысъ Коммисариатъ (Commissariat) есть восточная оконечность круглой части хребта Блэфъ, и бываетъ замѣтенъ только тогда, когда вы находитесь довольно къ сѣверу или югу отъ него. Онъ лежитъ на NO отъ Блэфа и на WNW въ 2 миляхъ отъ мыса Патерсонъ (Paterson), на противоположной сторонѣ лимана, который въ этомъ мѣстѣ значительно суживается.

Песчаная отмель идущая отъ вѣншей стороны деревьевъ (mangroves)

на мысъ Коммисариатъ, осыхаетъ на полукабельтовъ разстояніа; отъ нея далѣе, на 2 кабельтова, идетъ 2-хъ саженная банка. Такая же банка простирается и отъ косы, образующей другую сторону фарватера, и суживается 3-хъ саженный фарватеръ до 2-хъ кабельтовъ ширины.

Блэзъ (Bluff) есть восточная и самая высокая часть длиннаго плоско-вершиннаго хребта, идущаго отъ мыса Лоули до траверза мыса Снапперъ (Snapper), гдѣ онъ круто поворачиваетъ къ западу, образуя на углѣ выдающійся хребетъ съ двумя пиками, называемыми Сестрами (Sisters) SO пикъ Сестра возвышается на 730 футъ надъ полною водою.

На вершинѣ Блэфа, на возвышеніи 940 футъ надъ полною водою, описною партіею сложена гряда камней, высотой 8 футъ; но ее довольно трудно отличить отъ кустарника, разбросаннаго около вершины хребта, имѣющей только нѣсколько сотъ футъ въ ширину, тѣмъ болѣе, что хребетъ отъ нея постепенно опускается къ западу.

Мысъ Патерсонъ (Point Paterson) низменъ, съ песчаными прибрежьемъ и большимъ клумпомъ густыхъ деревьевъ (mangroves), находящихся подлѣ него къ сѣверу. Песчаная отмель, идущая отъ него, осыхаетъ почти на двѣ мили къ юговостоку. Войдя на главный фарватеръ и приведя сѣверный конецъ берега на мысъ Патерсонъ на OtN, должно увидѣть входъ въ портъ Патерсонъ, который идетъ почти по прямой линіи на двѣ мили къ сѣверовостоку.

Портъ Патерсонъ (Port Paterson) есть большое пространство воды, находящееся къ востоку отъ длинной песчаной косы, простирающейся почти на 3 мили къ югу отъ мыса Снапперъ. Гавань имѣетъ $3\frac{1}{2}$ сажени глубины въ малыхъ сизигійныхъ водахъ на пространствѣ одной мили въ діаметрѣ, при илистомъ грунтѣ.

Фарватеръ, ведущій къ порту Патерсонъ, простирается на двѣ мили въ длину, суживаясь въ двухъ мѣстахъ до ширины одного кабельтова, при глубинѣ не менѣе 4 сажень. Всего лучше входить въ портъ при малой водѣ, когда банки означаются съ обѣихъ сторонъ; но когда онѣ бывають покрыты водою, то спорныя теченія покрываютъ фарватеръ водоворогами и даютъ всему видъ непроходимаго пространства. Створныхъ знаковъ, которые могли бы служить указаніемъ для входа—нѣтъ.

Внутренній бассейнъ открывается чрезъ узкій проходъ на сѣверной сторонѣ порта Патерсонъ. При устьѣ этого зхода глубина около 8

футъ, въ малыя сизигійныя воды, въ проходѣ же глубина увеличивается до $2\frac{1}{2}$ и 3 сажень. Проходъ извилистъ, ширѣетъ около четверти мили длины, 240 футъ (80 ярдовъ) ширины, и входитъ въ круглый бассейнъ, на полумилю въ діаметръ, съ глубиною вообще $2\frac{1}{4}$ сажени въ малую воду.

Неудобство этого порта заключается въ обширныхъ песчаныхъ и глинистыхъ отмеляхъ, окружающихъ его со всѣхъ сторонъ; вслѣдствіе чего сообщеніе съ берегомъ становится труднымъ послѣ прилива. Прилежащій берегъ также болотистъ, за исключеніемъ песчаного побережья къ сѣверу отъ внутренняго бассейна, находящагося почти въ полумили отъ линіи малой воды. Сколько извѣстно, только одно судно посѣщало этотъ портъ для сдачи груза и какъ онъ лежитъ не въ главной струѣ прилива, то надо опасаться, что онъ также можетъ обмелѣть, какъ и гавань Ятала (Jatala).

Мысъ Снапперъ (Snapper Point) находится въ трехъ миляхъ на $N\frac{1}{2}O$ отъ мыса Коммисаріата и состоитъ изъ низменной, поросшей деревьями (mangrove) оконечности, выдающейся на милю отъ линіи берега при полной водѣ. Лишаясь въ этомъ мѣстѣ вдругъ суживается до 0,7 мили, считая отъ деревьевъ (mangrove) одного до деревьевъ (mangrove) другого берега и принимаетъ видъ рѣки съ отмелями, поросшими густо деревьями (mangrove) съ каждой стороны. Отъ мыса Снапперъ къ сѣверу до мыса Кэрлю (Curlew) фарватеръ склоняется къ восточному берегу. Мысъ Снапперъ лежитъ на одну милю къ югу отъ мыса и острова Кэрлю.

Островъ Кэрлю (Curlew) есть не болѣе, какъ большая густая часть деревьевъ (mangroves), отдѣленная отъ мыса узкимъ каналомъ, осушающимся въ малую воду и ширѣющая на сѣверномъ своемъ концѣ песчаный бугоръ, покрывающійся водою только въ полныя сизигійныя воды.

Къ сѣверу отъ мыса Снаппера фарватеръ становится такъ узокъ и извилистъ, что, въ настоящее время, невозможно идти безъ лоцмана. Впрочемъ, южно-австралійское правительство намѣревается означить фарватеръ буями и баканами, и тогда плаваніе по немъ будетъ легко при попутномъ вѣтрѣ; безъ этого же, никакое судно съ прямыми парусами не должно заходить далѣе мыса Коммисаріата. Вѣтръ отъ SSW черезъ S до OSO можно считать попутнымъ по всѣмъ частямъ фарва-

тера, идя вверхъ, и вѣтръ противныхъ направленій—понутиымъ, идя внизъ.

Предостереженіе. Къ сѣверу отъ мыса Снаппера, въ малыя сизигійныя воды, фарватеръ означается обозначеніемъ отмелей, которыя сѣуживаютъ его въ ширину отъ четверти мили до кабельтова и менѣе. Впрочемъ, есть опасности, которыя не означаются въ малыя воды; главныя изъ нихъ слѣдующія:

Банка, образующая узкій фарватеръ у мыса Кэрлю и простирающаяся къ сѣверу и сѣверозападу отъ острова Кэрлю на разстояніе около 2 кабельтововъ. Она весьма неровна, ибо глубина ея отъ 3 до 12 футъ; по сѣверную ея сторону идетъ фарватеръ, глубиною отъ $3\frac{1}{2}$ до 4 сажень, простирающійся на полукабельтовъ въ ширину и на 2 кабельтова въ длину.

10 футовая банка—простирается на полукабельтовъ разстоянія отъ SO стороны песчаного острова съ бугромъ, между мысами Кэрлю и Орчардъ (Orchard); и *7 футовая мель*, состоящая изъ крупнаго песку, покрытаго травой, и лежащая въ 2 кабельтовахъ на SW отъ мыса Орчардъ.

Больше пространная банка, съ такою же глубиною, лежитъ въ 2 кабельтовыхъ на NW отъ того же мыса, прямо въ срединѣ фарватера. Въ малыя сизигійныя воды, глубина поперекъ фарватера противъ этой мель не болѣе 14 футъ, а глубина поперекъ входа въ узкую часть фарватера, между мысомъ Браунъ (Brown) и флагштокомъ въ портъ Агоста, болѣе 13 футъ въ малыя же сизигійныя воды.

По западную сторону фарватера на SW $\frac{3}{4}$ W, въ 4 кабельтовахъ отъ флагштока, лежитъ *9 футовая банка*, дѣлающая 12 футовый фарватеръ менѣе чѣмъ въ полукабельтовъ шириною.

На SWIS $\frac{3}{4}$ W, въ 2 кабельтовъ отъ флагштока, лежитъ *5 футовая банка*, на которой въ 1861 году сталъ на мель баркъ Rangoon, понесъ значительныя поврежденія. Банка эта опасна потому, что состоитъ изъ крупнаго песку и камней, и отливъ идетъ прямо на нее.

Портъ Агоста.—Городъ порта Агоста расположенъ на восточномъ берегу дельты, около четырехъ миль выше мыса Кэрлю. Домъ коллектора таможи (Collector of Customs) находится на низменномъ песчаномъ мысѣ, въ южномъ концѣ города, и имѣетъ спереди флагштокъ. Городъ простирается вдоль берега къ сѣверу около четверти

мели и состоятъ только изъ нѣсколькихъ деревянныхъ домовъ и двухъ настоящихъ каменныхъ и кирпичныхъ магазиновъ.

Въ портѣ Агоста берегъ довольно крутъ; спереди города деревья (mangroves) вырублены и построены двѣ деревянные пристани (jetty), которыя идутъ до линіи малой воды. Прибрежный пароходъ, плавающий между этихъ портомъ и портомъ Аделаида (Adelaide) два раза въ мѣсяцъ, при концѣ одной изъ этихъ пристаней стоитъ на мели въ малую воду.

Пространство фарватера у порта почти 2 кабельтова шириною и около полумили длиною въ малую воду. На немъ могутъ стоять фертовикъ, росей или десять большихъ судовъ, на глубинѣ отъ 18 до 20 фута въ маху снѣгійныя воды.

Въ мартѣ 1861 года, число жителей простиралось до шестидесяти трехъ человекъ.

Продовольствіе. — Всякаго рода сухую провизію можно достать въ магазинахъ, а свѣжее мясо въ Стирлингъ (Stirling), находящемся въ 5 миляхъ отсюда; зерени же нѣтъ, потому что страна негодится для обработки.

Прѣсной воды также нельзя достать, за исключеніемъ въ Вуллундунгъ (Woolundunga, откуда она привозится на тележкахъ на разстояніи 18 миль. Въ Стирлингъ есть нѣсколько колодезь, но съ очей солодоватой водой. Топливо можно достать въ небольшомъ количествѣ. Прѣдательство намѣревается положить водопроводныя трубы между Вуллундунгомъ и портомъ Агоста, для снабженія водою города и судовъ.

Рыба ловится въ большомъ количествѣ на удочку, въ особенности спаррегъ. Лучшее мѣсто для ловли спаррега есть между мысами Снапперъ и Карлю и вплоть у NW оконечности банки, образующей узкій фарватеръ у мыса Карлю.

Вывозъ и проч. — Торговля порта Агоста заключается главнымъ образомъ въ вывозѣ. Сюда приходятъ, въ октябрѣ и ноябрѣ мѣсяцѣхъ, за годичнымъ запасомъ шерсти и берутъ также большое количество мѣдной руды. Торговля увеличивается быстро, какъ это можно видѣть изъ лѣтностей вывоза за 1859, 1860 и 1861 годы, въ продолженіе которыхъ вывезено:

Въ 1859 году на сумму 484 862 руб. сер. (50 266 ф. ст.).

— 1860 —	—	938 787	—	—	(134 441 — —)
— 1861 —	—	4 178 709	—	—	(168 387 — —)

Цѣнность ввоза въ 1861 г. простиралась на сумму 45 857 руб. сер. (6551 ф. ст.).

Домъ таможеннаго субъ-коллектора есть въ то же время корабельная контора, почтовая контора, судебное мѣсто и проч. Этотъ человекъ также совмѣщаетъ въ себѣ званія гавантмейстера, почтмейстера, корабельнаго мастера и, въ самомъ дѣлѣ, здѣсь онъ единственное правительственное лицо.

Лиманъ судоходенъ почти на три мили выше порта по узкому фарватеру, проходящему у самаго утеса Flinders' Red cliff; около мили выше этого утеса, онъ осыхаетъ въ малую воду во всю свою ширину, но шлюпка при полной водѣ можетъ идти далѣе вверхъ на нѣсколько миль.

Къ сѣверу отъ порта лиманъ простирается почти на 25 миль въ видѣ соленаго болота, наводняемаго въ полныя сизигійныя воды.

Флагштокъ въ портѣ Агоста находится въ широтѣ 32°29'42"S; долгота его еще не опредѣлена. Склоненіе компаса въ 1862 г. было 4°36'O. Прикладной часъ 8 ч. 30 м.; возвышеніе прилива въ обыкновенныя сизигіи 12 футъ.

Стирлингъ (Stirling).—Въ пяти миляхъ на OSO отъ порта Агоста находится городъ Стирлингъ съ солоноватыми колодцами. Между двумя этими городами правительство устраиваетъ дорогу черезъ соленое болото. Народонаселеніе Стирлинга, въ мартѣ 1862 г., простиралось до 70 человекъ.

Восточный берегъ къ югу отъ мыса Патерсона сдается внутрь до мыса Редъ-Клифъ (Red Cliff). Весь берегъ низменъ и болотистъ; отъ него простираются обширныя песчаныя отмели. Вѣтшія изъ нихъ, называемыя восточными отмелями (East sands), образуютъ восточную сторону фарватера Флиндерса.

Мысъ Редъ-Клифъ лежитъ въ шести миляхъ на SSO отъ порта Патерсонъ; онъ низменъ и песчанъ, съ деревьями (mangroves) на сѣверной сторонѣ; берегъ отъ этого мыса простирается къ OSO на шесть миль и входитъ въ поросшее деревьями (mangrove) болото, находящееся въ вершинѣ гавани Ятала.

Въ одной милѣ отъ мыса Редъ-Клифа лежитъ утесъ Редъ-Клифъ

около $\frac{3}{4}$ мили длиною и 50 футовъ высотой; берегъ возади этого утеса болотистъ.

Въ трехъ миляхъ отъ мыса, у самаго края берега, лежитъ гора Грейнгеръ (Grainger), круглое черное возвышеніе, 250 футовъ высотой и покрытое кустарникомъ. Гора Грейнгеръ хорошо отличается отъ окружающей плоской мѣстности.

Гавань Ятала (Yatala Harbour). — Гора Грейнгеръ означаетъ положеніе гавани Ятала или порта Фергуссонъ (Port Fergusson), который въ настоящее время есть ничто иное, какъ 1—2 сажениая яма въ отмеляхъ, около двухъ миль въ діаметръ, и оканчивающаяся култукомъ, загражденнымъ при устьѣ баромъ.

Чтобы небольшому судну войти въ гавань Ятала, должно привести внутренний холмъ (hummock) на створъ съ южной частью мыса Ту-Хэммокъ (Two Hummock) по направленію на $W15\frac{1}{2}W$, и держать этотъ курсомъ до тѣхъ поръ, пока гора Грейнгеръ придетъ на NO; потомъ слѣдуетъ править на эту гору. Чтобы подойти къ пристани, должно перейти черезъ глубину 6 футовъ въ малыя сизигійныя воды. У входа при южныхъ вѣтрахъ бываетъ сильный сулой отъ теченій.

Песчаная и глинистая отмели сохаютъ болѣе чѣмъ на $\frac{3}{4}$ мили противъ пристани (jetty) и приливъ рѣдко доходитъ до ея оконечности. Гавань Ятала повидимому быстро мелѣетъ, если взять въ сравненіе глубины прежнихъ промѣровъ съ глубинами, найденными въ апрѣлѣ 1862 г.

Къ югу отъ гавани Ятала берегъ представляетъ прямую линію до мыса Варда (Ward), съ низменнымъ, песчанымъ побережьемъ, и на послѣднихъ трехъ миляхъ густо покрытъ деревьями (mangrove). Отъ берега идутъ песчаная отмели, сохаютія болѣе чѣмъ на милю; на немъ единственными примѣтными мѣста суть горы Гуллетъ (Gullet) и Мамбрей (Mambray); первая изъ нихъ 200, а послѣдняя 100 футовъ высотой; гора Гуллетъ имѣетъ широкое основаніе и круглую плоско-ватую вершину; гора Мамбрей весьма небольшая и круглая. Обѣ горы покрыты густымъ низкимъ кустарникомъ.

Курси по азимуту. — Отъ траверза мыса Лоули (Lowly), въ полумили разстояніи отъ его берега, лучший курсъ будетъ $N1\frac{1}{2}O$ на разстояніи около 12 миль, смотря по теченію. Этотъ курсъ проведетъ въ одной милѣ отъ мыса Баки (Baky) и въ $\frac{3}{4}$ мили отъ мыса Дугласъ (Douglas) и минуетъ банку Дугласъ, оставляя ее къ западу. Мысъ Баки должно держать

въ виду или на створѣ съ мысомъ Крагъ (Crag), по направленію на $SiW^{1/2}W$ до тѣхъ поръ, пока сѣверная оконечность хребта Блэфъ (Bluff) придетъ на створѣ съ мысомъ Ту-Хэммокъ (Two Hummock), по направленію на $NNW^{1/2}W$. Придя на этотъ створъ, курсъ можно переменить на NW для прохода мыса Ту-Хэммокъ.

Курсъ $N^{1/2}O$, взятый отъ мыса Лоули, въ разстояніи отъ него полумили, проходить только въ двухъ кабельтовахъ отъ вѣтшей стороны мели мыса Лоули, по глубинѣ 10 сажень; отъ этого мѣста далѣе къ мысу Баки глубина неровная, отъ 6 — 12 сажень; но между этимъ мысомъ и мысомъ Дугласъ глубина идетъ отъ 12 до 10 сажень; послѣ этого она уменьшается постепенно до 5 саж., идя восточнѣе банки.

Курсомъ NW должно держать до тѣхъ поръ, пока сѣверный холмъ (hummock) мыса Ту-Хэммокъ будетъ на W , для чего придется пройти около $3\frac{1}{2}$ миль; послѣ этого должно взять курсъ $NW^{1/2}W$ для прохода по фарватеру Флиндерса между восточными и западными мелями, принимая при этомъ предосторожность не подходить на глубину менте 7 саж. вблизи Средней банки (Middle bank). Мели отстоятъ одна отъ другой въ разстояніи одной мили и вообще замѣтны.

Когда мысъ Коммисаріатъ (Commissariat) придетъ на N , идя отъ Редъ-Клифъ (Red-Cliff) будетъ въ створѣ съ подошвой горы Грейджеръ (Grainger) по направленію на $SO^{1/2}O$, курсъ должно переменить на $N^{1/2}O$, для прохода по части фарватера Блэфъ (Bluff reach). На мѣстѣ перемены курса, деревья (mangroves) на западной сторонѣ должны быть въ разстояніи около полумили, и постепенно между собою створяться, по мѣрѣ приближенія судна къ мысу Коммисаріатъ; этотъ мысъ слѣдуетъ проходить въ $\frac{1}{4}$ мили и, когда мысъ Патерсонъ будетъ на $W^{1/2}W$, должно править на $NW^{1/2}W$ по первой части фарватера Снапперъ (Snapper Reach); передъ тѣмъ, какъ судно только что начнетъ огибать мысъ, глубина уменьшается до $3\frac{1}{4}$ — 4 сажень въ малую воду.

Идя по фарватеру Снапперъ (Snapper reach), послѣ того, какъ пройдете послѣдній каменный мысъ на западномъ берегу и будете на трѣхъ густыхъ деревьяхъ (mangroves), при направленіи холма Южная Сестра (South Sister) на WN , должно переменить курсъ на $NO^{1/2}O$, которымъ и минете мысъ Снапперъ въ разстояніи немногимъ болѣе одного кабельтова. Далѣе, за фарватеромъ Snapper reach, курсъ

делается известным на всемъ протяжении пути, потому что волны фарватера весьма коротки.

Желая пройти по внутреннюю сторону или къ западу отъ банки Дуглазъ, гдѣ имеются сильныя теченія и большая глубина, то, идя курсомъ $N\frac{1}{2}O$, когда будете находиться противъ мыса Дуглазъ, на глубинѣ 9—10 сажень, — перемѣняйте курсъ на NW , на Южный Холмъ (South hummock), принимая при этомъ предосторожность, чтобы мысъ Крагъ (Crag) былъ скрытъ мысомъ Дуглазъ въ то время, когда гора Гулетъ (Gullet) будетъ между направлениями OIN и $OIS\frac{1}{2}O$, и — чтобы не подходить на глубину менѣе 9 сажень. Когда гора Гулетъ будетъ на $OIS\frac{1}{2}O$, отходите отъ берега на NIO до тѣхъ поръ, пока внутренній холмъ (hummock) придетъ на створъ съ южною частью мыса Ту-Хаммокъ, понаправленію $WIS\frac{1}{2}W$; послѣ этого можете слѣдовать по фарватеру Флиндерса вышесказаннымъ курсомъ.

Якорныя мѣста. — На якорь можно становиться по всему лиману, но къ югу отъ банки Дуглазъ лучшее якорное мѣсто находится у восточнаго берега, на глубинѣ около шести сажень, такъ какъ сильное теченіе идетъ вдоль западнаго берега по большой глубинѣ.

Также хорошее якорное мѣсто можно имѣть въ бухтѣ Баки, по направлению мыса Лоули на $S\frac{1}{2}W$, въ разстояніи отъ него трехъ миль; но въ зимнее время, когда господствуютъ сильныя сѣверныя и западныя вѣтры, судно будетъ болѣе закрыто, если будетъ стоять по направлению мыса Баки, отъ NW до WNW , въ разстояніи около одной мили, на глубинѣ 6 сажень, при песчаномъ грунтѣ, близъ вершины бухты, гдѣ оно будетъ находиться внѣ приливнаго теченія.

Во время сильныхъ SSO вѣтровъ, господствующихъ въ продолженіе лѣтнихъ мѣсяцевъ, когда портъ Агоста наиболѣе мореплавателями посѣщается, судно, ищущее якорной стоянки, по случаю ночи или прилива, гораздо лучше сѣлаетъ, если, находясь по внутреннюю сторону мыса Лоули, придержится къ востоку и станетъ на 6 саж. глубины у подвѣтренной стороны косы Вардъ.

Приливы. — Приливы въ лиманѣ порта Агоста имѣютъ свою особенность.

Прикладный часъ въ портъ Агоста — 8 ч. 30 м., а у мыса Лоули — 7 ч. Возвышеніе прилива въ обыкновенныя сизигіи въ первомъ мѣстѣ разцвѣтаетъ отъ 9 до 12 футъ, а въ послѣднемъ — отъ 6 до 8 футъ; но послѣ жаркаго вѣтра, когда онъ переходитъ вокругъ

къ W и S и дуетъ съ силою, приливъ въ портѣ Агоста, какъ извѣстно, достигалъ высоты 16 футъ.

Послѣ полнолунія и новолунія моментъ полной воды начинается постепенно опаздывать до времени квадратуръ, когда онъ бываетъ позже на 10—11 часовъ, какъ въ портѣ Агоста, такъ и у мыса Лоули. Тогда случается день, въ который приливъ или отливъ идетъ въ продолженіе 12 часовъ сряду, и возвышеніе прилива часто простирается не болѣе нѣсколькихъ дюймовъ. Послѣ этого приливы опять дѣлаются правильными, но моментъ полной воды опаздываетъ на 5—6 часовъ и постепенно приближается къ моменту во время полнолунія и новолунія. Изъ этого можно заключить, что въ портѣ Агоста полная вода бываетъ утромъ и вечеромъ, а малая вода въ срединѣ дня.

Ночной приливъ бываетъ вообще на футъ или на два выше утренняго прилива. Теченіе идетъ вверхъ и внизъ вдоль по фарватеру, со скоростью отъ $1\frac{1}{2}$ до 2 узловъ въ часъ, и измѣняется при возвышеніи и пониженіи воды, исключая около устьевъ небольшихъ фарватеровъ, между восточными банками (East sands), и къ югу отъ банки Дугласъ, гдѣ приливъ идетъ поперекъ на NW къ глубокому фарватеру, а отливъ идетъ на SO.

Вѣтры.—Въ продолженіе лѣтнихъ мѣсяцевъ господствуютъ сильныя S и SSO вѣтры, а въ январѣ, февралѣ и мартѣ они часто прерываются жаркими вѣтрами, дующими съ большою силою отъ N, иногда въ продолженіе 7 и 8 дней, и возвышающими тогда температуру до 120° Фар. въ тѣни.

Описаная партія, въ продолженіе жаркаго вѣтра въ мартѣ 1862 года, имѣла наибольшую температуру 109° въ тѣни. Въ продолженіе первыхъ восьми дней того мѣсяца термометръ постоянно показывалъ выше 90° , а въ продолженіе трехъ дней—выше 100° .

Жаркіе вѣтры часто оканчиваются шкваломъ отъ юга или грозой отъ SW, и дуютъ при безоблачномъ небѣ и густой красной туманности.

Вихри обыкновенно бываютъ лѣтомъ; но они, большею частію, происходятъ на равнинѣ между хребтомъ Флиндерса и заливомъ, гдѣ иногда образуютъ столбъ пыли большой высоты.

Въ продолженіе года количество выпадаемаго дождя весьма незначительно; годичная величина его еще вѣрно неопредѣлена. Въ продолже-

ніе 1859, 1860 и 1861 годовъ выпало дождя: 2,038, 9,160 и 7,186 дюйма.

Въ теченіе апрѣля и мая мѣсяцевъ иногда были сильныя сѣверныя вѣтры, при весьма блѣдномъ цвѣтѣ неба. Эти вѣтры хотя и дуютъ съ той же четверти компаса, но не возвышаютъ температуру болѣе 75° или 80°.

Во время зимнихъ мѣсяцевъ вообще господствуютъ вѣтры отъ NW до SW.

Лоцмана.—До настоящаго времени суда, идущія въ портъ Агоста, имѣли обыкновеніе сначала заходить въ портъ Аделанда и брать тамъ лоцмана, для плаванія въ заливъ Спенсеръ и портъ Агоста.

Суда, идущія изъ порта Агоста, часто высаживаютъ своихъ лоцмановъ на островъ Уеджъ (Wedge), при входѣ въ заливъ Спенсеръ.

Буксирные пароходы можно достать въ портъ Аделанда, въ который почта ходитъ берегомъ разъ въ недѣлю. Пароходъ, содержащій сообщеніе съ портомъ Агоста, часто буксируетъ суда вверхъ и внизъ по лиману.



ОБЪЯВЛЕНІЕ

ОТЪ ПРАВЛЕНІЯ РУССКАГО ОБЩЕСТВА ПАРОХОД- СТВА И ТОРГОВЛИ.

Симъ доводится до свѣдѣнія публики, что съ открытіемъ навигаціи сего года, при **Конторѣ правленія** учредится приѣмъ грузовъ, для отправленія оныхъ изъ С.-Петербургa моремъ въ порты южной Россіи. Грузы могутъ быть страхованы до мѣста.

Отправители грузовъ, желающіе получить о семъ подробныя свѣдѣнія, могутъ адресоваться въ **Контору правленія**, находящуюся *на углу Невскаго проспекта и Троицкаго переулка въ домъ Ростовцева*, отъ 11 часовъ утра до 4 часовъ пополуночи ежедневно, кромѣ воскресныхъ и праздничныхъ дней.

ИЗВЛЕЧЕНІЕ ИЗЪ ПРАВИЛЪ ОБЪ ИЗДАВАНІИ

МОРСКАГО СБОРНИКА.

Статьи для напечатанія въ М. Сб. препровождаются въ Редакцію чрезъ Контору журнала или чрезъ Ученый Комитетъ).

За исключеніемъ статей, присланныхъ отъ высшаго морскаго начальства, съ резолюціею — напечатать въ такой-то книжкѣ М. Сб., прочія статьи распредѣляются по №№ журнала по усмотрѣнію Редакціи.

Вознагражденіе за статьи, помѣщаемыя въ М. Сб., полагается: за оригинальныя отъ 25 до 50 р. и въ нѣкоторыхъ случаяхъ болѣе за статьи въ отдѣлѣ смѣси полагается преимущественно 25 р., а въ неофиц. отдѣлѣ 50 р.); 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 Морской Ученый Комитетъ разрѣшаетъ печатаніе и большаго числа отдѣльныхъ оттисковъ, но съ платою за бумагу. Желаящіе на этомъ основаніи получить болѣе 25 отдѣльныхъ оттисковъ своей статьи,—означаютъ на рукописи сколько именно.

Оригинальныя сочиненія должны быть присылаемы за подписью автора, а переводныя—съ указаніемъ, сверхъ того, той книги, откуда взяты. Если автору не угодно, чтобъ его имя было извѣстно публикѣ, онъ приглашается предварить о томъ Редакцію.

Редакція покорнѣйше проситъ доставлять статьи четко написанными, въ особенности же означать разборчиво имена собственныя и цифры.

ПОДПИСКА НА ПОЛУЧЕНІЕ МОРСКАГО СБОРНИКА ВЪ 1863 ГОДУ ПРИНИМАЕТСЯ:

Въ С. Петербургѣ въ Главной Конторѣ журнала, при книжномъ магазинѣ А. Ф. Базунова, на Невскомъ проспектѣ, домъ Ольхиной, противъ миліутинныхъ лавокъ; и въ Газетной Экспедиціи Почтамта.

ЦѢНА МОРСКАГО СБОРНИКА ЗА ГОДЪ.

ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ САНКТПЕТЕРБУРГА И МОСКВЫ:

БЕЗЪ ДОСТАВКИ

ЧЕТЫРЕ руб. сер.—для лицъ морскаго вѣдомства (со включеніемъ резерва и служащихъ въ коммерческомъ флотѣ), и **ПЯТЬ** р. с.—для прочихъ подписчиковъ.

За доставку на квартиру въ С. Петербургѣ и Москвѣ всѣ вообще подписчики прилагаютъ 1 р. с.

ДЛЯ ИНОГОРОДНЫХЪ СЪ ДОСТАВКОЮ ПО ПОЧТѢ:

Лицамъ морскаго вѣдомства	5 р. с.
Прочимъ подписчикамъ	7 »

Отъ жителей Финляндіи подписка принимается въ Финляндскомъ почтамтѣ на вышеизложенныхъ условіяхъ для иногородныхъ.

Перемѣны адресовъ, претензіи и проч. сообщенія подписчиковъ покорнѣйше просятъ адресовать въ Главную Контору М. Сб. (при магазинѣ Базунова), и если будетъ признано нужнымъ, для свѣдѣнія—въ Редакцію журнала, чрезъ Морской Ученый Комитетъ. Жалобы на Контору въ неудовлетвореніи подписчиковъ присылаются, помимо Конторы, въ Редакцію, также чрезъ Ученый Комитетъ.

Въ первыхъ числахъ каждаго мѣсяца, книжки М. Сб. сдаются въ почтамтъ въ наглухо-заклеенныхъ пакетахъ, съ печатнымъ адресомъ подписчика, и въ случаѣ поздняго полученія ихъ, а также если книжка будетъ доставлена распечатанною, просятъ доводить о томъ до свѣдѣнія почтоваго начальства.

Полные экземпляры М. Сб. за 1855—1862 годы можно получать на вышеизложенныхъ условіяхъ. Каждая же книжка отдѣльно продается по 75 к. сер.