

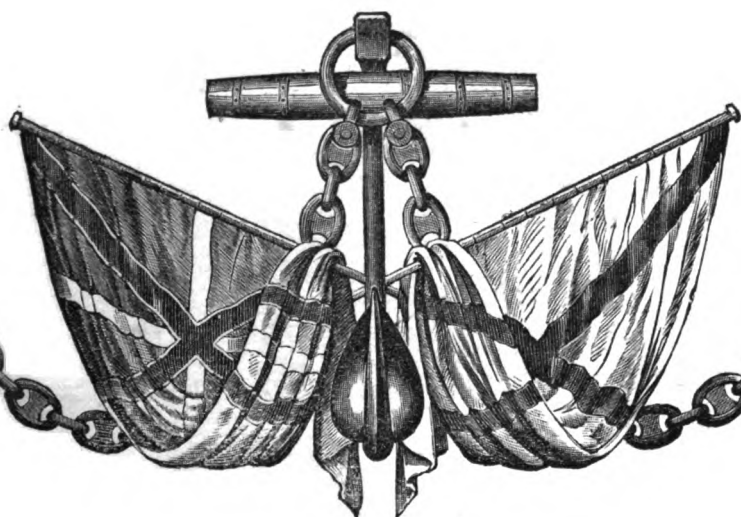
ХСIII

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

№ 11

НОЯБРЬ

1867



МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

ИЗДАВАЕМЫЙ ПОДЪ НАБЛЮДЕНІЕМЪ

УЧЕНАГО ОТДѢЛЕНІЯ МОРСКАГО ТЕХНИЧЕСКАГО КОМИТЕТА.

РЕДАКТОРЪ, КАПИТАНЪ-ЛЕЙТЕНАНТЪ Н. ЗЕЛЕНОЙ 2.

Томъ ХСІІІ

№ 11

Ноябрь

САНКТПЕТЕРБУРГЪ

**ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА,
въ Главномъ Адмиралтействѣ.**

1867

**Печатано по распоряженію Морского Министерства.
С.-Петербургъ, 31 октября 1867 г.**

ОГЛАВЛЕНИЕ № 11 МОРСКАГО СБОРНИКА.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

	<i>Стр.</i>
Высочайшій манифестъ	1
Высочайшіе приказы по морскому вѣдомству	2
Высочайшія награды	7
Приказы Е. И. В. Генералъ-Адмирала	8
Приказы Управляющаго Морскимъ Министерствомъ	15
Вѣдомости документамъ на капиталы эмеритальной кассы морскаго вѣдомства къ 1 числу сентября и октября мѣсяцовъ.	18
Вѣдомость военнымъ судамъ, находящимся въ заграничномъ плаваніи	25
О четвертомъ приѣмномъ экзаменѣ въ морскомъ училищѣ на новыхъ основаніяхъ 1867 г.	1—9

НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

Уроки, полученные при Лиссѣ. Переводъ съ англ. Л. Съмечкина.	1
Измѣреніе перегиби. Корабельнаго инженеръ-прапорщика Гостинопольскаго.	30
Метеорографъ. Переводъ съ франц. П. Мордовина.	34
Объ уваженіи частной собственности на морѣ.	42
О рыбномъ промыслѣ и торговлѣ на мурманскомъ берегу. И. Зеебега	81
Изъ путевыхъ записокъ суперкарта. Лейтенанта А. Перемешина З.	90
Еще о спускѣ гребныхъ судовъ. Замѣчаніе на статью г. Армфельда. В. Савича.	99
О расходѣ топлива. Статья В. Паттерсона.	101
Петролеумъ (керосинъ) какъ топливо	123

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Учебно-артиллерійская команда и ея средства для приготовления комендоровъ. — Извѣстія о плаваніи нашихъ военныхъ судовъ за границей. — 15 октября 1867 года. — Паровая шлюпка «Русская» для тушенія пожара, г. Шпаковского. — Паропродуватель г. Бурачка. — Военно-морская судебная хроника. — Новое общество для изслѣдованія сѣвернаго полюса. — Семафоры на берегахъ Франціи. — Суэцскій каналъ. — Составъ прусскаго военнаго флота. — Гонка судовъ съ грузомъ чая. — Двухвинтовая лодка *Beacon*. — Школы машинистовъ и кочегаровъ французскаго флота. — Первое желѣзное судно. 1—74

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФІЯ.

Необходимое замѣчаніе по поводу статей г. Зейделя:
 I. Снаряженіе первой дальней экспедиціи. II. Списокъ главныхъ командировъ кронштадтскаго порта. III. Записки о военныхъ дѣйствіяхъ со шведами въ 1705 г. С. Елагина. 1
 Весѣды о сѣверѣ Россіи въ третьемъ отдѣленіи Императорскаго Вольно-Экономическаго Общества, по докладамъ: Долинскаго, Латкина и Сидорова. С. К. 17

Чертежи приложены къ статьямъ: 1. Измѣреніе перегиби. 2. Керосинъ какъ топливо. 3. Перемѣна станка (м. хр., стр. 11).

ОБЪЯВЛЕНІЯ.

ОВЪЯВЛЕНІЕ

ОБЪ ИЗДАНИИ ЖУРНАЛА „МОРСКОЙ СБОРНИКЪ“

въ 1868 году.

Программа журнала «Морской Сборникъ» въ 1868 году остается прежняя.

Въ официальномъ отдѣлѣ будутъ помѣщаться всѣ постановленія и распоряженія правительства, относящіеся до личнаго состава, администраціи и судовъ флота и всѣ официальныя свѣдѣнія, которыя будутъ признаны морскимъ министерствомъ полезными для сообщенія.

Въ неофициальномъ отдѣлѣ будутъ помѣщаться статьи, непосредственно относящіеся къ различнымъ спеціальностямъ морскаго дѣла, развивающія какъ теоретическую, такъ и практическую стороны морскихъ знаній, по части морской исторіи, кораблестроенія (въ особенности броненоснаго), кораблеуправленія, артиллеріи, тактики, механики, гидрографіи и другихъ прикладныхъ наукъ.

Въ этомъ же отдѣлѣ будутъ помѣщаться свѣдѣнія объ усовершенствованіяхъ, предпринимаемыхъ во флотахъ морскихъ державъ, современныя извѣстія по части образованія и обученія моряковъ, морскаго судопроизводства, морской гігіены и снабженія судовъ; обзоры замѣчательныхъ морскихъ событій, плаваній, гонокъ, крушеній и спасенія судовъ и наконецъ подробный разборъ книгъ, относящихся къ морскому дѣлу.

Морской Сборникъ въ 1868 году будетъ выходить ежемѣсячно книжками до 15 листовъ каждая, съ необходимыми чертежами и объяснительными политипажами въ текстѣ.

Подписка на полученіе Морскаго Сборника въ 1868 году принимается въ С.-Петербургѣ въ главной конторѣ Морскаго Сборника при книжномъ магазинѣ А. Ѳ. Базунова (на Невскомъ проспектѣ противъ Милютинныхъ лавокъ) и въ газетной экспедиціи Почтамта.

Цѣна годоваго изданія въ 1868 году.

Для жителей столицъ.	Безъ доставк.	Съ доставкою.
Лицамъ морскаго вѣдомства.	4 рубля	5 рублей
Прочимъ подписчикамъ	5 —	6 —

Для иногородныхъ съ доставкою по почтѣ.

Лицамъ морскаго вѣдомства.	5 —
Прочимъ подписчикамъ	7 —

ПОДПИСКА НА «КРОНШТАДСКІЙ ВѢСТНИКЪ»

1868 года

открыта съ 15-го октября

въ конторѣ редакціи, при типографіи «Кронштадтскаго Вѣстника» (на Соборной площади, въ домѣ Никитинныхъ) и въ морской бібліотекѣ.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА:

на годъ.

Безъ доставки.	4 р.
Съ доставкою и пересылкою во всѣ города Россіи	5 р.

НА ПОЛГОДА.

Безъ доставки. 2 р. 75 к.
Съ доставкою и пересылкою во всѣ города Россіи . 3 р. 25 к.

НА 4 МѢСЯЦА.

Безъ доставки. 2 р.
Съ доставкою и пересылкою во всѣ города Россіи . 2 р. 25 к.

НА 1 МѢСЯЦЪ.

Безъ доставки. 50 к.
Съ доставкою и пересылкою во всѣ города Россіи . 60 к.

Примѣчаніе: Подписныя деньги редакція проситъ выслать по возможности *не позже 20 декабря*, чтобы не замедлить высылкою первыхъ номеровъ.



СЪ 1-го ОКТЯБРЯ СЕГО ГОДА, ОТКРЫВАЕТСЯ ПОДПИСКА

НА

«НИКОЛАЕВСКІЙ ВѢСТНИКЪ»

1868 года.

Въ Николаевѣ, въ конторѣ Вѣстника, на Адмиральской улицѣ № 12, гдѣ типографія и литографія.

«Николаевскій Вѣстникъ» будетъ выходить въ 1868 году, два раза въ недѣлю, по вторникамъ и пятницамъ.

Подписная цѣна: съ доставкой въ Николаевѣ на домъ и пересылкою во всѣ города Россійской Имперіи: на годъ 5 руб., на полгода 3 руб.—Безъ доставки и пересылки, на годъ 4 руб., на полгода 2 руб. 50 коп. на 4 мѣсяца 2 руб., на мѣсяць 60 коп.



О НОВЫХЪ КНИГАХЪ.

Въ книжномъ магазинѣ *А. Θ. Базунова*, и у другихъ извѣстныхъ книгопродавцевъ, а также въ канцеляріи ученаго отдѣленія морскаго техническаго комитета поступили въ продажу слѣдующія книги:

Матеріалы для исторіи русскаго флота. Балтійскій флотъ 1702—1725 годъ. 4 части. Содержаніе:

I и II. Учрежденіе балтійскаго флота и дѣйствія его до кончины Петра Великаго.

III. 1) Личный составъ флота и административныхъ учрежденій. 2) Часть хозяйственная. 3) Желѣзные заводы и артиллерія. 4) Постройки и сооруженія. 5) Лѣса.

IV. 1) Гидрографія, лоція и маяки. 2) Отношенія къ иностраннымъ государствамъ. 3) Казань, Астрахань и Каспійское море. 4) Именные указы, данные адмиралтействъ-коллегии, и извлеченія изъ указовъ, журналовъ и протоколовъ коллегіи 1717—1725 г. 5) Флаги, салюты, узаконенія и инструкціи. 6) Рѣчное судоходство. Цѣна каждой части 1 р. 50 к.

Извлеченія изъ журналовъ Петра Великаго, Екатерины I и князя Меншикова и морскіе журналы Н. А. Сениавина и графа Апраксина. I часть. Цѣна 1 р.

Тамъ же продается: **Исторія русскаго флота. Періодъ Азовскій. С. Елагина, съ рисунками и картою, 3 тома. Цѣна 5 руб.**



ОТЪ ИМПЕРАТОРСКАГО МОСКОВСКАГО УНИВЕРСИТЕТА.

Въ будущемъ 1868 году *Московскія Университетскія извѣстія*, вступая въ третій годъ своего существованія, будутъ издаваться по слѣдующей программѣ:

Официальный отдѣлъ. Въ немъ помѣщаются: Протоколы засѣданій Университетскаго Совѣта; особыя мнѣнія профессоровъ, принадлежащихъ къ числу членовъ Совѣта по разнымъ вопросамъ; годич-

ный отчетъ о состояніи Московскаго университета и соединенныхъ съ нимъ учреждений и ученыхъ обществъ; отчеты попечительства о недостаточныхъ студентахъ и т. п.

Неофициальный отдѣлъ. Въ немъ помѣщаются: рѣчи, читаемыя профессорами въ день годовичнаго акта или въ какіе либо другіе торжественные дни; ученые статьи профессоровъ университета по всѣмъ четыремъ факультетамъ; вступительныя лекціи новыхъ преподавателей университета; ученые статьи кандидатовъ и студентовъ университета, одобренныя факультетами; извѣстія о новыхъ сочиненіяхъ профессоровъ, объ ученыхъ диспутахъ, о состояніи другихъ университетовъ, какъ русскихъ, такъ и заграничныхъ, и т. под.

Въ вышедшихъ уже книжкахъ *Московскихъ Университетскихъ извѣстій* за нынѣшній годъ, въ неофициальномъ отдѣлѣ ихъ, были помѣщены, между прочимъ, слѣдующія статьи:

а) *По отдѣлу наукъ историко-филологическихъ*: Переписка бар. Гр. А. Строгонова съ Милошемъ Обреновичемъ въ 1817—1826 годахъ. *Н. А. Попова.*—Историческія поминки по историкѣ. *О. М. Соловьева.*—Письма русскаго путешественника (Карамзина) *Ф. И. Булаева.*—Николай Михайловичъ Карамзинъ. *М. Н. Лонтинова.*—Польскій примасъ въ минуты безкоролья. *А. С. Трачевскаго.*—Русское населеніе по восточному склону Карпатъ. *Н. А. Попова.*—Хозяйственная дѣятельность Соловецкаго монастыря въ бѣломорскомъ краѣ *В. О. Ключевскаго.*

б) *По отдѣлу наукъ юридическихъ*: Современное состояніе и значеніе политической экономіи. *С. С. Муравьева.*—Значеніе Карамзина въ исторіи русскаго законодательства. *Н. В. Камачова.*—Земскіе соборы на Руси. *И. Д. Бяльева.*—Экономическія условія залога недвижимыхъ имуществъ въ частныя руки. *А. Н. Хоткевича.*

в) *По отдѣлу наукъ физико-математическихъ*: Обзоръ теоріи электричества. *А. Г. Столпцова.*—Геологическія экскурсіи по губерніямъ Московской и Ярославской. *Г. Е. Щуровскаго.*—Отчетъ о геологической экскурсіи въ Костромской губерніи. *П. Н. Пикторская.*—Въ чемъ духъ естествовѣдѣнія? *Н. А. Любимова.*—Первыя свѣдѣнія о флорѣ Костромской губерніи, со спискомъ растений, собранныхъ въ оной. *А. Н. Островскаго.*

г) *По отдѣлу наукъ медицинскихъ*: Введеніе въ общую терапію. *Д. Д. Зайковскаго.*—О нѣкоторыхъ патологическихъ измѣненіяхъ въ животномъ организмѣ, наблюдаемыхъ при отравленіи ртутью и ея препаратами. *Д. Д. Зайковскаго.*—О русской анатомической терминологіи. *Н. Д. Никитина.*

Кромѣ того, въ *Московскихъ Университетскихъ извѣстіяхъ* помѣ-

щенъ былъ полный сборникъ свѣдѣній о «*Всероссійской этнографической выставкѣ и славянскомъ съѣздѣ въ маѣ 1867 года*», — изданный также отдѣльною книгой, которая продается по 1 р. 25 к. за экземпляръ безъ пересылки.

Московскія Университетскія извѣстія выходятъ въ половинѣ каждаго учебнаго мѣсяца, съ исключеніемъ лѣтняго вакаціоннаго времени, по *десяти* книгъ въ годъ. Цѣна въ Москвѣ *три* рубля; съ доставкой на домъ или пересылкой въ другіе города *четыре* рубля. Подписка принимается *исключительно* въ книжномъ магазинѣ И. Гр. Соловьева (на Страстномъ бульварѣ, въ домѣ Загряжскаго). Предъ подписавшимися въ другихъ мѣстахъ, хотя бы въ газетныхъ экспедиціяхъ, редакція не беретъ на себя ответственности за недосланные книжки. *Извѣстія* издаются подъ редакціей доцента Нила Александровича Попова. Редакція газетъ и журналовъ, желающія получать *Московскія Университетскія Извѣстія* въ обмѣнъ на свои изданія, приглашаются высылать послѣднія на имя редактора *Извѣстій*; по слѣдующему адресу: *У большаю каменную моста, въ домъ Грузинской царевны*.

Во всѣхъ книжныхъ лавкахъ Москвы и Петербурга продается
книга:

ВСЕРОССИЙСКАЯ ЭТНОГРАФИЧЕСКАЯ ВЫСТАВКА

и

СЛАВЯНСКІЙ СЪѢЗДЪ ВЪ МАѢ 1867 ГОДА.

(Москва, 1867 г.; стр. X и 473 in 8). *Цѣна 1 руб. 25 коп. безъ пересылки.*

Содержаніе: Глава I. Исторія устройства выставки. — Глава II. Открытіе выставки. — Глава III. Посѣщеніе выставки Государемъ Императоромъ, Государемъ Цесаревичемъ и Государынею Цесаревною. — Глава IV. Обѣдъ 27-го апрѣля. — Глава V. Отзывъ о выставкѣ и славянскомъ съѣздѣ русскихъ и иностранныхъ газетъ. — Глава VI. Свѣдѣнія о славянахъ, участвовавшихъ въ съѣздѣ. — Глава VII. Путь славянъ отъ границы до Петербурга. — Глава VIII. Пребываніе въ Петербургѣ. — Глава IX. Пріѣздъ въ Москву и университетскія торжества. — Глава X. Банкетъ въ Сокольникахъ. — Глава XI. Сословныя и частныя празднества въ Москвѣ и провинціяхъ. — Глава XII. Пребываніе славянъ въ Петербургѣ и Крон-

штадтѣ на возвратномъ пути. Посланіе славянъ къ русскому народу. Дополненія и поправки.

Первыя четыре главы составлены по бумагамъ, доставленнымъ изъ Императорскаго общества любителей естествознанія; остальные же какъ на основаніи русскихъ и иностранныхъ газетъ, такъ и частныхъ сообщеній. Изданіе редакціи *Московскихъ Университетскихъ Извѣстій*.



МОСКВА

ГАЗЕТА ПОЛИТИЧЕСКАЯ, ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И ЛИТЕРАТУРНАЯ.

Подписка на «МОСКВУ» на 1868 годъ.

«МОСКВА» будетъ издаваться въ 1868 году по прежней программѣ.

Подписная цѣна:

въ Россіи.

	На годъ.	На полгода.
Съ доставкою и пересылкою	15 р.	8 р. 50 к.
Безъ пересылки и доставки	12 —	7 — » —

Священно-церковно-служители западнаго края пользуются уступкой: за годъ 7 руб., за полгода 4 руб. съ пересылкой.

за границей.

	На годъ.	На полгода.
Въ Австрію, Пруссію, Саксонію и въ прочія государства германскаго почтоваго союза	19 р.	9 р. 50 к.
— Бельгію	22 —	11 — » —
— Францію и Данію	26 —	13 — » —
— Англію, Швецію, Испанію и Португалію	30 —	15 — » —
— Швейцарію	33 —	16 — 50 —
— Италію и Папскія владѣнія	37 —	18 — 50 —

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ:

Въ МОСКВѢ: въ конторѣ редакціи на Большой Дмитровкѣ, домъ Хлудова, и въ книжномъ магазинѣ И. Г. Соловьева, на Страстномъ бульварѣ.

Въ С.-ПЕТЕРБУРГѢ: въ книжныхъ магазинахъ А. О. Базунова и Д. Е. Кожанчикова, на Невскомъ проспектѣ.

Иногородные адресуютъ свои требованія прямо въ контору редакціи газеты—въ Москву, на Большой Дмитровкѣ, домъ Хлудова.

Такъ какъ въ настоящемъ году «Москва» въ теченіе трехъ мѣсяцевъ не издавалась, то всѣ годовые подписчики 1867 года будутъ получать ее и въ 1868 г. три мѣсяца сряду, до будущаго апрѣля. Такимъ образомъ, для полученія газеты въ теченіе *всего* наступающаго 1868 года, имъ придется доплатить: съ пересылкой 12 р., безъ пересылки 9 р.—Редакція желала бы, однакожъ, чтобы о продолженіи подписки на остальные 9 мѣсяцевъ ей было заявлено *заранѣе*, въ нынѣшнемъ же году.

Тѣ же изъ подписчиковъ нынѣшняго года, которые на будущій 1868 г. подписаться не пожелаютъ, могутъ получить обратно изъ редакціи ТРИ рубля, приходящіеся имъ по расчету за три мѣсяца изъ юдовой подписной суммы.

ОБЪ ИЗДАНІИ УЧЕНО-ЛИТЕРАТУРНАГО ЖУРНАЛА

«Д Ъ Л О»

въ 1868 году.

Журналъ «Дѣло» будетъ выходить въ 1868 году по той же программѣ, въ томъ же объемѣ и направленіи.

Чтобы познакомить нашихъ новыхъ подписчиковъ съ разнообразіемъ и характеромъ содержанія «Дѣла», мы укажемъ здѣсь на нѣсколько статей, помѣщенныхъ въ нашемъ журналѣ за 1867 годъ:

Турція; Болѣзни здоровыхъ людей; Переходный моментъ нашей

промышленности; Статистика самоубійства; Первоначальное домашнее воспитаніе; Въ земледѣліи ли наша сила?—Н. В. Шелгунова. Очерки изъ исторіи европейскихъ народовъ; Будничныя стороны жизни; Взгляды англійскихъ мыслителей на умственные потребности современнаго общества—Д. И. Писарева. Общій взглядъ на исторію интеллектуальнаго развитія Россіи; Умственные направленія русскаго раскола—А. П. Щапова. Сибирскіе очерки—Л. П. Шелгуновой. Прологъ къ неоконченной драмѣ—В. А. Слѣпцова. Призраки и жизнь. (Романъ)—А. А. Слѣпцова. Изъ огня да въ полымя. (Повѣсть)—Н. Ѳ. Важина. Глумовы. (Романъ изъ быта горнорабочихъ)—Ѳ. М. Рѣшетникова. Производительныя силы Россіи; Нѣмецкіе идеалисты и филистеры—П. Н. Ткачева. Иргизскіе старцы (отрывки изъ путевыхъ замѣтокъ)—С. В. Максимова. Иванъ Ивановичъ Бецкій. (Историческая характеристика)—А. П. Пятковского. Земледѣлецъ степной и черноземной полосы Россіи—Флеровскаго. Сибирскіе воеводы—Н. Щукина. Физиологія мысли; Физическія условія первоначальной цивилизаціи челоѣка—Д. Калонна. Сибирскіе инородцы въ XIX столѣтіи—С. С. Шашкова. Теорія и исторія налога; Конгрессъ социальныхъ наукъ въ Англіи—Жака Лефрени. Кулаки (питейныя сцены)—Демидова. Записки охотника восточной Сибири—А. Черкасова. Два лучшіе иностранные романа: Феликсъ Гольтъ (Радикаль)—Дж. Эллиота. Семейство лѣсничаго—Ф. Шпильгагена и проч.

«Дѣло» выходитъ двѣнадцатью книжками въ годъ, отъ 30—32 листовъ каждая, что составитъ въ годъ около 370 печатн. листовъ самаго разнообразнаго чтенія.

Подписная цѣна годовому изданію «Дѣла»:

съ пересылкой и доставкой . 15 р.

безъ пересылки и доставки . 13 р. 50 к.

Подписка принимается въ главной конторѣ «Дѣла» (въ С.-Петербургѣ, по Троицкому переулку, домъ Гассе) и у всѣхъ извѣстныхъ книгопродавцевъ. Въ Москвѣ—въ книжномъ магазинѣ И. Г. Соловьева (бывш. Вазунова).

Объ исправной доставкѣ книжекъ, съ напечатанными адресами и прочной упаковкой, Редація озаботилась заблаговременно.



въ 1868 году.

„ДОСУГЪ И ДѢЛО“

ПОВРЕМЕННОЕ ИЗДАНІЕ КНИЖЕКЪ ДЛЯ СОЛДАТЪ. А. ПОГОСКАГО.

Въ настоящихъ условіяхъ солдатской службы правильное начальное образованіе и основательное воспитаніе солдата составляютъ уже необходимость. Удовлетворяя этой необходимости, солдатская литература принимаетъ характеръ преимущественно образовательный, и должна давать свѣдѣнія, которыя прежде всего помогли бы солдату разумно и честно нести полезную службу Престолу и отечеству и потомъ, окончивъ ее, быть полезнымъ себѣ и обществу.

Для этой цѣли наше изданіе представляетъ въ послѣдовательномъ порядкѣ необходимыя солдату свѣдѣнія, изложенныя толково и ясно, а въ литературныхъ разсказахъ объясняетъ примѣры, достойные подражанія.

Опытъ указалъ удобнѣйшую форму подобнаго изданія—отдѣльными по каждому предмету книжками. Во первыхъ, книжка, съ большимъ удобствомъ, чѣмъ сборникъ или журналъ, можетъ объяснить данный предметъ въ непрерываемой полнотѣ, сосредоточивая на немъ вниманіе учащагося и не развлекая его разнообразіемъ содержанія; во вторыхъ, книжки пополняютъ солдатскую бібліотеку и будутъ не бесполезны для постоянного употребленія.

Годовая цѣна изданія 2 руб. 50 коп. съ пересылкою во всѣ города Имперіи, а въ С.-Петербургѣ — съ доставкою на домъ. Полки и отдѣльныя части войскъ адресуютъ свои требованія: Въ редакцію изданія «Досугъ и Дѣло» въ С.-Петербургѣ или на имя редактора Александра Ѳомича Погоскаго, по Большой Московской, д. Оржевскаго. Городскіе подписчики обращаются въ книжный магазинъ Давыдова, на Невскомъ проспектѣ противъ Аничкова дворца.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

ВЫСОЧАЙШІЙ МАНИФЕСТЪ.

БОЖІЕЮ МИЛОСТІЮ

МЫ, АЛЕКСАНДРЪ II,

ИМПЕРАТОРЪ и САМОДЕРЖЕЦЪ ВСЕРОССИЙСКІЙ,

Царь Польскій, Великій Князь Финляндскій,

и прочая, и прочая, и прочая.

Объявляемъ всѣмъ вѣрнымъ нашимъ подданнымъ:

Манифестомъ отъ 26-го іюня сего года возвѣстили Мы всенародно о совершеніи торжественнаго обрученія Любезнѣйшей Племянницы Нашей, Великой Княжны Ольги Константиновны, съ Его Величествомъ Королемъ Эллиновъ Георгомъ I, а сегодня, въ присутствіи Нашемъ и при собраніи духовныхъ и свѣтскихъ особъ, послѣдовало въ соборной церкви Зимняго дворца и самое бракосочетаніе сей Любезной Намъ четы, по уставамъ Нашей православной церкви совершенное.

Моля Всевышняго Господа о ниспосланіи на Новобрачныхъ Божественной благодати, Мы вполне увѣрены, что всѣ вѣрноподданные Наши и въ своихъ сердцахъ вознесутъ моленія сіи ко Всеблагому Богу Вседержителю.

Данъ въ С.-Петербургѣ, въ 15-й день октября, въ лѣто отъ Рождества Христова тысяча восемьсотъ шестьдесятъ седьмое, Царствованія же Нашего въ тринадцатое.

На подлинномъ Собственною Его Императорскаго Величества рукою подписано:
«АЛЕКСАНДРЪ.»

ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 711. Царское Село, 2 октября 1867.

производится: *за выслугу лѣтъ:* изъ гардемариновъ въ мичманы, Аркадій Хмѣлевъ, со старшинствомъ съ 11-го сентября сего года. Изъ кондукторовъ, въ прапорщики: корпуса морской артиллеріи Константинъ Тихановъ и Василій Степановъ, — оба съ назначеніемъ состоять по артиллерійскимъ ротамъ. На основаніи положенія о корпусѣ инженеръ-механиковъ, изъ прапорщиковъ въ подпоручики, корпуса инженеръ-механиковъ Аркадій Пятаковъ, со старшинствомъ съ 5-го мая сего года.

зачисляется, капитанъ 1-го ранга Александръ Миллеръ 2-й, по резервному флоту.

переводится, свеаборгскаго крѣпостнаго полка подпоручикъ Викторъ Корнутацкій, въ вронштадтскую артиллерійскую № 1-го роту.

продолжаются сроки отпуска: *по болѣзни:* лейтенанту Павлу Купферу, за границу, на *шесть* мѣсяцевъ; мичману князю Александру Мышецкому, внутри Имперіи, на *четыре* мѣсяца.

увольняются въ отпускъ: *по домашнимъ обстоятельствамъ:* главный командиръ С.-Петербургскаго порта, вице-адмиралъ Воеводскій 2-й внутри Имперіи, на *три* мѣсяца; лейтенантъ Евгений Беренсъ, внутри Имперіи и за границу, на *четыре* мѣсяца.

увольняются отъ службы: лейтенантъ Александръ Де-Врюнольдъ, капитанъ-лейтенантомъ; *по домашнимъ обстоятельствамъ,* гардемаринъ Владиміръ Диринъ, съ производствомъ въ прапорщики портowychъ экипажей.

исключаются изъ списковъ: *умершіе:* помощникъ капитана надъ портами Восточнаго океана, капитанъ 2-го ранга Николай Сушко-вой 1-й и состоявшій по адмиралтейству, поручикъ Николай Бородинъ.

№ 712. Царское Село, 9 октября 1867.

производятся: со старшинствомъ, за отличіе при усмирении возмущенія въ Абхазіи, капитанъ-лейтенантъ Михаилъ Баргановъ, въ капитаны 2-го ранга, съ 28-го іюля 1866 года. *За службу и по экзамену:* изъ гардемариновъ, въ мичманы: Иванъ Подъяпольскій, князь Сергій Ухтомскій, Ардалионъ Подъяпольскій и Павелъ Левенгагенъ, — всѣ четыре съ 4-го апрѣля сего года. Изъ кондукторовъ, въ прапорщики: корпуса флотскихъ штурмановъ Петръ Крыжановскій съ 4-го апрѣля сего года; корпуса инженеръ-механиковъ Иванъ Рапковскій, съ 8-го мая сего года.

зачисляется, капитанъ 2-го ранга Иванъ Константиновичъ, по резервному флоту.

продолжается срокъ отпуска, мичману Владимиру Потемкину, для излеченія болѣзни, внутри Имперіи, на пять мѣсяцевъ.

приводится, кронштадтской крѣпостной артиллеріи штабсъ-капитанъ Егоръ Смирновъ, въ корпусъ инженеръ-механиковъ.

—Государь Императоръ объявляетъ Монаршее Свое благоволеніе состоящему при Его Императорскомъ Высочествѣ главнокомандующему кавказскою арміею, для особыхъ порученій по морской части, капитану 2-го ранга Николаю Обезьянникову 2-му, за отличіе при усмирении возмущенія въ Абхазіи.

исключаются изъ списковъ, умершій, лейтенантъ Николай Григоренко 2-й.

№ 713. С.-Петербургъ, 15 октября 1867.

Эскадръ-маіоръ Его Императорскаго Величества, состоящій по корпусу флотскихъ штурмановъ, свиты Его Величества генераль-маіоръ Сколковъ назначается генераль-адъютантомъ къ Его Императорскому Величеству, съ оставленіемъ по корпусу и въ должности.

Командиръ гвардейскаго экипажа, контръ-адмиралъ Перелешинъ 1-й назначается въ свиту Его Величества и съ оставленіемъ командиромъ экипажа.

производятся: за отличіе по службѣ, изъ капитановъ 1-го ранга, въ контръ-адмиралы: адъютантъ Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала Чихачевъ, съ назначеніемъ состоять при Его Высочествѣ, и командующій отрядомъ судовъ въ Средиземномъ морѣ Бутаковъ 3-й, — оба со старшинствомъ на основаніи Всемилоствѣйшаго манифеста 18-го февраля 1762 года. Изъ лейтенантовъ, въ капитанъ-лейтенанты: адъютанты Его Императорскаго

*

Высочества Генераль-Адмирала: графъ Литке 2-й и Лазаревъ 2-й,—оба съ оставленіемъ въ должности.

№ 714. С.-Петербургъ, 16 октября 1867.

производится, за выслугу лѣтъ (на основаніи положенія о корпусѣ инженеръ-механиковъ), изъ подпоручиковъ, въ поручики, корпуса инженеръ-механиковъ Иванъ Амосовъ 2-й, со старшинствомъ съ 6-го іюня сего года.

переводится, гвардейскаго экипажа лейтенантъ Николай Селивановъ 2-й, во флотъ.

увольняется отъ службы, по домашнимъ обстоятельствамъ, корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Игнатій Мордовинъ.

№ 715. Дополненіе къ Высочайшему приказу, отдавонму по флоту въ 15-й день октября 1867 года.

Товарищъ министра финансовъ, состоящій по морскому вѣдомству, генераль-лейтенантъ Грейтъ назначается генераль-адъютантомъ къ Его Императорскому Величеству, съ оставленіемъ въ должности и по морскому вѣдомству.

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 603. Царское Село, 2 октября 1867.

производится: за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ: изъ коллежскихъ, въ статскіе совѣтники: черноморскаго экипажа, младшій врачъ Влонскій, съ 16-го марта 1859 года. Изъ коллежскихъ секретарей, въ титулярные совѣтники, комиссаръ Сергѣевъ, съ 1-го сентября сего года; адмиралтейскихъ и жорскихъ заводовъ, дѣлопроизводитель канцеляріи начальника заводовъ Филиповъ, съ 15-го сентября сего года; изъ губернскихъ, въ коллежскіе секретари, содержатель заводскихъ магазиновъ Вязовъ, съ 15-го сентября сего года. Изъ коллежскихъ регистраторовъ, въ провинціальныя секретари, шкиперъ бывшаго 2-го черноморскаго своднаго флотскаго экипажа Петровъ, съ 30-го мая 1863 года.

утверждается въ чинъ коллежскаго ассесора, младшій ординаторъ

кронштадтскаго морскаго госпиталя, докторъ медицины, Любинскій, съ 19-го сентября 1866 года.

опредѣляются въ службу, изъ отставныхъ: коллежскій ассесоръ **Ивановъ**, въ с.-петербургскій военно-морской судъ, помощникомъ секретаря; титулярный совѣтникъ **Николаевскій**, въ канцелярію главнаго командира кронштадтскаго порта, дѣлопроизводителемъ, съ 1-го минувшаго сентября; губернскій секретарь **Ивановъ**, помощникомъ содержателя всего казеннаго имущества въ ревельскомъ портѣ, съ 10-го іюля сего года.

приводится, состоящій при канцеляріи 1-го отдѣленія 5-го департамента правительствующаго сената, коллежскій секретарь Романовъ, въ контору надъ кронштадтскимъ портомъ, старшимъ помощникомъ дѣлопроизводителя.

увольняются отъ службы: морскаго госпиталя въ Николаевѣ: бухгалтеръ госпитальной конторы, губернскій секретарь **Ильичевъ**, съ мундиромъ; комисарь, коллежскій регистаторъ **Семеновъ**; бывшаго севастопольскаго морскаго госпиталя комисарь, титулярный совѣтникъ **Аксеновъ**, съ мундиромъ. *За штатомъ*, чиновникъ V-го класса при морскомъ министерствѣ, для наблюденія за правильнымъ и скорѣйшимъ окончаніемъ дѣлъ и счетовъ черноморскаго вѣдомства, за время до 1860 года, коллежскій совѣтникъ **Котовичъ**, съ 1-го минувшаго сентября. *По прошенію*, младшій врачъ 2-го флотскаго экипажа, коллежскій ассесоръ **Стедьмаховичъ**.

—Уволеннаго Высочайшимъ приказомъ 6-го августа сего года № 595-й отъ службы, за штатомъ, бывшаго чиновника для усиленія средствъ канцеляріи морскаго министерства, титулярнаго совѣтника **Алексѣева**, считать уволеннымъ отъ службы съ 6-го числа означеннаго мѣсяца.

исключается изъ списковъ, умершій, содержатель по артиллерійской части, титулярный совѣтникъ Нестеровъ.

№ 604. Царское Село, 9 октября 1867.

производятся: за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ: изъ титулярныхъ совѣтниковъ, въ коллежскіе ассесоры, младшій помощникъ дѣлопроизводителя канцеляріи начальника комисариатской части с.-петербургскаго порта **Араповъ**, съ 31-го декабря 1866 года. Изъ коллежскихъ секретарей, въ титулярные совѣтники, помощникъ дѣлопроизводителя въ управленіи николаевскимъ портомъ **Еочергинъ**, съ 25-го августа сего года. Изъ провинціальныхъ, въ губернскіе секретари, шкиперъ бывшаго 2-го черноморскаго своднаго флотскаго экипажа **Петровъ**, съ 30-го мая 1866 года. *За выслугу лѣтъ*

и по экзамену, въ коллежскіе регистраторы, баталеръ 7-го флотскаго экипажа **Ивановъ**, съ 30-го сентября 1866 года и съ назначеніемъ комиссаромъ въ томъ же экипажѣ.

исключаются изъ списковъ, умершій, дѣлопроизводитель канцеляріи начальника артиллерійской части въ кронштадтскомъ портѣ, надворный совѣтникъ **Яковлевъ**.

№ 605. С.-Петербургъ, 16 октября 1867.

производятся: за отличие по службе: изъ коллежскихъ ассесоровъ, въ надворные совѣтники, казначей штаба командира сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана **Губаревъ**; изъ коллежскихъ секретарей, въ титулярные совѣтники, помощникъ секретаря конторы капитана надъ портами Восточнаго океана **Федоровъ**; изъ губернскихъ, въ коллежскіе секретари, писмоводитель конторы упраздненнаго морскаго госпиталя въ маріинскомъ посту **Стрѣпетилловъ**,—все три съ увольненіемъ отъ службы: **Губаревъ** и **Стрѣпетилловъ** съ 22-го марта, а **Федоровъ** съ 1-го мая сего года, изъ нихъ **Губаревъ** и **Федоровъ** съ мундирами, а **Стрѣпетилловъ** за штатомъ. *За выслугу лѣтъ*, изъ коллежскихъ секретарей, въ титулярные совѣтники: управляющій аптекою морскаго госпиталя въ **Николаевѣ**, провизоръ **Абрамовъ**, съ 19-го августа сего года. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы: писаря: штаба главнаго командира кронштадтскаго порта **Аржановскій** и канцеляріи начальника комиссаріатской части въ кронштадтскомъ портѣ **Измайловъ**,—оба съ увольненіемъ отъ службы.

переводятся: учитель обѣльскаго уѣзднаго училища, коллежскій ассесоръ **Саковичъ**, въ канцелярію главнаго командира с.-петербургскаго порта, помощникомъ дѣлопроизводителя; старшій помощникъ столоначальника департамента министерства юстиціи, титулярный совѣтникъ баронъ **Штемпель** и кандидатъ на судебныя должности при прокурорѣ с.-петербургскаго окружнаго суда, губернский секретарь **Стерлиговъ**,—оба въ балтійскій флотъ оберъ-аудиторами; состоящій при министерствѣ внутреннихъ дѣлъ, надворный совѣтникъ **Тюринъ**, въ канцелярію начальника артиллерійской части въ кронштадтскомъ портѣ, дѣлопроизводителемъ.

увольняются отъ службы: коллежскіе ассесоры: смотритель морскаго госпиталя въ Николаевскѣ на Амурѣ **Алексѣевъ**, съ 21-го марта сего года, съ мундиромъ; чиновникъ для усиленія средствъ въ управленіи сибирской флотиліею и портами Восточнаго океана **Вогдановичъ**, съ 1-го мая сего года; шкиперъ бывшаго 2-го черно-

морскаго своднаго флотскаго экипажа, губернский секретарь **Петровъ**, съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго секретаря, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію; за *штатомъ*, комисарь амурскаго флотскаго экипажа, коллежскій регистраторъ **Левчукъ**, съ 15-го апрѣля сего года.

ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ.

Всемилоостивѣйше пожалованы:

Въ 9-й день октября 1867 года.

За отличіе при усмирении Абхазии въ 1866 году.

Бывшему начальнику сухумской морской станціи, капитану 1-го ранга **Николаю Гавришеву 1-му** Орд. Св. Владиміра 3-й степ. съ мечами.

Состоявшему флагъ-офицеромъ при начальникѣ сухумской станціи, лейтенанту **Петру Свѣтову** Орд. Св. Владиміра 4-й степ. съ мечами и бантомъ.

Капитану 2-го ранга **Петру Манджосъ-Андросову** Орд. Св. Станислава 2-й степ. съ мечами.

Лейтенантамъ:

Черноморскаго экипажа **Ивану Фролову 2-му** }
5-го флотскаго экипажа **Андрею Рыка-** } Орд. Св. Станислава 3-й
чеву 5-му. } степ. съ мечами и бантомъ.

Капитанъ-лейтенанту графу **Эрсту Татищеву** Орд. Св. Анны 3-й степ.

За отличіе, оказанное во время кругосвѣтнаго плаванія.

Командиру клипера «Изумрудъ», капитанъ-лейтенанту 3-го флотскаго экипажа **Владиміру Брылкину 2-му** Орд. Св. Анны 2-й степ.

Въ 15-й день октября 1867 года.

Капитанъ-лейтенантамъ:

Адъютанту Его Императорскаго Высочес- тва Генералъ-Адмирала Николаю Казнакову.	} Орд. Св. Станислава 2-й степ. съ Императорскою коронаю.
Плацъ-маіору въ г. Павловскѣ Ивану Дро- вцову	
Смотрителю Стрѣлинскаго дворца Дмитрію Ханджогло	Орд. Св. Анны 2-й степ. съ мечами надъ орденомъ.
Лейтенанту 2-го флотскаго экипажа Ильѣ Велекому 4-му	} Орд. Св. Станислава 2 ст.
Корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-ка- питану Григорію Полуэктову	

— Государь Императоръ, въ 11-й день минувшаго сентября, Высочайше повелѣтъ соизволилъ: наградить квартирмейстера 6 флотскаго экипажа Никиту Муравлева серебряною медалью съ надписью «за спасеніе погибавшихъ», для ношенія въ петлицѣ на владимірской лентѣ, за спасеніе погибавшаго матроса Дубищева.

П Р И К А З Ы

Е. И. В. ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛА.

№ 151. Павловскъ, 30 сентября 1867.

производится, за выслушаніемъ и по экзамену, черноморскаго экипажа юнкеръ Александръ фонъ-Глазенацъ, въ гардемарины.

назначаются: лейтенанты: Алексѣй Воеяковъ 1-й, старшимъ офицеромъ на пароходо-фрегатѣ «Владиміръ»; Николай Веселого 3-й, въ инспекторскій департаментъ, старшимъ помощникомъ дѣлопроизводителя, съ зачисленіемъ по флоту.

зачисляются, корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Василій Степаненко, въ третій разрядъ механиковъ.

причисляются, корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ Михаилъ Гредякинъ 2-й, изъ третьяго во второй разрядъ механиковъ.

приводится, корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитанъ Николай Красильниковъ, изъ сибирской флотиліи въ балтійскій флотъ.

увольняются для службы на коммерческихъ судахъ: лейтенантъ Романъ Стронскій 3-й и мичманъ Сергій Полушкинъ,—оба съ зачисленіемъ по флоту; прапорщики: корпуса флотскихъ штурмановъ Егоръ Солоповъ 3-й и корпуса инженеръ-механиковъ Андрей Моноваловъ,—оба съ зачисленіемъ по корпусамъ, въ коиъ до сего состояли.

№ 152. Павловскъ, 30 сентября 1867.

Построенныя броненосныя суда: фрегаты «Князь Пожарскій» и «Адмиралъ Лазаревъ» и лодки «Чародѣйка» и «Русалка» причисляются для производства морскихъ столовыхъ денегъ, по табели 27 марта 1861 г., фрегаты къ 1-му рангу судовъ, а лодки ко 2-му рангу.

№ 154. С. Петербургъ, 4 октября 1867.

Государь Императоръ по всеподданнѣйшему докладу Моему Высочайше повелѣть соизволилъ: командиру учебнаго фрегата предоставить право налагать на провиняющихся гардемариновъ и кондукторовъ слѣдующія взыскапія, сверхъ означенныхъ въ Высочайше утвержденномъ положеніи о взыскапіяхъ дисциплинарныхъ, объявленномъ при приказѣ Моемъ отъ 28 мая 1866 года за № 85-мъ.

1) Назначать гардемариновъ и кондукторовъ не въ очередь на вахту.

2) Сажать на салингъ безъ ограниченій, означенныхъ въ пунктахъ 7-мъ § 8 и 4-мъ § 54 того же положенія.

и 3) Ограничивать содержаніе производствомъ имъ жалованья внутренняго вмѣсто заграничнаго, изъ порціонныхъ денегъ выдавать содержателямъ каютъ-компаніи столько, во сколько обходится ихъ столъ, но съ тѣмъ, чтобы о каждомъ случаѣ такого ограниченія содержанія, доносило было г. Управляющему морскимъ министерствомъ, съ подробными объясненіями причинъ, заставившихъ прибѣгнуть къ этому роду взыскапія.

О таковой Высочайшей волѣ объявляю по морскому вѣдомству для надлежащаго исполненія.

№ 155. С.-Петербургъ, 6 октября 1867.

Броненосный фрегатъ «Адмиралъ Лазаревъ» зачисляется въ 4-й флотскій экипажъ.

Корветъ «Воевода» и клиперъ «Жемчугъ» перечисляются изъ *второю въ первый* разрядъ судовъ.

№ 156. С.-Петербургъ, 6 октября 1867.

Младшій врачъ 5-го флотскаго экипажа, коллежскій ассесоръ Алексѣй **Натаровъ**, по прежней его должности сверхштатнаго врача въ с.-петербургской полиціи, указомъ правительствующаго сената 17 августа сего года № 178, произведенъ, за выслугу лѣтъ въ надворные совѣтники, со старшинствомъ съ 7-го ноября 1864 года.

производится, за выслугу лѣтъ и по экзамену, корпуса морской артиллеріи унтеръ-офицеръ Михаилъ Горюновъ, въ кондукторы сего же корпуса.

назначаются: капитанъ-лейтенантъ Иванъ Григорашъ 1-й, старшимъ офицеромъ на броненосную башенную лодку «Тифонъ» вмѣсто лейтенанта Александра Веселаго 2-го, который перемѣщается тѣмъ же званіемъ на броненосную башенную лодку «Русалка». Старшій пріемщикъ металловъ на уральскихъ заводахъ, корпуса морской артиллеріи капитанъ Владиміръ **Максимовъ**, помощникомъ председателя комисіи, учрежденной для производства морскихъ артиллерійскихъ опытовъ, вмѣсто полковника того же корпуса Роберта **Мусселиуса**. Содержатель при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ въ кронштадтскомъ портѣ, числящійся по портовымъ экипажамъ, подпоручикъ Николай **Мироновъ**, содержателемъ кронштадтскаго канатнаго завода. Корпуса инженеръ-механиковъ кондукторъ Павелъ **Семенюта**, состоятъ при с.-петербургскомъ портѣ для надобностей флота и судостроительныхъ работъ, съ причисленіемъ къ с.-петербургскому портовому экипажу.

зачисляются, корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Павелъ **Кузьминскій**, въ *третій* разрядъ механиковъ.

переводятся: мичманъ Василій **Виландъ**, изъ балтійскаго флота въ черноморскую флотилію. Подпоручики: корпуса инженеръ-механиковъ Иванъ **Амосовъ** 2-й и состоящій по артиллерійскимъ ротамъ Марцелій **Единскій**,—оба изъ каспійской флотиліи въ балтійскій флотъ, съ назначеніемъ перваго состоятъ при с.-петербургскомъ портѣ для надобностей флота и судостроительныхъ работъ,

съ причисленіемъ къ с.-петербургскому портовому экипажу, а послѣдняго съ зачисленіемъ въ 8-й флотскій экипажъ.

увольняется для службы на коммерческихъ судахъ, корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Василій Акимовъ, съ зачисленіемъ по корпусу.

№ 157. С.-Петербургъ, 6 октября 1867.

Государь Императоръ, утвердивъ положеніе и штатъ о рѣчной полиціи, Высочайше повелѣтъ соизволилъ: чинамъ морскаго вѣдомства, назначаемымъ въ составъ оной, сохранить присвоенную частямъ, въ коихъ они числятся, форму обмундированія, вооруженія и снабженія, съ указанными, въ прилагаемомъ описаніи, измѣненіями и дополненіями.

Описаніе измѣненій и дополненій въ обмундированіи, вооруженіи и снабженіи чиновъ морскаго вѣдомства, назначаемыхъ въ составъ рѣчной полиціи.

1) Въмѣсто нынѣшнихъ головныхъ уборовъ присвоивается шапка слѣдующей формы.

Шапка. Имѣетъ форму усѣченного конуса, верхъ котораго овальный, нѣсколько уже основанія. Тулья этой шапки изъ темнозеленаго сукна, вышиною $1\frac{2}{3}$ вершка, околышъ изъ того же сукна, шириною $\frac{3}{4}$ вершка, съ суконными выпушками, по обоямъ краямъ, по верху тульи, у имѣющихъ штабъ-офицерскіе чины серебряный шпуръ, съ примѣсю черного, бѣлаго и оранжеваго шелка, а у имѣющихъ оберъ-офицерскіе чины и нижнихъ чиновъ суконная выпушка.

Подбородочный ремень. Одинаковый съ присвоеннымъ нынѣ на фуражкахъ.

Козырекъ. Изъ черной лакированной кожи, спускающійся нѣсколько внизъ, но такъ, чтобы въ прямомъ положеніи головы не закрывалъ глазъ.

Кокарда. Присвоеннаго нынѣ фуражкамъ образца, прикрѣпляемая спереди шапки такъ, чтобы верхъ оной равнялся съ верхомъ тульи. Изъ подъ кокарды выходитъ петля, для офицеровъ изъ серебрянаго шнура съ примѣсю черного, бѣлаго и оранжеваго шелка, а для нижнихъ чиновъ изъ черной тесьмы, пристегивающіеся на пуговицу, у верхняго края околыша шапки.

Кокардъ полагается двѣ: одна для носки безъ герба съ припа-

яннымъ сзади ушкомъ, для пристегиванія на петлю, а другая съ продолннымъ прорѣзомъ по срединѣ и со скобкою сзади; въ этотъ прорѣзъ проходитъ ушко, имѣющееся на задней сторонѣ герба, а въ скобку пропускается проволока султана.

Гербъ. Для офицеровъ, по образцу присвоеннаго офицерамъ градской полиціи, но съ двумя крестообразно положенными якорями въ лапахъ орла; для нижнихъ чиновъ, присвоенный чинамъ градской полиціи.

Гербъ пристегивается къ переду шапки двумя зацѣпами, входящими въ мѣста, имѣющіяся между околышемъ и верхомъ тульи и проволочнымъ ушкомъ, проходящимъ въ прорѣзъ кокарды, между проволоками султана, и закрѣпленнымъ внутри тульи, посредствомъ ремешка. На задней сторонѣ герба имѣется, сверхъ того, крючекъ, въ который пропускается проволока султана.

Султанъ. Изъ чернаго конскаго волоса и полагается только офицерамъ.

Примѣчаніе. Околышъ шапки, цвѣтъ выпушекъ на оной и металлъ герба и пуговицъ подбородочнаго ремня, одинаковые съ околышами, цвѣтомъ выпушекъ и металломъ пуговицъ, присвоенными нынѣшнимъ фуражкамъ той части, въ коихъ чинъ состоитъ, по роду оружія, за исключеніемъ шнура, по верху тульи, который носятъ всѣ штабъ-офицеры, безъ всякаго соотношенія къ роду оружія.

Гербъ и султанъ носятъ во всѣхъ случаяхъ, когда нынѣ носятъ треугольныя и лакированныя шляпы, въ прочихъ же случаяхъ шапка носится только съ кокардой и петлей.

Оружіе. У нижнихъ чиновъ нѣтъ ни ружей, ни палашей, но на пояскомъ ремнѣ, носится револьверъ, со шнуромъ, присвоеннымъ нижнимъ чинамъ, имѣющимъ револьверы во флотскихъ экипажахъ.

2) Къ формѣ прибавляется:

Бляха. На лѣвой сторонѣ груди, металлическая, съ № одного металла съ пуговицами, формы присвоенной нижнимъ чинамъ градской полиціи, но съ изображеніемъ якоря подъ № и надписью по верху бляхи «с.-петербургской рѣчной полиціи».

Примѣчаніе. Если въ составѣ рѣчной полиціи будутъ гражданскіе чиновники морскаго вѣдомства, то имъ, вмѣсто нынѣшнихъ головныхъ уборовъ, присваивается шапка во всемъ сходная относительно повороя, размѣровъ, цвѣта выпушекъ и околыша, кокарды, ремня, петли у козырька, съ вышеописанною для офицеровъ, но гербъ имѣютъ образца присвоеннаго

нижнимъ чинамъ градской полиціи. Султана же имъ вовсе не полагается.

Бляхи и револьверы присвоиваются тѣмъ изъ нижнихъ чиновъ рѣчной полиціи, коимъ сіе начальствомъ оной признается нужнымъ.

№ 159. С.-Петербургъ, 13 октября 1867.

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по военно-сухопутному вѣдомству въ 1-й день сего октября, лейтенантъ 3-го флотскаго экипажа Николай Леоновъ 3-й назначенъ въ распоряженіе генералъ-адъютанта фонъ-Кауфмана, по званію туркестанскаго генералъ-губернатора, съ зачисленіемъ по армейской пѣхотѣ капитаномъ.

назначаются: капитанъ-лейтенантъ Иванъ Рогуля 2-й, старшимъ офицеромъ на броненосный фрегатъ «Адмиралъ Лазаревъ». Лейтенантъ Александръ Мессеръ 2-й, старшимъ офицеромъ на фрегатъ «Громобой», вмѣсто капитанъ-лейтенанта Владиміра Богдановича 3-го. Корпуса корабельныхъ инженеровъ штабъ-капитанъ Михаилъ Дмитріевъ 3-й, въ экспедицію, учрежденную для ревизіи матеріальной отчетности, младшимъ корабельнымъ инженеромъ; состоящій по морскому министерству, коллежскій совѣтникъ Юсифъ Васильевъ, младшимъ дѣлопроизводителемъ учрежденнаго при канцеляріи морскаго министерства отдѣленія для завѣдыванія дѣлами эмеритальной кассы морскаго вѣдомства. Упраздненнаго морскаго госпиталя въ маріинскомъ посту: главный докторъ, коллежскій совѣтникъ Константинъ Шишкевичъ; старшій ординаторъ, палатный совѣтникъ Владиславъ Шмидтъ и лекарскій помощникъ, коллежскій регистраторъ Николай Ивановъ,—всѣ три въ амурскій флотскій экипажъ, первые два старшими врачами, а послѣдній лекарскимъ помощникомъ; смотритель госпиталя коллежскій секретарь Тимофей Никифоровъ, смотрителемъ же морскаго госпиталя въ Николаевскѣ на Амурѣ. Лекарскій помощникъ при управленіи медицинскою инспекціею сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана, коллежскій регистраторъ Григорій Фроловъ, тѣмъ же званіемъ въ морской госпиталь въ Николаевскѣ на Амурѣ.

отчисляется, бухгалтеръ конторы упраздненнаго морскаго госпиталя въ маріинскомъ посту, губернскій секретарь Василій Адамовъ, отъ настоящей должности.

переводятся: корпуса флотскихъ штурмановъ: штабъ-капитанъ Яковъ Астафьевъ, изъ балтійскаго флота въ черноморскую флотилію; поручикъ Андрей Яковлевъ 3-й изъ сибирской флотиліи въ балтійскій флотъ; лекарскій помощникъ, коллежскій регистра-

торъ Павелъ **Архиберовъ**, изъ балтійскаго флота въ черноморскую флотилію, съ назначеніемъ въ черноморскій экипажъ.

перечисляются, корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ **Александръ Гель**, изъ третьяго во второй разрядъ механиковъ.

увольняются для службы на коммерческихъ судахъ, корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ **Павелъ Торчинскій**, съ зачисленіемъ по корпусу.

исключаются изъ списковъ, умершій, корпуса морской артиллеріи кондукторъ **Николай Андріевскій**.

№ 165. С.-Петербургъ, 21 октября 1867.

Фрегатъ «Генераль-Адмиралъ» перечисляется изъ перваго во второй разрядъ судовъ.

№ 166. С.-Петербургъ, 21 октября 1867.

назначаются: капитанъ-лейтенантъ **Александръ Ульскій 1-й**, членомъ учебнаго совѣта академическаго курса морскихъ наукъ; лейтенанты: **Гавріилъ Токаревъ**, адъютантомъ инспекторскаго департамента; **Николай Селивановъ 2-й**, младшимъ помощникомъ дѣлопроизводителя въ контору надъ с.-петербургскимъ портомъ, — всѣ *три* съ зачисленіемъ по флоту; младшій врачъ 8 флотскаго экипажа, коллежскій ассесоръ **Василій Шеломовъ**, старшимъ врачомъ въ семь же экипажѣ.

приводятся: лейтенанты: **Александръ Цявловскій**, изъ балтійскаго флота въ сибирскую флотилію, съ зачисленіемъ въ амурскій флотскій экипажъ; **Николай Жильцовъ**, изъ каспійской флотиліи, и корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ **Викторъ Щетининъ**, изъ сибирской флотиліи, — послѣдніе *два* въ балтійскій флотъ.

увольняются для службы на коммерческихъ судахъ: корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ **Федоръ Николинъ** и корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ **Петръ Востриковъ**, — оба съ зачисленіемъ по тѣмъ же корпусамъ.

П Р И К А З Ы

Г. УПРАВЛЯЮЩАГО МОРСКИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ.

№ 153. С.-Петербургъ, 30 сентября 1867.

Командиръ одного изъ судовъ сибирской флотиліи, слѣдовавшихъ изъ Кронштадта въ Николаевскъ, имѣя запасъ солонины, достаточный на время предстоявшаго ему перехода до Николаевска изъ Гонолулу, кушилъ въ этомъ послѣднемъ портѣ еще нѣкоторое количество соленого мяса, исключительно въ томъ соображеніи, что солонина, отпущенная на судно въ Кронштадтѣ, оказалась весьма доброкачественною и хорошо сохраняется, а слѣдовательно можетъ быть обращена на удовлетвореніе надобностей въ ней сибирской флотиліи.

Этимъ распоряженіемъ командиръ, безъ всякой надобности, увеличилъ расходы на плаваніе ввѣреннаго ему судна, а въ заботливости о нуждахъ сибирской флотиліи вышелъ изъ круга своихъ обязанностей, упустивъ въ то же время изъ виду, что денежные средства ассигнуются по финансовымъ смѣтамъ на извѣстные предметы и притомъ въ предѣлахъ крайней необходимости, а слѣдовательно перерасходование одного какого-либо кредита неизбежно влечетъ за собою уменьшеніе другого, столь же, а иногда и еще болѣе необходимаго.

Объявляя по морскому вѣдомству объ этомъ неправильномъ распоряженіи, повторяю мое требованіе, чтобы командиры судовъ, плавающихъ за границу, расходовали судовые запасы и отпускаемыя въ ихъ распоряженіе суммы непремѣнно согласно съ прямымъ назначеніемъ тѣхъ и другихъ, и прибѣгали въ покупкѣ чего-либо только въ случаѣ дѣйствительной въ томъ надобности.

№ 158. С. Петербургъ, 7 октября 1867.

Въ росписаніи морскихъ управленій и командъ, отъ коихъ должны быть доставляемы въ инспекторскій департаментъ полные и дополнительные послужные списки военныхъ и классныхъ чиновъ морскаго вѣдомства, а также и въ § 12 приказа моего отъ 15

ноября 1863 года № 177, при коемъ приложено сіе росписаніе, между прочимъ, сказано, что послужные списки чиновъ: генераль-аудиторіата и управленія флота генераль-аудитора должны быть высылаемы отъ сего управленія, а чиновъ комиссій военныхъ судовъ—отъ презусовъ оныхъ.

Нынѣ же съ послѣдовавшимъ преобразованіемъ сихъ учреждений, по случаю судебной реформы, считаю нужнымъ въ поясненіе упомянутаго росписанія и § 12 приказа моего № 177, объявить по морскому вѣдомству, для надлежащаго исполненія, что послужные списки должны быть доставляемы въ установленные сроки о чинахъ главнаго военно-морскаго суда и главнаго военно-суднаго управленія отъ сего послѣдняго, а о чинахъ военно-морскихъ судовъ въ с.-петербургскомъ и кропштадтскомъ портахъ отъ предсѣдатель сихъ судовъ.

№ 160. С.-Петербургъ, 13 октября 1867.

Въ дополненіе къ приказу моему отъ 19 февраля сего года № 43, объявляю по морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и, до кого касаться будетъ, къ должному исполненію, что выборъ медиковъ въ составъ флагманскихъ штабовъ, эскадръ или отрядовъ судовъ, отправляющихся изъ кропштадтскаго порта, предоставляется флота генераль-штабъ-доктору; для эскадръ, отправляющихся изъ отдаленныхъ портовъ Имперіи, главнымъ командирамъ и командирамъ портовъ, а для плавающихъ за границу — начальникамъ эскадръ или отрядовъ.

№ 161. С.-Петербургъ, 13 октября 1867.

Въ дополненіе къ приказу моему отъ 24 марта сего года № 63, объявляю по морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и, до кого касаться будетъ, къ должному исполненію, что такъ какъ Николаевскъ на Амурѣ отнесенъ ко второму разряду портовъ, въ которыхъ не полагается начальниковъ медицинскихъ частей, то по сему предоставленны приказомъ моимъ, 19 прошлаго февраля № 43, означеннымъ начальникамъ, или лицамъ, ихъ должность исправляющимъ, особыя права въ отношеніи нижнихъ медицинскихъ чиновъ, присвоиваются по сему порту — главному доктору николаевскаго морскаго госпиталя.

№ 162. С.-Петербургъ, 16 октября 1867.

Командиры судовъ, находящихся въ плаваніи, не всегда точно и съ надлежащими подробностями излагаютъ въ донесеніяхъ сво-

ихъ о случайныхъ поврежденіяхъ на судахъ и особенно въ машинахъ и судовой артиллеріи, такъ что нерѣдко министерству не представляется возможности составить яснаго понятія не только о подробностяхъ, но даже о существѣ происшедшаго поврежденія. Между тѣмъ, имѣть полныя и ясныя свѣдѣнія объ этихъ случайныхъ поврежденіяхъ министерству совершенно необходимо, чтобъ судить о дѣлѣ вѣрно и при надобности неотлагательно и вовремя принимать нужныя мѣры.

Предписываю къ непремѣнному исполненію на будущее время излагать о происшедшихъ поврежденіяхъ на судахъ и особенно въ машинахъ и предметахъ артиллерійскаго снабженія съ надлежащею полнотой, объясняя: а) въ чемъ именно заключается поврежденіе и отъ какихъ причинъ и при какихъ обстоятельствахъ послѣдовало; б) исправлено ли и при томъ судовыми ли средствами или при пособіи портовъ и заводовъ, и в) въ какомъ видѣ и надежно ли произведено исправленіе и во что обошлось казнѣ. Для большей же наглядности, изображать на поляхъ донесеній чертежи самыхъ поврежденій, а также въ какомъ видѣ исправлены или поддѣржаны.

№ 163. С.-Петербургъ, 13 октября 1867.

Государь Императоръ, въ измѣненіе 3 примѣчанія къ Высочайше утвержденному въ 29 день августа 1860 г. каталогу для морскихъ военныхъ госпиталей, въ 9 день сего октября Высочайше повелѣть соизволилъ: предоставить конторамъ военно-морскихъ госпиталей продавать испортившіяся отъ употребленія металлическія аптечныя вещи, по освидѣтельствованіи комиссіею для удостовѣренія въ ихъ дѣйствительной порчѣ,—съ аукціоннаго торга на мѣстѣ и вырученныя деньги отсылать въ мѣстные уѣздныя казначейства для причисленія въ доходы главнаго военно-медицинскаго управленія съ доставленіемъ въ это управленіе квитанцій казначейства.

Новые же металлическіе припасы, взамѣнъ пришедшихъ въ негодность, должны быть требованы вмѣстѣ съ медикаментами и прочими припасами въ установленные по уставу морскихъ военныхъ госпиталей сроки.

О чемъ объявляю по морскому вѣдомству къ должному, до кого касается, исполненію и руководству.

ВѢДОМОСТЬ ДОКУМЕНТАМЪ НА КАПИТАЛЫ

эмеритальной кассы морскаго вѣдомства.

Къ 1 сентября 1867 г.

Наименованіе документовъ.	На сумму.	
	Рубли.	К.
I. Книга на записку текущего счета эмеритальной кассы, съ государственнымъ банкомъ, по которой состоитъ въ остаткѣ наличныхъ денегъ <i>двадцать пять тысячъ пятьсотъ семьдесятъ девять</i> руб. <i>восемьдесятъ</i> коп.	25 579	80
и II. Росписки государственнаго банка въ пріемъ на храненіе процентныхъ бумагъ, принадлежащихъ эмеритальной кассѣ м. в.:		
1) На билеты коммисіи погашенія долговъ:		
5-го 4% займа, отъ 26 апрѣля 1867 года за № 29620 на 1250 билетовъ на	625 000	>
5-го 5% займа, отъ 7 января 1865 года за № 8875 на 6 билетовъ на.	149 500	>
6-го 5% займа, отъ 7 января 1865 года за № 8876 на 3 билета на.	58 500	>
4% непрерывно-доходные, отъ 7 января 1865 года за № 8877 на 16 билетовъ на . . .	564 865	>
2) На облигаціи главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ:	1 397 865	
Отъ 7 января 1865 года за № 8878 на 2000 билетовъ, на	1 000 000	>
3) На выкупныя свидѣтельства:		
Отъ 14 января 1865 года за № 9024 на 1 свидѣтельство на.	11 100	>
Отъ 22 іюня 1865 года за № 12696 на 1 свидѣтельство на.	40 500	>

Отъ 7-го сентября 1865 г. за № 8879 на 32 свидѣтельства на.	1 938 250	»
	1 989 850	
4) На билеты 1-го внутренняго 5% съ выигрышами займа.		
Отъ 22 іюня 1865 года за № 12664 на 48 серій съ № 1703 по 1750 на 2400 билетовъ на.	240 000	»
5) На билеты 2-го внутренняго 5% съ выигрышами займа.		
Отъ 14 мая 1866 г. за № 18973 на 450 б. на . .	45 000	»
— 15 іюня — — 20746 — 60 — — .	6 000	
— 20 — — — 20955 — 102 — — .	10 200	»
— 9 іюля — — 22281 — 63 — — .	6 300	»
— 6 — 1867 — 34008 — 703 — — .	70 300	»
	187 800	
6) На свидѣтельства на непрерывный 5½% доходъ по выкупу.		
Отъ 3-го ноября 1866 г. за № 25699 на 2 свидѣтельства на	31 800	»
Отъ 3-го ноября 1866 г. за № 25700 на 13 свидѣтельствъ на.	765 500	»
Отъ 3-го ноября 1866 г. за № 25701 на 15 свидѣтельствъ на	806 000	»
Отъ 31-го октября 1866 г. за № 25606 на 3 свидѣтельства на	48 000	»
Отъ 3-го ноября 1866 г. за № 25710 на 3 свидѣтельства на	14 000	»
Отъ 16-го ноября 1866 г. за № 26102 на 11 свидѣтельствъ на.	38 900	»
Отъ 19-го ноября 1866 г. за № 26182 на 3 свидѣтельства, на.	30 000	»

*

Отъ 29-го ноября 1866 г. за № 26360 на 2 свидѣтельства, на	14 300	»
Отъ 18-го января 1867 г. за № 27199 на 1 свидѣтельство, на	6 700	»
Отъ 13-го марта 1867 г. за № 28491 на 8 свидѣтельствъ, на	20 500	»
Отъ 5-го апрѣля 1867 г. за № 29132 на 4 свидѣтельства, на	13 300	»
Отъ 1-го мая 1867 г. за № 29829 на 6 свидѣтельствъ, на	20 800	»
Отъ 30-го мая 1867 г. за № 31714 на 41 свидѣтельство, на	66 300	»
Отъ 24 июня 1867 г. за № 33655 на 11 свидѣтельствъ, на	44 300	»
Отъ 31 июля 1867 г. за № 36099 на 13 свидѣтельствъ, на	129 100	»
	2 049 500	»
7) На 5% БИЛЕТЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО БАНКА 2-го ВЫПУСКА.		
Отъ 18 марта 1867 года за № 28662, на 4 билета, на	1 800	»
Отъ 23 мая 1867 года за № 31164 на 10 билетовъ, на	63 550	»
Отъ 7-го сентября 1867 года за № 36844 на 7 билетовъ на.	95 200	»
	180 550	»
Итого <i>шесть миллионъ девятьсотъ семьдесятъ пять тысячъ пятьсотъ шестьдесятъ пять руб.</i>	6 975 565	»
А всего наличными деньгами и росписками банка на проценты бумаги <i>семь миллионъ одна тысяча сто сорокъ четыре руб. восемьдесятъ коп.</i>	7 001 144	80

Подписали: и. д. завѣдывающаго эмеритальною кассою *Розенъ*
и за дѣлопроизводителя *Васильевъ*.

АКТЪ СВИДѢТЕЛЬСТВА.

1867 года, октября 18 дня, адмиралтействъ-совѣтъ, на основаніи Высочайше утвержденнаго 15 мая сего года, мнѣнія государственнаго-совѣта, свидѣтельствовалъ денежные документы, принадлежащіе эмеритальной кассѣ, и нашелъ, что всѣхъ такихъ документовъ къ 1 числу сего октября состояло на сумму *семь миллионѡвъ тридцать восемь тысячъ пятьсотъ девяносто два руб. шестьдесятъ семь коп.* (7 038 592 р. 67 к.), какъ показано въ прилагаемой подробной вѣдомости.

Подлинный подписали: Николай *Епанчинъ*, Захаръ *Балкъ 1*, Александръ *Панфиловъ*, Константинъ *Истоминъ*, Евгенийъ *Беренсъ*, Карлъ *Варрандъ* и управляющій канцеляріею К. *Маннъ*.

ВѢДОМОСТЬ ДОКУМЕНТАМЪ НА КАПИТАЛЫ
эмеритальной кассы морскаго вѣдомства.

Къ 1-му октября 1867 г.

Наименованіе документовъ.	На сумму.	
	Рубли.	Коп.
I. Книга на записку текущаго счета Эмеритальной кассы, съ государственнымъ банкомъ, по которой состоятъ въ остаткѣ наличныхъ денегъ <i>двадцать семь тысячъ семьсотъ двадцать семь р. шестьдесятъ семь коп.</i>	27 727	67
и II. Росписки государственнаго банка въ пріемъ на храненіе процентныхъ бумагъ, принадлежащихъ эмеритальной кассѣ морскаго вѣдомства:		
1) На билеты комисіи погашенія долговъ.		
5-го 4% займа, отъ 26 апрѣля 1867 г. за № 29620, на 1250 билетовъ на	625 000	»
5-го 5% займа, отъ 7 января 1865 г. за № 8875, на 6 билетовъ, на	149 500	»

6-го 5% займа отъ 7-го января 1865 г. за № 8876 на 3 билета, на	58 500	»
4% непрерывно-доходные, отъ 7 января 1865 г. за № 8877 на 16 билетовъ на	564 865	»
2) На облигаціи главнаго общества россий-скихъ желѣзныхъ дорогъ.	1 397 865	
Отъ 7 января 1865 г. за № 8878 на 2000 билетовъ на	1 000 000	
3) На выкупныя свидѣтельства.		
Отъ 14 января 1865 г. за № 9024 на 1 сви-дѣтельство, на	11 100	»
Отъ 22 іюня 1865 г. за № 12696, на 1 сви-дѣтельство, на	40 500	»
Отъ 7-го сентября 1867 г. за № 8879 на 32 свидѣтельства, на	1 938 250	»
4) На билеты 1-го внутренняго 5% съ выигрышами займа.	1 989 850	
Отъ 22-го іюня 1865 г. за № 12664 на 48 серій съ № 1703 по 1750, на 2400 билетовъ на.	240 000	
5) На билеты 2-го внутренняго 5% съ выигрышами займа.		
Отъ 14 мая 1866 г. за № 18973 на 450 б. на .	45 000	
— 15 іюня — — 20746 — 60 — .	6 000	»
— 20 — — — 20955 — 102 — .	10 200	»
— 9 іюля — — 22281 — 63 — .	6 300	»
— 6 — — — 34008 — 703 — .	70 300	»
6) На свидѣтельства на непрерывный 5½% доходъ по выкупу.	187 800	
Отъ 3-го ноября 1866 г. за № 25699 на 2 свидѣтельства на	31 800	»

Отъ 3-го ноября 1866 г. за № 25700 на 13 свидѣтельствъ на	765 500	»
Отъ 3-го ноября 1866 г. за № 25701 на 15 свидѣтельствъ на	806 000	»
Отъ 31-го октября 1866 г. за № 25606 на 3 свидѣтельства на	48 000	»
Отъ 3 ноября 1866 г. за № 25710 на 3 свидѣтельства на	14 000	»
Отъ 16 ноября 1866 г. за № 26102 на 11 свидѣтельствъ на	38 900	»
Отъ 19 ноября 1866 г. за № 26182 на 3 свидѣтельства на	30 000	»
Отъ 29-го ноября 1866 г. за № 26360 на 2 свидѣтельства на	14 300	»
Отъ 18-го января 1867 г. за № 27199 на 1 свидѣтельство на	6 700	»
Отъ 13-го марта 1867 г. за № 28491 на 8 свидѣтельствъ на	20 500	»
Отъ 5-го апрѣля 1867 г. за № 29132 на 4 свидѣтельства на	13 300	»
Отъ 1-го мая 1867 г. за № 29829 на 6 свидѣтельствъ на	20 800	»
Отъ 30-го мая 1867 г. за № 31714 на 41 свидѣтельство на	66 300	»
Отъ 24 іюня 1867 г. за № 33655 на 11 свидѣтельствъ на	44 300	»
Отъ 31 іюля 1867 г. за № 36099 на 13 свидѣтельствъ на	129 100	»
Отъ 19 сентября 1867 г. за № 37160 на 6 свидѣтельствъ на	35 300	»
	2 084 800	

7) На 5% билеты государственного банка 2-го выпуска.		
Отъ 18 марта 1867 г. за № 28662 на 4 билета на	1 800	»
Отъ 23 мая 1867 г. за № 31164 на 10 би- летовъ на	63 550	»
Отъ 7 сентября 1867 г. за № 36844 на 7 билетовъ на.	95 200	»
	160 550	»
Итого	7 038 592	67
Числится въ долгу на государственномъ казначействѣ, за приобрѣтенныя кассою аренды.	247 163	94
Всего	7 285 756	61

Вѣдомость подписали: завѣдывающій дѣлами эмеритальной кассы
Варрандъ и за дѣлопроизводителя *Васильевъ*.

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

(Исправлено по 28 октября).

Названіе судовъ.	Ч и с л о				Командиры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Орудій.	Силъ.	Офицер., гардемар. и кондук.	Нижнихъ чиновъ.		
Въ Средиземн. морѣ.						
Фрегатъ Александръ Невскій.	50	800	30	655	Фл.-ад. К. 2 р. <i>Кремеръ.</i>	} 23 сентября находились въ Пирей.
Винт. корв. Память Меркурія .	9	160	14	177	К. 2 р. <i>Станиславскій.</i>	
Винт. корв. Витязь	17	360	28	326	К. 2 р. <i>Зеленой.</i>	21 октября приб. въ Вилла-Франку.
Винт. шкуна Бомборы	—	90	7	56	К. 2 р. <i>Банковъ.</i>	23 сентября находился въ Пирей.
На пути въ Атлантическій океанъ.						
Винт. фрег. Дмитрій Донецкой .	34	800	124	549	К. Л. <i>Дрешеръ.</i>	16 октября приб. въ Ниборгъ.
Въ распоряженіи начальства въ Константинополѣ.						
Парох. Тамань.	—	180	8	70	К.-Л. <i>Юрковъ.</i>	Въ Константинополѣ.
Въ распоряж. комиссара при Европейско-дунайской комисіи.						
Парох. Четырдагъ	—	80	7	61	К.-Л. <i>Иеромузи.</i>	Въ Галацѣ.



О ЧЕТВЕРТОМЪ ПРИЕМНОМЪ ЭКЗАМЕНѢ ВЪ МОРСКОМЪ УЧИЛИЩѢ,

НА НОВЫХЪ ОСНОВАНІЯХЪ (*) 1867 Г.

Уменьшеніе требованій на приемномъ экзаменѣ, высказанное въ отчетѣ за 1866 г. (**), благопріятно отозвалось и въ нынѣшнемъ году: на 60 вакансій поступило прошеній 133, къ медицинскому осмотру явилось 117, а на экзаменѣ 110.

Испытаніе производилось комисіями по той же программѣ и на тѣхъ же началахъ, какъ и въ прошломъ году (***), и ходъ его былъ слѣдующій: конкуренты были раздѣлены на три отдѣленія, а каждое отдѣленіе на двѣ части, и за тѣмъ предметы экзамена распредѣлены были по приложенному здѣсь росписанію.

(*) Мор. Сб. 1864 г., № 3.

(**) Мор. Сб. 1866 г., № 12.

(***) Условія приѣма были отпечатаны въ Морскомъ Сборникѣ, Кронштадтскомъ Вѣстникѣ, журналѣ Министерства Народнаго Просвѣщенія, Московскихъ Вѣдомостяхъ, Сѣверной Почтѣ и Сынѣ Отечества, и сверхъ этого было разослано въ разныя среднія учебныя заведенія до 1200 экземпляровъ правилъ приѣма, съ приложеніемъ подробныхъ программъ и роздано разнымъ лицамъ до 300 экз.

Новыя правила для приѣма воспитанниковъ въ Морской Кадетскій Корпусъ и программа вступительнаго экзамена были помѣщены въ Мор. Сб. 1867 г., № 1.

Число.	Дни.	ПРЕДМЕТЫ.	Отдѣл.	Части.
1	Сентябрь.	Арифметика	1	1 2
	Пятница . . .	Русскій языкъ	2	
		Французскій языкъ	2	1 2
		Географія	2	
2	Суббота . . .	Арифметика	3	1 2
		Исторія	3	
4	Понедѣльникъ.	Геометрія	1	1 2
		Законъ Божій	2	
		Арифметика	3	1 2
		Русскій языкъ	1	
5	Вторникъ. . .	Французскій языкъ	1	1 2
		Алгебра	1	
		Русскій языкъ	3	1 2
		Французскій языкъ	3	
6	Среда	Исторія	2	1 2
		Законъ Божій	1	
		Алгебра	3	1 2
		Географія	2	
7	Четвергъ. . .	Алгебра	2	1 2
		Географія	1	
		Геометрія	3	1 2
		Законъ Божій	3	
11	Понедѣльникъ	Геометрія	2	1 2
		Исторія	1	

Примѣч. 1. Въ пятницу 1-го сентября послѣ экзаменовъ (около 2-хъ часовъ) всѣ экзаменующіеся собирались въ одну комнату, дѣтровки изъ русскаго языка.

Примѣч. 2. Въ понедѣльникъ 4-го сентября (около 2-хъ часовъ) всѣ собирались для сочиненія по русскому языку.

Экзаменъ производился по билетамъ, содержащимъ всѣ статьи программы.

Билеты выдавались экзаменующимъ членами комисіи.

Вопросы изъ билета были предлагаемы или всѣ, или только тѣ, которые комисія назначала.

Кромѣ вопросовъ изъ выданнаго билета, комиссія предлагала экзаменуемому вопросы изъ другихъ частей программы.

Кромѣ испытанія по билетамъ, производилось испытаніе письменною помощію задачъ, вычисленій, черченія картъ и проч.

Испытаніе начиналось въ 9 $\frac{1}{2}$ часовъ утра, а комисіи продолжали экзаменъ на столько, на сколько признавали необходимымъ.

Каждый членъ комисіи ставилъ баллы отдѣльно; баллы эти принимались для опредѣленія окончательнаго средняго балла, который выводился Инспекторомъ классовъ съ участіемъ экзаменующихся.

Во время производства задачъ, вычисленій и другихъ практическихъ упражненій, экзаменующіеся сидѣли на назначенныхъ мѣстахъ по списку и выходъ изъ экзаменныхъ комнатъ воспрещался. Эти задачи были соображены такъ, что на рѣшеніе ихъ можно было назначить 1 $\frac{1}{2}$ часа времени. Неоконченное въ этотъ срокъ занятіе считалось невыполненнымъ.

При рѣшеніи задачъ ученики подраздѣлялись на 3 смѣны, такъ что трое рядомъ сидящихъ дѣлали разныя задачи.

Къ доскѣ не вызывалось больше трехъ учениковъ; изъ нихъ одинъ говорилъ, а другіе или выводили формулы, или вычисляли, что требовалось, или чертили. Для удобства, въ каждой экзаменной комнатѣ были поставлены по двѣ большія стѣнные черныя доски, и по математическимъ предметамъ, каждый конкурентъ былъ спрашиваемъ не менѣе $\frac{1}{2}$ часа.

Задачи рѣшались на особо заготовленныхъ листахъ, на первой страницѣ коихъ экзаменующійся писалъ имя, фамилію, какого онъ отдѣленія, части и смѣны. Каждая задача рѣшалась на особой страницѣ, гдѣ должны были показываться подробности дѣла.

Каждый листъ былъ просмотрѣнъ двумя экзаменаторами, назначенными по росписанію, составленному независимо отъ росписанія экзаменаторовъ, испытывавшихъ словесно.

По прежнему, наканунѣ экзамена экзаменаторы приглашены были въ учебно-воспитательный совѣтъ, чтобы согласить взгляды и требованія.

Собраніе, принимая въ соображеніе, что на трехъ бывшихъ пріемныхъ экзаменахъ конкуренты выказывали очень слабыя зна-

нія по рѣшенію задачъ, и, поступивъ въ училище, крайне задерживали преподаваніе, положило требовать тѣхъ же условій для удовлетворительности экзамена, какія приняты для четвертаго класса училища, а именно: считать невыдержавшими экзамена тѣхъ учениковъ, которые получаютъ за задачи менѣе 6 балловъ по ариметикѣ, алгебрѣ, черченію картъ, диктовкѣ, и менѣе 5 балловъ по геометріи и за сочиненіе. Относительно же устныхъ отвѣтовъ требовать по каждому предмету не менѣе 6 балловъ, въ среднемъ выводѣ по каждому предмету также не менѣе 6 балловъ, а въ общемъ окончательномъ выводѣ изъ всѣхъ предметовъ не менѣе 7 балловъ.

Результаты пріемнаго экзамена видны изъ прилагаемаго протокола. Воспитанники, поступившіе въ училище распредѣляются такъ:

По исповѣданію.

	1864 г.	1865 г.	1866 г.	1867 г.	Итого.
Православнаго . . .	31	33	45	35	144
Лютеранскаго . . .	3	12	10	8	33
Католическаго . . .	2	2	3	1	8
	36	47	58	44	185

По происхожденію.

	Сколько держали экзаменъ.				Сколько поступило въ училище.				
	1864 г.	1865 г.	1866 г.	1867 г.	1864 г.	1865 г.	1866 г.	1867 г.	Итого.
1) Дворянъ . . .	14	30	41	42	12	26	33	21	92
2) Дѣтей священно-служителей	2	2	1	1	1	1	1	•	3
3) Дѣтей оберъ-офицеровъ	27	39	52	64	23	20	22	22	87
4) Дѣтей почетныхъ гражданъ	•	•	2	3	•	•	2	1	3
	43	71	96	110	36	47	58	44	185

По мѣстамъ гдѣ обучались ().*

	Число державшихъ экзаменъ.				Число принятыхъ въ училище.			
	1864 г.	1865 г.	1866 г.	1867 г.	1864 г.	1865 г.	1866 г.	1867 г.
Въ 1 Воен. гимн.	—	1	2	2	—	1	2	—
— 1 С.П.Б.	3	2	1	1	3	1	1	—
— 2 —	6	—	1	3	6	—	1	1
— 3 —	6	5	5	5	6	4	5	6
— 4 Ларинской	—	1	1	2	—	—	1	1
5 С.П.Б. гимназій	1	2	1	2	1	2	1	1
— 6 —	—	1	2	—	—	1	2	—
— 7 —	3	13	8	9	3	12	5	7
— 1 Московской	—	—	2	—	—	—	—	—
— 2 —	—	3	2	2	—	1	1	1
— 4 —	1	1	—	—	1	1	—	—
— Астраханской	—	1	1	—	—	1	—	—
— Владимирской	1	—	—	—	1	—	—	—
— Витебской	—	1	1	1	—	—	1	—
— Виленской	—	1	—	—	—	—	—	—
— Вологодской	—	1	—	—	—	1	—	—
— Вятской	1	—	—	—	1	—	—	—
— Гродненской	—	1	—	—	—	—	—	—
— Дерптской	—	—	—	1	—	—	—	1
— 1 Казанской	—	—	—	1	—	—	—	—
— 2 —	—	—	—	2	—	—	—	1
— Кіевской	—	—	1	—	—	—	—	—

(*) На экзаменахъ было замѣчено, что нѣкоторые конкуренты явились въ училище изъ четвертаго класса гимназій и болѣею частію не выдерживали экзамена.

	Число державших экзаменъ.				Число принятыхъ въ училище.			
	1864 г.	1865 г.	1866 г.	1867 г.	1864 г.	1865 г.	1866 г.	1867 г.
Въ Ковенской . .	1	—	—	—	1	—	—	—
— Костромской .	—	—	2	—	—	—	1	—
— Кронштадтской .	1	3	4	6	1	2	4	1
— Могилевской .	—	—	1	1	—	—	—	1
— Мозырской . .	—	2	—	—	—	—	—	—
— Николаевской .	—	1	1	—	—	1	1	—
— Новгородской .	—	—	1	1	—	—	1	1
— Ново - Черкас- ской	1	—	—	—	1	—	—	—
— Пензенской . .	1	1	1	1	1	1	1	—
— Пермской . . .	1	—	1	—	1	—	1	—
— Полтавской . .	—	—	1	2	—	—	1	1
— Псковской . . .	1	—	—	—	1	—	—	—
— Ревельской . .	1	—	1	2	1	—	1	—
— Рижской	1	3	2	—	1	1	1	—
— Реальной . . .	—	—	1	—	—	—	1	—
— Рязанской . . .	—	—	1	—	—	—	—	—
— Смоленской . .	—	—	1	1	—	—	1	—
— Симбирской . .	1	—	—	—	1	—	—	—
— Тамбовской . .	—	1	—	—	—	1	—	—
— Тульской . . .	—	—	1	—	—	—	1	—
— Тверской	—	—	2	—	—	—	1	—
— Черниговской .	—	—	1	2	—	—	1	—
— Ярославской . .	—	2	—	1	—	1	—	—
— 1 частной . . .	—	1	—	1	—	1	—	—
— 2 —	1	2	—	1	—	2	—	1
— Общеобразова- тельной	1	1	1	—	—	1	1	—

	Число державшихъ экзамень.				Число принятыхъ въ училище.			
	1864 г.	1865 г.	1866 г.	1867 г.	1864 г.	1865 г.	1866 г.	1867 г.
Въ училищѣ торговаго мореплаванія.	1	—	—	—	—	—	—	—
Въ Ревельской дворянской школѣ . .	1	—	—	—	1	—	—	—
Въ Петропавловской школѣ.	2	—	—	—	2	—	—	—
Въ Анненской школѣ	—	—	1	1	—	—	—	—
Дома.	6	17	45	59	2	11	20	20
	43	68	97	110	36	47	58	44

По возрасту.

	1864 г.	1865 г.	1866 г.	1867 г.
Отъ 14 до 15 лѣтъ.	2	0	3	2
— 15 — 15½ —	0	3	3	3
— 15½ — 16 —	4	14	3	4
— 16 — 16½ —	5	14	18	8
— 16½ — 17 —	8	7	19	11
— 17 — 17½ —	11	6	8	10
— 17½ — 18 —	5	1	1	4
— 18 — 18½ —	1	1	2	2
— 18½ — 19 —	0	1	0	0
Средній возрастъ.	17л.1м.	16л.7м.	16л.5м.	16л.6м.

Относительно пробнаго плаванія видно:

Въ 1864 г. въ плаваніи было	64
— 1865 — — — —	67
— 1866 — — — —	64
— 1867 — — — —	63
	<u>258</u>

Изъ числа 258 бывшихъ въ пробныхъ плаваніяхъ, поступило въ училище:

Въ 1864 году	22
— 1865 —	29
— 1866 —	34
— 1867 —	26
	111

Изъ числа этихъ 111, было въ плаваніи:

2 раза	6 человекъ
1 разъ	105 —

Протоколъ засѣданія 13-го сентября 1867 года.

Для разсмотрѣнія экзаменныхъ балловъ, въ учебно-воспитательный совѣтъ были приглашены всѣ преподаватели училища и экзаменаторы. Собранію были представлены слѣдующія свѣдѣнія:

Изъ 110 экзаменовавшихся получили вполне удовлетворительные баллы 22.

Первый изъ выдержавшихъ имѣлъ въ 1864 г.—10,10; въ 1865 г.—10,11; въ 1866 г.—10,12 и въ 1867 г.—9,8 балловъ.

Получили въ среднемъ выводъ:

9,8 балловъ.	1
отъ 9 до 9,5 —	19
— 8,5 — 9 —	10
— 8 — 8,5 —	8
— 7,6 — 8 —	6
Итого	44

По среднему баллу предметы располагаются такъ:

	1864 г.	1865 г.	1866 г.	1867 г.
Законъ божій	8,7	9,5	9,4	9,8
Арифметика	7,6	8,5	9	9,7
Алгебра	8,2	9	8,3	9
Геометрія	6,1	7,2	7,8	8,7
Русскій языкъ	8,4	7	7,7	7,9
Исторія	8,4	8,3	7,3	8

Географія	8,6	7,3	7,6	7,9
Французскій языкъ	8,3	8,2	7,1	8,5
Общее среднее.	8,3	8,1	8,2	8,6

Относительно практическихъ занятій, т. е. рѣшенія задачъ, диктовки и проч., получившихъ менѣе 5 балловъ было:

1864 г. 1865 г. 1866 г. 1867 г.

По ариметикѣ: 1) за дѣйствія

надъ дробями 16 22 19 27

2) за задачи тройнаго правила. . 18 27 21 23

По алгебрѣ: 1) за дѣленіе . . . 17 9 14 21

2) за уравненія 11 18 15 25

3) за квадратныя уравненія. . . 19 24 34 45

По геометріи: 1) за вычисленіе

дугъ 11 27 31 31

2) за измѣреніе площадей . . . 18 23 41 22

3) за вычисленіе поверхностей. . 21 38 42 43

По русскому языку: 1) за диктовку. 4 18 23 15

2) за сочиненіе 3 17 16 9

По географіи: за черченіе . . . 1 11 14 22

По прочтеніи фамилій 22-хъ выдержавшихъ экзаменъ, были прочтены еще 25 фамилій молодыхъ людей, подходившихъ очень близко къ полнымъ условіямъ; баллы съ фамиліями этихъ 25 чловѣкъ были продиктованы и записаны членами собранія, на особо заготовленныхъ бланкахъ.

За тѣмъ собраніе приступило къ разсмотрѣнію этого списка съ цѣлью выбрать изъ 25 чловѣкъ—22. Многіе были приняты единогласно, а пятеро подвергнуты закрытой баллотировкѣ.

Такимъ образомъ, принято 44 (*) и росписаны на 2 параллельные классы.

Классы послѣ молебствія начались съ 8 ч. утра 15-го сентября.

22 октября 1867 г.



(*) Изъ 44-хъ двое имѣли свыше 18 лѣтъ и по особому разрѣшенію приняты.

НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

УРОКИ, ПОЛУЧЕННЫЕ ПРИ ЛИССѢ.

(Лекція, прочитанная коммендеромъ Колломбомъ въ собраніи Общества Соединенныхъ службъ, 29 апрѣля 1867 года).

Одинъ изъ авторовъ журнала «*Saturday Review*», у котораго я позволилъ себѣ заимствовать, съ нѣкоторымъ измѣненіемъ, заглавіе статьи моея, весьма вѣрно замѣтилъ въ прошломъ году, что «поучительная сторона великой прусской побѣды при Садовѣ до такой степени привлекла на себя вниманіе журналистики всѣхъ европейскихъ странъ, что почти затемнила не менѣе замѣчательный урокъ, который можно извлечь изъ пораженія итальянцевъ на водахъ Адріатическаго моря». Дѣйствительно, немногія изъ личностей, привыкшихъ смотрѣть безъ предупрежденія на важные военные и морскіе вопросы нашего времени, могли не удивляться, что морская битва при Лиссѣ такъ мало и такъ слабо обсуждалась людьми, прямое дѣло которыхъ изслѣдовать ее со всѣхъ сторонъ. По зрѣломъ размышленіи, нельзя не согласиться, что Лисское сраженіе есть несомнѣнно важнѣйшее событіе морской исторіи послѣ великаго дня Трафальгара. На что бы мы ни взглянули,—на составъ боровшихся силъ, образъ ихъ употребленія, или ихъ значительность,—мы не можемъ не убѣдиться, что испытаніе, котораго ждали всѣ морскія націи, совершилось и что путь, по которому должно идти

въ будущемъ морское военное дѣло, пересталъ быть скрытымъ въ туманѣ другъ другу противорѣчащихъ мнѣній.

Бомбардированіе Алжира, наваринская битва и операціи соединенныхъ флотовъ во время войны съ Россією, которыя, взятая вмѣстѣ, представляютъ нѣкоторую важность для спеціалиста, также потеряли свое значеніе при сравненіи съ боемъ, разыгравшимся на водахъ Адриатики. Ни одинъ военный морякъ не можетъ обратиться теперь къ алжирской экспедиціи, чтобы извлечь изъ нея какой-нибудь урокъ, пригодный для настоящаго времени. Онъ можетъ подражать и удивляться великолѣпному примѣру смѣлости, обнаруженной при этомъ случаѣ, онъ долженъ помнить, что храбрость беретъ начало въ душѣ человѣка и не пріобрѣтается изученіемъ постороннихъ предметовъ. Никто изъ насъ еще не забылъ какъ пресса невѣрно употребляла сравненіе алжирской экспедиціи, чтобы уязвлять нашихъ адмираловъ во время войны съ Россією и тѣмъ возбудить ихъ предпримчивость, которой, какъ предполагалось, они не имѣли; между тѣмъ безплодная атака противъ прибрежныхъ фортовъ Севастополя да будетъ служить намъ урокомъ до какой степени бесполезно принимать къ свѣдѣнію поверхностные наставленія и совѣты.

Наваринская битва, разыгравшаяся между силами съ одной стороны идущихъ впередъ, а съ другой—идущихъ назадъ націй, началась безъ плана и продолжалась безъ соображеній и потому не можетъ служить намъ примѣромъ для подражанія.

Дѣйствія западныхъ флотовъ во время войны съ Россією производились съ судами, имѣвшими только отчасти современныя усовершенствованія, при исключительныхъ обстоятельствахъ, встрѣчая лишь изрѣдка сопротивленіе, и потому какимъ образомъ можемъ мы извлечь изъ нихъ данныя для руководства въ будущихъ войнахъ? Но главнѣе всего, намъ слѣдуетъ тщательно размыслить и убѣдить себя, что въ современныхъ флотахъ произошла, или происходитъ, коренная перемѣна; что цѣпь, которая связывала насъ съ прошедшимъ, можно смѣло сказать, порвалась и если отъ нея остается нѣсколько звеньевъ, то они не принадлежатъ къ главнѣйшимъ, и потому стѣснительно и невыгодно придерживаться слишкомъ близко къ фактамъ бывшихъ морскихъ войнъ при дѣйствіяхъ, которыя будутъ сходны съ ними во время грядущихъ морскихъ столкновеній.

Въ одномъ только отношеніи бой при Лиссѣ не имѣетъ важнаго смысла. Политическое значеніе его было затемнено другими важными обстоятельствами и если бы онъ упрочилъ за собою преобладающее

мѣсто въ этой сферѣ, котораго теперь не имѣть, то можетъ быть немногіе счумѣли бы найти истинный источникъ подобнаго вліянія.

Точка зрѣнія, съ которой я собираюсь взглянуть на главнѣйшія обстоятельства этого сраженія, весьма проста. Я хочу разобрать его единственно для научнаго изслѣдованія. Въ нашей аудиторіи намъ нѣтъ никакого дѣла до *argumentum ad hominem*, и потому вы не услышите отъ меня ни хвалы, ни порицанія и точно также, надѣюсь, не услышимъ мы ихъ отъ тѣхъ, кто приметъ участіе въ преніяхъ по поводу моей лекціи. Намъ тѣмъ легче избѣжать этой опасной почвы, что уроки, даваемые Лиссою, почерпаются не изъ разбора политическихъ причинъ, поведшихъ къ атакѣ укрѣпленнаго острова въ присутствіи нетронутыхъ плавающихъ силъ, и не изъ личной характеристики, или, какъ нѣкоторые могутъ сказать, личного поведенія главныхъ участниковъ боя, за исключеніемъ развѣ примѣненія или упущенія ими нѣкоторыхъ чисто научныхъ правилъ, что я надѣюсь изложить вамъ въ продолженіе моей лекціи. Съ другой стороны, задача сравнительно не трудна для насъ, если мое мнѣніе вѣрно, что настоящіе уроки, даваемые Лисскимъ сраженіемъ, заключаются въ промежуткѣ времени между приближеніемъ австрійскаго флота и гибелью *Re d'Italia*, что занимаетъ сравнительно небольшую часть тѣхъ трехъ часовъ съ четвертью, въ продолженіи которыхъ длилось сраженіе отъ начала до конца. Я долженъ просить васъ снисходительно вспомнить статью, прочитанную мною въ этомъ же обществѣ (*) до сраженія при Лиссѣ, и признать слова мои пророческими. До нѣкоторой степени мнѣ слѣдуетъ ссылаться на нее, какъ на звено въ цѣпи моихъ доказательствъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ я объявляю, что смотрю на нее совершенно такими же глазами, какъ смотрѣлъ бы на всякое другое сочиненіе, удовлетворяющее той же цѣли. Я не буду вдаваться въ подробности, касающіяся до сраженія, потому, что это совершенно не нужно для моей цѣли, и также потому, что я полагаю, что мы получимъ историческое описаніе его, составленное гораздо талантливѣе, чѣмъ я могу сдѣлать это. Но для того, чтобы имѣть возможность выводить уроки, полученные нами, я долженъ въ общихъ чертахъ коснуться до сраженія и при этомъ буду каждый разъ останавливаться на тѣхъ слѣдствіяхъ, которыя, по моему мнѣнію, изъ него вытекаютъ.

Итальянскій флотъ, состоявшій изъ четырехъ вполне блиндированныхъ судовъ, семи частью блиндированныхъ, одного башеннаго

(*) *Modern Naval Tactics*. Перев. въ М. Сб. 1866 г. № 4, Часть неоф., стр. 137.

судна, семи деревянныхъ фрегатовъ и пятнадцати меньшихъ судовъ, вышелъ изъ итальянскихъ портовъ главнѣйше 16-го іюля 1866 года для соединенной атаки противъ австрійскаго острова Лиссы. Эта атака началась дѣйствительнымъ образомъ 18-го и продолжалось все 19 число съ переменнымъ успѣхомъ. 20-го суда были собраны около сѣвернаго берега острова съ цѣлю, если бы представилась возможность, произвести высадку къ западу отъ порта Санъ-Джіорджіо, ранѣе прибытія австрійскаго флота.

Въ то же время, австрійскій адмиралъ Тегетгофъ стоялъ на рейдѣ Фазана, имѣя подъ своимъ начальствомъ флотъ, состоявшій изъ семи броненосныхъ судовъ, одного деревяннаго линійнаго корабля, пяти фрегатовъ и тринадцати меньшихъ судовъ. Онъ заблаговременно получилъ извѣщеніе о предстоявшей атакѣ на Лиссу, но считалъ ее сначала диверсією, имѣвшею цѣлю выманить его изъ базиса его операций. Но 19 числа онъ получилъ телеграмму, которая разсѣяла всѣ сомнѣнія извѣстіемъ, что дѣйствительное и упорное нападеніе ведется противъ австрійскаго острова; въ тотъ же день, около полдня, онъ вышелъ въ море со всѣмъ флотомъ, рѣшившись, какъ кажется, или спасти Лиссу, или погибнуть.

Итальянскій флотъ получилъ увѣдомленіе объ этомъ движеніи въ тотъ же вечеръ, но предводители его надѣялись произвести высадку и овладѣть островомъ ранѣе прибытія австрійцевъ и такимъ образомъ избѣгнуть необходимости встрѣтиться съ ними.

Утро 20 іюля было бурное, вѣтръ дулъ отъ SW съ сильными шквалами и дождемъ. Прибытіе баталіона морскихъ солдатъ на *Piemonte* побудило Персано торопиться окончательною атакою и всѣ нужныя распоряженія были уже сдѣланы, когда около 8 часовъ показался изъ дождевой шквалистой полосы, скрывавшей его до тѣхъ поръ изъ виду, *Esploratore*, посланный крейсеромъ къ NW съ поднятымъ сигналомъ, что видитъ подозрительныя суда,

Положеніе обоихъ флотовъ въ этотъ моментъ было, какъ кажется, слѣдующее. Австрійцы шли на SOIS среднимъ ходомъ, построившись въ три отряда, въ кильватеръ другъ другу. Каждый отрядъ былъ въ строѣ клина, или, какъ теперь предложено называть, въ строѣ «двухъ пеленговъ» (Планъ ср. въ М. Сб. № 2, 1867 г.), при чемъ уголъ, образованный обѣими сторонами клина, былъ очень тупой, такъ что итальянцы предположили, что непріятель шелъ въ строѣ фронта. Разстояніе между отрядами было пять кабельтововъ и позади каждаго изъ нихъ помѣщалось по мелкому судну для репетованія сигналовъ.

Итальянскій флотъ находился въ разбросанномъ положеніи вдоль сѣвернаго берега Лиссы. Изъ одиннадцати броненосцевъ два,

Terribile и *Varese*, были слишкомъ далеко къ весту, чтобы во время подоспѣть и принять дѣйствительное участіе въ готовившейся битвѣ. Третій, *Formidabile*, значительно пострадалъ наканунѣ во время бомбардировки и былъ занятъ перевозкою своихъ раненныхъ на госпитальный корабль. Такимъ образомъ, оставалось девять броненосцевъ для встрѣчи приближавшихся семи австрійскихъ. Итальянскія деревянныя суда находились ближе къ берегу и были заняты хлопотами по высадкѣ десанта. Эти суда не приняли дѣйствительнаго участія въ сраженіи и такъ какъ изъ ихъ дѣйствій нельзя вывести ничего поучительнаго, то, согласно принятому мною правилу, будетъ достаточно, если я ограничусь тѣмъ, что скажу, что они держались вдали отъ мѣста сраженія въ продолженіи большей части времени, пока длилась битва. Можетъ быть не мѣшаетъ вспомнить, что въ то время какъ австрійскій флотъ имѣлъ полный запасъ угля и боевыхъ припасовъ, а команды его были свѣжи и неутомлены, итальянцы издержали большое количество топлива, зарядовъ и снарядовъ и потеряли 16 человѣкъ убитыми и 95 ранеными, при чемъ, по всей вѣроятности, экипажи ихъ были утомлены предыдущими бомбардировками. Такимъ образомъ, силы, которыя готовились въ дѣйствительности сразиться при Лиссѣ, были, съ австрійской стороны: 7 броненосцевъ, не самыхъ лучшихъ чертежей, имѣвшихъ въ совокупности вмѣстительность въ 27 200 тоннъ, силу машинъ въ 4750 лошадей, залпъ съ одного борта изъ 88 орудій и общее число командъ въ 2884 человѣка.

Съ итальянской стороны были: 9 броненосцевъ, всѣ новѣйшей постройки, имѣвшіе лучшую ходкость и вообще большую толщину брони, чѣмъ австрійцы; соединенную вмѣстительность въ 38 500 тоннъ; силу машинъ въ 6000 лошадей; залпъ съ одного борта изъ 103 орудій и около 4000 человѣкъ экипажа.

Теперь, изъ сравненія этихъ силъ, сопоставленныхъ такимъ образомъ другъ противъ друга, мы можемъ удобно вывести для себя первый и самый разительный урокъ. Съ одной стороны, мы имѣемъ 103 орудія для дѣйствія по 27 000 тоннамъ, а съ другой—88 орудій противъ 38 000 тоннъ. Слѣдовательно, задача для разрушенія на каждое орудіе была съ итальянской стороны 262 тонна, а съ австрійской 432 тонна.

Послѣ этого, если мы возьмемъ водонизмѣщеніе австрійскихъ броненосцевъ и распредѣлимъ его такъ, какъ-бы оно было распредѣлено до введенія броненосныхъ судовъ—принимая среднимъ числомъ 3000 тоннъ за вмѣстительность 90 пушечнаго корабля—то оно изобразить собою 9 такихъ кораблей, обладающихъ въ совокупности залпомъ изъ 405 орудій съ одного борта. Итальянское водонизмѣ-

щеніе, распределенное подобнымъ же образомъ, изобразилось бы 12 кораблями, обладающими въ совокупности залпомъ съ одного борта изъ 540 орудій. Слѣдовательно, въ этомъ случаѣ задача для разрушенія была бы на каждое австрійское орудіе 93 тонна, вмѣсто вышеупомянутыхъ 432; а задача для разрушенія на каждое итальянское орудіе равнялась бы 50 тоннамъ, вмѣсто вышесказанныхъ 260. Или, говоря иначе, австрійскимъ пушкамъ слѣдовало бы быть почти въ 5 разъ, а итальянскимъ *болѣе* чѣмъ въ 5 разъ сильнѣе и разрушительнѣе орудій, обыкновенно употребляемыхъ на двухдечныхъ корабляхъ, чтобы артиллерія въ сраженіи при Лиссѣ стояла на той же высотѣ, которую она занимала какъ военное средство до введенія броненосцевъ. Мнѣ не нужно усиливать значеніе этой замѣтки указаніемъ на то, что въ то время какъ при этомъ случаѣ масса, которую слѣдовало разрушить, была въ пять разъ болѣе обыкновенной, погруженная въ воду и, слѣдовательно, неуязвимая часть судовъ была также болѣе обыкновенной. Никто не станетъ спорить, надѣюсь, что подъ Лиссою артиллерія ни съ той, ни съ другой стороны, не только не превзошла, относительно способности разрушенія, силу, приписываемую въ былые годы орудіямъ, но даже и не приблизилась къ ней; и я полагаю, что намъ трудно еще болѣе увеличить громадную непропорціональность между нею и тою работою, которую, предполагалось, она въ состояніи исполнить. Но при этой простой замѣткѣ возникаетъ еще другой, болѣе глубокий вопросъ. Пропорція работы, которая выпала на долю каждаго орудія подъ Лиссою, представляетъ хорошій примѣръ того, какую задачу должны выполнить орудія въ сраженіи между броненосными судами. Чтобы артиллерія была въ состояніи сохранить свою прежнюю разрушительную способность, каждая пушка должна имѣть для разрушенія броненосцевъ по крайней мѣрѣ въ пять разъ больше силы, чѣмъ имѣли прежнія орудія для разрушенія деревянныхъ судовъ.

Я никогда не видѣлъ, къ сожалѣнію долженъ сказать это, дѣйствія современнаго снаряда по современному корабельному борту, и потому не позволю себѣ пускаться въ разсужденія объ относительномъ разрушающемъ вліяніи, которое производитъ снарядъ при ударѣ. Я развиваю только первую мысль, которая является при разборѣ Лисскаго сраженія, именно—что, не принимая въ соображеніе другихъ элементовъ, кромѣ числа орудій, относительно водоизмѣщенія судовъ,—или каждое изъ нашихъ орудій должно выполнить въ пять разъ болѣе работы, чѣмъ оно исполняло прежде противъ деревянныхъ кораблей, или же оно потеряло значеніе какъ боевое средство, и мнѣ кажется при этомъ, что весьма трудно

допустить въ дѣйствительности возможность увеличенія силы орудія на 400 процентовъ.

Дѣлая сравненіе между силами, которыя готовились принять участіе въ сраженіи, намъ остается прибавить еще, что австрійцы имѣли кромѣ того деревянный 92 пушечный корабль *Kaiser* и нѣсколько сродныхъ ему фрегатовъ и канонерскихъ лодокъ, представлявшихъ въ общей сложности залпъ съ одного борта изъ 177 орудій. Если бы эти суда были вооружены пушками, способными пробивать итальянскую броню, то, можетъ быть, представилось бы затрудненіе въ опредѣленіи ихъ силы, такъ какъ было бы нужно установить равновѣсіе между ихъ наступательными средствами и крайнею подверженностью въ поврежденіямъ, что ясно выразилось тѣмъ фактомъ, что на долю *Kaiser* выпало двѣ трети изъ всей потери австрійцевъ. Но такъ какъ ихъ самыя тяжелыя орудія могли бросать только продолговатые снаряды въ 60 фунтовъ, почти безсильные противъ итальянскихъ судовъ, то мы не сдѣлаемъ большой ошибки, если станемъ смотрѣть на австрійскія деревянные суда скорѣе какъ на источникъ слабости, чѣмъ силы.

Можетъ быть, здѣсь мѣсто взглянуть на другой урокъ, полученный подъ Лиссою, касательно вопроса о дѣйствительности неброненосныхъ судовъ, носящихъ тяжелую артиллерію, *противъ* брони. Я нѣсколько разъ встрѣчалъ въ печати и часто слышалъ серьезные разсужденія морскихъ офицеровъ, что сраженіе при Лиссѣ выказало достоинство деревянныхъ судовъ противъ броненосныхъ, при чемъ въ доказательство приводилось, что *Kaiser* отразилъ соединенную атаку четырехъ броненосцевъ. Соглашаясь съ тѣмъ что онъ сдѣлалъ это, задаешь себѣ вопросъ: не очевидная ли его слабость была причиною подобной атаки? и въ чемъ состоялъ окончательный результатъ всѣхъ его блестящихъ подвиговъ? Онъ былъ, такъ близокъ къ гибели, что былъ принужденъ оставить сраженіе. Онъ потерялъ бушпритъ, фокъ-мачту и дымовую трубу, имѣлъ 22 человѣка убитыхъ и 83 раненыхъ, т. е. болѣе двухъ третей, какъ я сказалъ выше, изъ всей потери австрійскаго флота. Въ отплату за эти поврежденія и убыль въ людяхъ, онъ снесъ шлюпки, мостики и пушечныя ставни на *Re di Portogallo* путемъ столкновенія и изрѣшилъ верхнюю часть *Affondatore* ядрами; сказавъ это, мы можетъ быть сказали все. Поэтому я не вижу какимъ образомъ можно увеличить достоинство дерева *противъ* брони на основаніи фактовъ Лисскаго сраженія. Касательно этого вопроса говорятъ, что мы можемъ, уменьшивъ броню, замѣстить такимъ образомъ снятый грузъ прибавкою числа орудій, пробивающихъ броню. Но мнѣ кажется, что упущено изъ виду, что на каждое

бронепробивающее орудіе, носимое неброненоснымъ судномъ, броненосецъ можетъ носить нѣсколько легкихъ бомбическихъ орудій, обладающихъ страшною разрушительною способностью для деревяннаго борта. Допуская крайности, мы имѣли бы тогда совершенно неброненосное судно, деревянное или желѣзное, вооруженное нѣсколькими бронепробивающими орудіями, противъ вполне броненоснаго судна, носящаго множество легкихъ бомбическихъ орудій, подобныхъ, напримѣръ, 40 фунтовымъ Армстронга. Относительная сила обоихъ судовъ выразилась-бы тогда числомъ произведенныхъ въ минуту выстрѣловъ, помноженнымъ на дѣйствительную работу, исполненную однимъ снарядомъ. Такъ какъ число легкихъ орудій было бы по крайней мѣрѣ въ пять или шесть разъ болѣе бронепробивателей, между тѣмъ какъ быстрота огня у первыхъ, весьма быть можетъ, была-бы вдвое скорѣе чѣмъ, у послѣднихъ, то вопросъ, подлежащій рѣшенію заступниковъ неброненосныхъ судовъ, выразился-бы слѣдующимъ образомъ: можете ли вы достигнуть, чтобы каждый бронепробивающій снарядъ произвелъ противъ броненоснаго борта противника въ десять разъ болѣе вреда, чѣмъ произведетъ каждая бомба этого противника противъ борта, незащищеннаго броней? Мнѣ кажется, что я отношусь вполне справедливо въ пользу неброненоснаго борта и было бы весьма интересно услышать отъ кого нибудь изъ уважаемыхъ слушателей оцѣнку относительно дѣйствія обоихъ упомянутыхъ мною родовъ артиллеріи противъ соответствующихъ имъ мишеней.

Я упомянулъ уже о положеніи обоихъ флотовъ въ то время, когда итальянскіе форзейли дали знать сигналомъ о приближеніи австрійцевъ.

Персано построилъ своихъ девять броненосцевъ въ линію фронта, носомъ къ W но за тѣмъ перестроился въ линію кильватера и взялъ курсъ почти на NNO, что вело прямо на пересѣчку пути австрійскаго флота. Итальянскій адмиралъ счелъ въ этотъ моментъ полезнымъ перенести свой флагъ съ четвертаго судна въ линію, *Re d'Italia*, на *Affondatore*, для большаго удобства въ управленіи всѣмъ флотомъ. Многіе весьма сильно порицали адмирала Персано за эту перемѣну. Я не имѣю намѣренія пускаться въ разсужденія была ли благоразумна, или неблагоразумна подобная мѣра въ такое критическое время, но если бы меня спросили гдѣ по моему мнѣнію лучшее мѣсто для адмирала—въ составѣ ли боевой линіи, или вѣдѣ ея—то я повторилъ бы слова, сказанныя мною касательно этого предмета въ предъидущей статьѣ моей, и прибавилъ бы, что въ этомъ случаѣ сраженіе при Лиссѣ не доставило мнѣ никакихъ новыхъ уроковъ.

Я сказалъ въ статьѣ моей о современной морской тактикѣ, что «если бы генералъ на сухомъ пути былъ принужденъ, подобно адмиралу на морѣ, употреблять сигналы для передачи своихъ приказаній.... то помѣстился бы тамъ, откуда могъ бы наилучшимъ образомъ все видѣть и гдѣ его видѣли бы другіе... Я полагаю, что въ будущихъ морскихъ сраженіяхъ главнокомандующій не будетъ занимать мѣста въ линіи. Онъ будетъ сидѣть на какомъ-нибудь ходкомъ, быстро-поворотливомъ, хотя и броненосномъ и вооруженномъ орудіями, но тѣмъ не менѣе легкомъ суднѣ — на флагманскомъ кораблѣ грядущаго времени — откуда будетъ въ состояніи наилучшимъ образомъ видѣть движенія своего собственнаго и непріятельскаго флота и гдѣ его сигналы будутъ разомъ видимы со всѣхъ точекъ горизонта.» Я помню, что это мнѣніе было принято моими слушателями съ значительнымъ одобреніемъ, и я увѣренъ, что всѣ мы будемъ рады, если подобное одобреніе будетъ снова дано этой идѣ. Если *Affondatore*, съ его меньшимъ водоизмѣщеніемъ, признается болѣе послушнымъ судномъ, чѣмъ *Re d'Italia*, то мы имѣемъ право выразить мнѣніе объ ихъ относительныхъ достоинствахъ какъ флагманскихъ судовъ и объ ихъ относительныхъ достоинствахъ въ составѣ и внѣ боевой линіи, не позволяя себѣ уклоняться отъ этого пути никакими другими соображеніями касательно намѣреній и дѣйствій итальянскаго адмирала.

Оба флота—австрійскій, шедшій на SotS, или около того и итальянскій, правившій на NNO, — сблизились другъ съ другомъ такъ быстро, что Тегетгофъ не имѣлъ времени сдѣлать сигнала, приготовленнаго имъ, на подобіе нашего собственнаго Нельсона, какъ «побуждающее средство» для его эскадры, и успѣлъ только приказать отрядамъ имѣть между собою разстояніе въ 500 сажень, судамъ отрядовъ сомкнуться и имѣть полный ходъ и, наконецъ, броненосному отряду идти на непріятеля и топить его. Относительныя положенія флотовъ показаны на планѣ М. Сб. № 2. «Такимъ образомъ, съ одной стороны», говоритъ статья, помѣщенная въ *Revue des deux Mondes*, которая, вслѣдствіе ея отрицательнаго направленія, по прежнему приписывается принцу Жуанвильскому, «мы видимъ итальянскую эскадру, выстроившуюся въ жидкую линію, глубиною только въ одинъ корабль, растянутую на протяженіи пяти верстъ и обращенную къ непріятелю бортомъ. Съ другой стороны, — австрійскую эскадру въ сжатой массѣ, сомкнутую до ширины въ 600 сажень, которая мчится на непріятеля полнымъ ходомъ съ попутнымъ вѣтромъ и волненіемъ, чтобы прорѣзать и разорвать его. Таково было начало сраженія.» Прослѣдивъ за флотами до этого момента, я долженъ снова просить у васъ снисхожденія за то, что

сдѣлаю выдержку изъ предшествующей статьи моей, гдѣ я вообразилъ себѣ такіе результаты морскаго боя, которые въ значительной степени осуществились при Лиссѣ. Я говорилъ: «но для того, чтобы окончательно разстаться съ шаткою привязанностью, которая можетъ сохраниться въ насъ къ старой линіи баталіи, какъ къ боевому ордеру, вспомнимъ тотъ фактъ, что самая серьезная часть будущей морской атаки будетъ принадлежать, повидимому, не орудіямъ, но шпиронамъ. Какимъ образомъ измѣнять они вопросъ? Если мы посмотримъ на исторію всѣхъ нашихъ морскихъ сраженій, то увидимъ, что рѣшительныя побѣды приобрѣтались лишь тогда, когда намъ удавалось прорѣзывать непріятельскую линію. Какъ можно болѣе сжатая линіи баталіи была самымъ безопаснымъ положеніемъ и всякій пробѣлъ въ ней привѣтствовался съ радостью атакующею стороною какъ задатокъ успѣха... Но представимъ себѣ адмирала, командующаго паровымъ флотомъ, въ которомъ нѣсколько судовъ вооружено шпиронами, — не можемъ ли мы вообразить себѣ его восхищеніе отъ увѣренности въ побѣдѣ въ тотъ моментъ, когда онъ увидитъ сжатую линію баталіи, выстроенную самымъ удобнымъ образомъ для дѣйствія противъ нея новымъ и страшнымъ боевымъ средствомъ? Непріятель никогда не можетъ имѣть столько духу, чтобы рѣшиться принять въ этомъ положеніи натискъ шпироносцевъ; приближеніе ихъ навѣрное разорветъ линію, потому что ни одинъ капитанъ не дозволитъ ударить себя прямо въ бокъ, если онъ въ состояніи избѣжать этого и такимъ образомъ, главная цѣль и задача всѣхъ нашихъ великихъ флотоводцевъ будетъ достигнута даже прежде, чѣмъ начнется сраженіе.»

Я знаю, что рискую получить обвиненіе въ самохвальствѣ за подобныя выдержки и потому чистосердечно желалъ бы, чтобы слова мои принадлежали кому-нибудь другому и я могъ бы такимъ образомъ свободнѣе пользоваться ими. Но урокъ, который я вывожу изъ того факта, что подобныя рѣчи раздавались въ этой аудиторіи за годъ передъ тѣмъ какъ осуществилось первое практическое испытаніе, — такъ важенъ, что я не могу удерживаться фальшивою скромностью и пойду далѣе по тому же пути. Офицеры, присутствовавшіе при чтеніи моей статьи, легко могли быть поставлены въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ въ положеніе итальянскихъ офицеровъ во время лисскаго боя. Офицеры высшихъ чиновъ, слушавшіе чтеніе, могли и еще могутъ имѣть случай рѣшать — что имъ лучше слѣдуетъ дѣлать съ подчиненными имъ судами, когда ихъ форсейли сдѣлаютъ сигналъ «вижу непріятеля». Первый вопросъ заключается въ томъ — не можемъ ли мы путемъ строгаго разбора

фактовъ установить базисъ, по которому намъ слѣдуетъ дѣйствовать? И второй—установимъ ли мы подобный базисъ?»

Теперь скажемъ въ отвѣтъ на первый вопросъ: не показали ли мои слова весьма ясно — хотя я говорилъ просто какъ морской офицеръ, нѣсколько занимавшійся этимъ предметомъ—что если употребленіе тактики «не могло быть», употребляя замѣчаніе капитана Сельвина на мою статью, «рѣшено ранѣе перваго сраженія», тѣмъ не менѣе было сравнительно легко сказать чего *не слѣдовало* дѣлать? Въ настоящее время я не вижу ничего другаго, кромѣ абсолютнаго осужденія итальянской линіи баталіи, какъ строя, противопоставленнаго австрійской атакѣ. Но я не замѣтилъ, чтобы мое рѣзкое осужденіе этого ордера, употребленнаго для защиты, встрѣтило бы пріемъ, на столько ясный, чтобы я могъ быть увѣренъ въ существованіи подобнаго же убѣжденія въ умахъ моихъ слушателей. Я пойду далѣе и скажу, что даже теперь, вопреки сильному порицанію, поведенному мною противъ итальянскаго маневра, громаднаго слѣдствія, соединенныя съ отрицаніемъ линіи баталіи, какъ боеваго ордера, едва удостоиваются взгляда и весь вопросъ разсматривается большинствомъ морскаго общества какъ не заслуживающій особеннаго вниманія! Я встрѣтилъ лишь одну статью, которая смотритъ яснымъ образомъ на дѣло,—это—весьма замѣчательная записка французскаго адмирала Тушара, помѣщенная въ январской книгѣ *Revue Maritime* (*). Я не вполне схожусь со всѣми подробностями его мнѣній, но весьма интересно встрѣтить подтвержденіе собственныхъ взглядовъ, въ подобномъ независимомъ источникѣ.

Говорятъ, что морское боевое дѣло находится въ такомъ переходномъ состояніи, что предположивъ даже, что сегодня основанія атаки и обороны ясно очерчены, какое-нибудь новое изобрѣтеніе, или новый взглядъ на дѣло, можетъ завтра перевернуть ихъ вверхъ дномъ. Подобныя рѣчи могутъ имѣть цѣлю только оправданіе въ недостаточномъ изученіи вопроса, такъ какъ существуетъ же мнѣніе, что умъ нашъ можетъ быть остановленъ въ движеніи впередъ вѣрованіемъ въ нѣкоторыя теоріи, которыя, будучи справедливыми во время своего возникновенія, становятся несправедливыми, когда приходитъ нужда перевести ихъ на практикѣ. Впрочемъ, надо допустить, что въ этомъ доводѣ есть нѣкоторая доля правды. Для насъ всегда существуетъ опасность привязаться къ теоріи, которая

(*) По поводу сраженія при Лиссэ. Перев. въ Мор. Об. 1867 г., № 8, Неф. отд., стр. 16.

будетъ въ свою очередь негодна, когда наступитъ время дѣйствовать. Если бы нашъ умъ могъ быть независимъ и чистъ отъ предубѣжденій и могъ бы находиться въ постоянной готовности къ воспріятію новой идеи, разумѣется вполне созрѣвшей и заслуживающей неограниченнаго довѣрія, тогда можетъ быть было бы разумно лежать въ дрейфѣ и выжидать пока для насъ не сложатся окончательно истинные принципы. Но, къ несчастію, нашъ умъ не обладаетъ подобными качествами. Если мы не наполнимъ его какою-нибудь теоріею объ атакахъ и оборонѣ, болѣе пригодною для современныхъ фактовъ, то, безъ сомнѣнія, прилѣпимся къ методамъ, которыми слѣдовали наши предки съ матеріалами войны, совершенно отличными отъ нынѣшнихъ.

Вопросъ состоитъ не въ томъ, слѣдуетъ ли намъ лежать въ дрейфѣ и выжидать признаковъ, благоприятствующихъ нашимъ видамъ при началѣ войны, но въ томъ, что лучше — идти ли въ бой съ головами, наполненными тактикою Роднея, Сантъ-Винченца и Нельсона, или же приступить къ вопросамъ объ атакахъ и оборонѣ съ головою, полною тѣмъ, что кажется сильною и слабою точкою въ нашихъ современныхъ боевыхъ средствахъ.

Что касается до перемѣнъ въ тактикѣ, происходящихъ отъ измѣненій въ оружіи, то слѣдуетъ помнить, что эти перемѣны не приходятъ неожиданными, быстрыми толчками, но всегда имѣютъ предваряющіе признаки. Каждая изъ нихъ имѣетъ свои причины и слѣдствія — я и ни на одну минуту не сомнѣваюсь въ возможности заблаговременно назначить *направленіе*, по которому слѣдуетъ ожидать перемѣнъ. Нашъ флотъ не славится предвѣдніемъ важныхъ измѣненій и по этой-то причинѣ я желалъ бы настаивать на томъ, чтобы было обращено болѣе вниманія на изученіе методовъ, помощью которыхъ можно болѣе приблизиться къ предвѣднію. Установленіе теоретическаго базиса, основаннаго на самомъ современномъ знаніи, есть одно изъ первыхъ условій прогресса физическихъ наукъ. Чтобы эта теорія имѣла достоинства, нѣтъ надобности, чтобы она была справедлива, но ей слѣдуетъ вмѣщать въ себя и объяснять всѣ извѣстные факты; такимъ образомъ она будетъ измѣняться отъ времени до времени, по мѣрѣ возникновенія новыхъ фактовъ, а можетъ быть и совершенно оставлена, когда на поверхность всплыветъ какая-нибудь истина, которую она не въ состояніи вмѣстить въ себя. Слѣдовательно, относительно специальныхъ наукъ намъ необходима теорія для обрамленія извѣстныхъ намъ фактовъ. Если мы не можемъ атаковать и защищать корабли согласно съ какимъ-нибудь заблаговременно установленнымъ теоретическимъ основаніемъ, заключающимъ въ себя всѣ извѣстные

для насъ по этому предмету факты, то можетъ случиться, что мы получимъ урокъ отъ того, кто въ *состояніи* исполнить это. Мы существуемъ какъ флотъ, на основаніи того предположенія, что знаемъ лучшіе способы для атаки и защиты кораблей, а лучшіе способы могутъ быть опредѣлены только на основаніи теоретическаго базиса, подобнаго тому, о которомъ я говорилъ выше.

Отвѣтъ на второй вопросъ, установили ли мы подобный базисъ? можетъ быть только рѣшительнымъ отрицаніемъ. Этому вопросу было посвящено такъ мало изученія, что мы имѣемъ весьма немногихъ изъ начальствующихъ офицеровъ, мнѣнія которыхъ совпадаютъ, а если взять все наше морское общество, то безъ сомнѣнія можно сказать, что въ немъ нѣтъ никакихъ мнѣній относительно этого предмета. Я признаюсь, что почувствовалъ бы величайшее безпокойство за честь нашего флага, если бы мы были вовлечены въ морскую войну въ то время, когда общественное мнѣніе находится въ такомъ шаткомъ положеніи. Если когда нибудь было сраженіе, въ которомъ существованіе теоріи взяло верхъ надъ отсутствіемъ ея, то это было сраженіе при Лиссѣ, и если бы мы не почерпнули изъ него никакого другого урока, кромѣ необходимости имѣть теорію, то и этого было бы совершенно достаточно, чтобы остановиться на немъ и подумать.

Мнѣ кажется достаточно яснымъ, что, выбравъ линію баталіи строемъ для принятія австрійской атаки, адмиралъ Персано не замѣнилъ своихъ старыхъ идей о морской атакѣ и оборонѣ какою нибудь теорією, основанною на измѣнившихся условіяхъ морской службы—и мнѣ рассказывали интересную вещь, что вопросъ о силѣ тарана, какъ элемента военнаго морскаго дѣла, обсуждался итальянцами весьма сильно къ его невыгодѣ ранѣе горькаго опыта, убѣдившаго ихъ въ противномъ. Было время, когда и я думалъ такимъ же образомъ, но теперь понимаю, что тогда я весьма мало вдумывался въ дѣло какъ слѣдуетъ.

Но возвратимся опять къ дѣйствіямъ обоихъ флотовъ. Передовой итальянскій отрядъ открылъ огонь по австрійцамъ—какъ говорятъ, съ разстоянія около ста сажень — но очевидно, что разстояніе должно было быть значительно болѣе, такъ какъ австрійцы шли по крайней мѣрѣ по десяти узловъ и, слѣдовательно, пробѣжали бы сто сажень въ сорокъ секундъ, а между тѣмъ они имѣли время, чтобы отвѣтить на огонь. Ни съ той, ни съ другой стороны не было сдѣлано значительныхъ поврежденій и австрійскій передовой отрядъ прошелъ сквозь итальянскую линію между третьимъ и четвертымъ кораблями. Такъ какъ австрійцы, прорѣзая линію, не задѣли ни за одно судно итальянскаго флота, то мнѣ

кажется очевиднымъ, что долженъ былъ существовать значительный пробѣлъ между третьимъ кораблемъ, *Ansone* и четвертымъ—*Re d'Italia*. Я вижу на итальянскомъ планѣ сраженія, что промежутокъ между этими двумя судами сдѣланъ немного больше, чѣмъ между другими, но такъ какъ чрезъ него прошло семь кораблей почти въ линіи фронта, то разница должна была быть больше, чѣмъ немножко. Ее можно объяснить двумя вѣроятностями—во первыхъ, тѣмъ, что *Re d'Italia* первоначально уменьшилъ ходъ, чтобы дать *Affondatore* подогнать себя, и за тѣмъ не вступилъ еще въ свое мѣсто; и во вторыхъ, что *Re d'Italia* нарочно увеличилъ разстояніе, дабы не быть потопленнымъ австрійскими судами. Я нигдѣ не встрѣчалъ отчетливаго объясненія этого обстоятельства, но прошу моихъ слушателей обратить вниманіе на то, что не есть ли это совершенно простое объясненіе бесплодности австрійской шпиронной атаки въ первое время? При этомъ, вамъ безъ сомнѣнія желательно знать какимъ образомъ австрійскіе броненосцы, намѣревавшіеся топить своихъ противниковъ, въ дѣйствительности прорѣзали линію въ такомъ мѣстѣ, гдѣ топить было некого! И тутъ можно найти весьма простую и ясную причину—они отвѣчали на безсильный огонь своихъ непріятелей огнемъ, столь же бесплоднымъ, и слѣдовательно, были ослѣплены и сбиты съ толку дымомъ своихъ же собственныхъ орудій.

Положеніе обонхъ флотовъ въ это время было слѣдующее: австрійцы, по прежнему въ сомкнутой и сжатой массѣ, раздѣлили итальянцевъ на двѣ отдѣльныя части. Съ ихъ лѣвой стороны было три судна подѣ начальствомъ одного адмирала, а съ правой—шесть, подѣ начальствомъ самого главнокомандовавшаго. Артиллерійскій огонь сдѣлался въ это время, какъ кажется, общимъ и обдуманнѣе, стройнѣе движенія перестали быть возможными. Три итальянскіе броненосца естественно поворотили влѣво, чтобы атаковать слабѣйшія деревянныя суда австрійцевъ, а броненосцы Тегетгофа также весьма естественно поворотили за ними. Такимъ образомъ, сосредоточенная масса австрійцевъ разединила итальянскіе отряды. Теперь время ближе разсмотрѣть причины, которыя привели къ этому состоянію дѣлъ, разобрать стратегическое дѣйствіе, соединенное съ положеніемъ сражавшихся, и вывести уроки, которые можно почерпнуть изъ этихъ обстоятельствъ.

Я замѣтилъ, что въ большей части статей, написанныхъ по поводу лиссабонскаго боя, особенность австрійскаго строя—ордеръ клина, или двухъ линій пеленга—не считается много способствовавшимъ къ достиженію полученнаго результата. Съ этимъ мнѣніемъ я

внолѣ соглашаюсь. Въ предшествовавшей статьѣ я старался доказать, что какъ ни цѣнно теоретически это угловое построеніе въ смыслѣ строя къ атакѣ, но оно такъ неудобно и трудно для равенія, что на практикѣ не приноситъ пользы. Съ тѣхъ поръ какъ я высказалъ это мнѣніе, я имѣлъ случай дѣлать испытанія въ большой эскадрѣ съ полнымъ подтвержденіемъ этого взгляда. Подобный строй можетъ быть соблюдаемъ только при чрезвычайномъ вниманіи и быстро разстраивается при небольшомъ измѣненіи курса. Но когда я говорилъ о теоретической силѣ этого ордера, то я и мои предшественники, мы имѣли въ виду только огонь артиллеріи. Его достоинства не обсуждались при употребленіи въ видѣ атаки шпирононосцевъ. Я думаю, что мы можемъ обсудить его основательно и съ этой точки зрѣнія. Если отрядъ тарановъ долженъ двигаться массою и атаковать массою, то первая необходимость состоитъ въ томъ, чтобы ордеръ, въ который онъ будетъ построенъ, обладалъ бы *maximum* о́мъ подвижности, которой, какъ мы видѣли, строй клина не имѣетъ. При атакѣ таранами, по моему мнѣнію, существуютъ двѣ различныя цѣли, изъ которыхъ можно выбрать ту или другую. Вы можете употреблять косвенное дѣйствіе страха быть потопленнымъ, для того, чтобы разорвать непріятельскій флотъ на двѣ части, помѣстивъ свой собственный флотъ между ними и этимъ способомъ сосредоточить всѣ свои силы противъ половины непріятельскихъ. Это можетъ быть сравнено съ атакою сухопутныхъ войскъ колонною. Строй, который флоту слѣдуетъ выбрать для этой цѣли, долженъ походить на колонну же, т. е. не представлять широкаго фронта, но имѣть значительную длину. Другой видъ атаки таранами долженъ состоять въ прямомъ употребленіи ихъ для уничтоженія непріятельскихъ судовъ посредствомъ столкновения. Эта атака можетъ быть сравнена съ натискомъ въ штыки на берегу и наиболѣе удобный строй для флота долженъ быть, очевидно, сходенъ съ линіею, т. е. обладать небольшою глубиною и длиннымъ фронтомъ.

Строй клина, выбранный австрійцами, былъ чѣмъ-то среднимъ между двумя упомянутыми мною ордерами и такъ какъ средній путь между крайностями бываетъ обыкновенно причиною военныхъ неудачъ, то нельзя ли до нѣкоторой степени объяснить этимъ безуспѣшность прямой атаки австрійскихъ шпирононосцевъ? Впрочемъ, косвенное дѣйствіе было достигнуто. Слабѣйшій флотъ, вооруженный слабѣйшими орудіями, посредствомъ косвеннаго дѣйствія до тѣхъ поръ неиспробованнаго оружія, прорѣзалъ линію непріятеля, болѣе сильнаго по числу судовъ и орудій, и достигъ, почти безпрепятственно, до цѣли, которая въ былыя времена считалась

равною побѣдѣ! Не заслуживаетъ ли подобный фактъ тщательнаго изслѣдованія? Не упустимъ ли мы нашего прямого долга, какъ морскіе офицеры, въ рукахъ которыхъ можетъ находиться когда нибудь честь страны, если не постараемся всѣми способами и надлежащимъ образомъ рассмотреть этотъ чрезвычайный случай?

Вообще говорить и, разумѣется, подобныя рѣчи избавляютъ отъ непріятной необходимости думать, что итальянцамъ слѣдовало бы остановить австрійцевъ огнемъ артиллеріи, но что они рѣшительно не умѣли дѣйствовать орудіями, и потому нельзя сдѣлать никакого вывода изъ того факта, что эта задача не была исполнена ими. Говорятъ, что артиллерійское ученіе было въ пренебреженіи у итальянцевъ, предъ ихъ отправленіемъ къ Лиссѣ. Къ тому же, команды состояли изъ новобранцевъ, которые, естественно, не могли быть хорошими артиллеристами. Я долженъ сказать, что готовъ принять эти доводы безъ малѣйшей оппозиціи, если только они будутъ основаны на вѣрныхъ данныхъ. Къ несчастію, для моего собственнаго спокойствія, я вижу только, что эти доказательства имѣютъ слѣдующую форму: «австрійскій флотъ приблизился и прошелъ сквозь итальянскій, почти не получивъ царапинъ; *слѣдовательно*, итальянская артиллерія была дурна.» Я принялъ бы, можетъ быть, этотъ доводъ, еслибы онъ былъ выраженъ слѣдующимъ образомъ: «было извѣстно, что итальянцы такъ мало довѣряли своимъ новымъ орудіямъ, что считали лишнимъ учиться дѣйствовать изъ нихъ, и дурное состояніе ихъ артиллерійской практики выказалось во время двухдневнаго обстрѣливанія укрѣпленій острова Лиссы, и *потому* это должно быть принято въ соображеніе при послѣдовавшихъ обстоятельствахъ.» Но я напрасно искалъ аргумента, выраженнаго такимъ образомъ, и вмѣсто него встрѣтилъ только утвержденіе, что итальянцы чрезвычайно довѣряли своимъ орудіямъ и что вопросъ о «сравнительной силѣ орудій и шпирона», какъ я сказалъ уже выше, обсуждался итальянскими офицерами и былъ рѣшенъ ими въ пользу первыхъ. Я знаю также, что лисскія укрѣпленія были настолько обиты, что существовала надежда на ихъ взятіе. Эти свѣдѣнія наводятъ меня на вопросъ—«допустивъ, что артиллерія итальянцевъ была отчасти не въ порядкѣ, могла ли она при большемъ совершенствѣ остановить этихъ неугомонныхъ австрійцевъ на пути ихъ?» Тогда является другое обстоятельство. Итальянцы не были вооружены вполне орудіями, пробивающими броню, такъ что если бы мы рѣшили, что они *не могли*, даже при отличномъ состояніи артиллерійской практики, остановить австрійцевъ, то тѣмъ не менѣе осталась бы возможность говорить, что они имѣли бы успѣхъ, если бы были вооружены какъ *Bellerophon*,

или другіе новѣйшіе типы нашихъ военныхъ судовъ. Поэтому, въ концѣ концовъ будетъ лучше, если мы сойдемъ съ почвы дѣйствительности и перейдемъ къ гипотезамъ, чтобы вывести урокъ, соотвѣтствующій этимъ обстоятельствамъ.

Вопросъ, который должно рѣшить, есть слѣдующій:—можете ли вы съ флотомъ, составленнымъ изъ *Bellerophon*'овъ, и съ превосходно обученными комендорами, находясь въ положеніи итальянской эскадры, остановить огнемъ вашей артиллеріи другой флотъ *Bellerophon*'овъ, идущій на васъ въ положеніи и съ намѣреніями австрійской эскадры? Вотъ великій вопросъ, подлежащій нашему разрѣшенію послѣ сраженія при Лиссѣ. Можетъ быть, никто изъ насъ не сознаетъ, какъ чрезвычайно важно вѣрное и быстрое разрѣшеніе его. По моему мнѣнію, онъ входитъ — нельзя ли сказать, *клиномъ*—во всѣ наши понятія о постройкѣ и вооруженіи судовъ и поднимаетъ непріятныя сомнѣнія, которыя я былъ бы чрезвычайно радъ разсѣять, если бы былъ въ состояніи сдѣлать это, и потому намѣренъ подѣлиться ими съ моими слушателями, или же попросить ихъ сдѣлать для меня тоже самое и разубѣдить меня въ этомъ безпокойствѣ.

Подумаемъ теперь нѣсколько о томъ, какія могутъ быть послѣдствія, въ случаѣ, если мнѣніе, высказанное въ первой статьѣ моей и подтвержденное боемъ при Лиссѣ, будетъ въ дѣйствительности справедливо? Именно, «что серьезная часть морской атаки принадлежитъ не орудіямъ, а шпиронамъ.» Самое меньшее зло, которое можетъ постигнуть насъ, будетъ повтореніе тѣхъ дорого стоющихъ перестроекъ, которыя намъ приходилось достаточно испытывать, между тѣмъ какъ граница неудобствъ будетъ довольно широка, чтобы вмѣстить въ себѣ всякое количество печальныхъ случаевъ въ первую же морскую войну, вслѣдствіе зависимости отъ оружія, время котораго прошло. Въ англійскомъ флотѣ нѣтъ ни одного судна, построеннаго или вооруженнаго при той мысли, что его орудіямъ предстоитъ играть второстепенную роль во время наступательныхъ дѣйствій, между тѣмъ какъ тутъ и тамъ существуютъ внушающіе къ себѣ уваженіе образцы, которые въ состояніи предостеречь насъ о томъ, что можетъ случиться, если важный вопросъ о сравнительной силѣ тарана и орудій будетъ рѣшенъ путемъ опыта въ пользу перваго.

Прежде чѣмъ начать разборъ предсказаній, которыя можно составить касательно встрѣчи нашихъ двухъ вображаемыхъ флотовъ, позвольте мнѣ представить вамъ нѣсколько общихъ соображеній, которыхъ я нигдѣ не встрѣчалъ въ печати, но которыя, какъ

кажется, заслуживаютъ самаго тщательнаго изслѣдованія при самомъ же началѣ вопроса.

Я сказалъ, что, принимая въ соображеніе только два элемента—число тоннъ судовъ и число носимыхъ ими орудій,—артиллеристу предстоитъ доказать, что его пушка можетъ произвести въ пять разъ болѣе вреда противъ своего желѣзнаго щита, чѣмъ ея предшественница могла сдѣлать противъ деревяннаго, для того, чтобы онъ могъ удержать свое значеніе на прежнемъ уровнѣ. Если мы присоединимъ къ этому быстроту огня, какъ другой элементъ, то найдемъ, что онъ примыкаетъ къ другимъ не въ пользу орудій. Если мы прибавимъ мѣткость, то найдемъ также, что она зависитъ отъ вѣрности человѣческаго глаза и устойчивости платформы и, слѣдовательно, мало прибавимъ этимъ къ выгоднымъ сторонамъ орудія. Если мы присоединимъ дальность полета снарядовъ, то найдемъ, что она бесполезна безъ увеличенія мѣткости попаданія. Такъ что артиллеристу остается доказать не только, что его снарядъ, *если попадетъ*, сдѣлаетъ въ пять разъ столько же вреда, сколько прежде, но присоединить къ этому еще такое количество его, чтобы вознаградить за потерю, происходящую отъ уменьшенія быстроты огня. Но если мы бросимъ для уравниванія на другую чашку вѣсовъ шпиронъ, то увидимъ, что орудіе сойдетъ еще ниже со своего подножія. Какою бы артиллеріею ни были вооружены наши суда—бортовой или башенной, или соединеніемъ той и другой, — одна вещь останется постоянною, что лучшимъ положеніемъ судна для стрѣльбы будетъ — оборотившись бортомъ къ предмету. Но если этотъ предметъ изобразится приближающимся тараномъ, то лучшее положеніе для атаки пушками будетъ худшимъ для принятія нападенія шпирономъ. Съ другой стороны, судно, чтобы употребить наилучшимъ образомъ свой шпиронъ, станетъ носомъ къ атакуемому предмету. Въмѣстѣ съ тѣмъ, если предметомъ служить корабль, защищающійся огнемъ артиллеріи, то это положеніе, носомъ къ цѣли, будетъ самымъ выгоднымъ для встрѣчи снарядовъ. Потому что обстоятельства перемѣнились: «продольные залпы» перестали теперь быть страшными. Судно, обращенное носомъ къ неприятелю, представляетъ наименьшую площадь для попаданія и имѣетъ ту выгоду, что ставитъ свою броню подъ угломъ къ линіи огня. Впрочемъ, оно находится въ худшемъ положеніи для дѣйствія изъ собственныхъ орудій. Посмотримъ, что оно выигрываетъ, лишая себя ихъ дѣйствія.

Причина, производящая все замѣшательство въ морскомъ сраженіи, есть дымъ; та часть его, которая наиболѣе мѣшаетъ каждому отдѣльному судну, есть его собственный дымъ — не непри-

тельскій. Если я въ разстояніи нѣсколькихъ сотъ сажень отъ моего непріятеля выстрѣлю изъ моихъ орудій, то въ продолженіе минуты или двухъ, не буду въ состояніи видѣть, что дѣлаетъ непріятель. Если мой противникъ закроетъ себя дымомъ своихъ орудій, я же воздержусь отъ этого, то буду въ состояніи совершенно ясно разсматривать ея движенія, въ то время, какъ знаю, что онъ находится въ сомнѣніи относительно моихъ. Слѣдовательно, если я хочу потопить его, то долженъ желать, чтобы онъ закрылся дымомъ, какъ можно скорѣе. Если бы я могъ употребить въ дѣло орудія, чего я не въ состояніи сдѣлать, будучи оборотившись къ нему носомъ, — одновременно, чтобы безопаснѣйшимъ образомъ встрѣтить его снаряды, а также, чтобы какъ можно скорѣе ударить его штевнемъ, — то тѣтъ не менѣе я воздержался бы отъ этого, потому что утратилъ бы тогда возможность ясно видѣть путь свой. Между тѣмъ, можетъ ли его судно нанести мнѣ гибельныя поврежденія? Мы вскорѣ разсмотримъ и этотъ вопросъ. Теперь же, мы дошли до слѣдующаго—онъ, чтобы употребить свои орудія, помѣщается въ самое невыгодное положеніе и вдается въ самыя неблагопріятныя обстоятельства для встрѣчи моего удара шпирономъ. Я же, для тараненія, помѣщаюсь въ лучшее положеніе и приобретаю самыя выгодныя условія для встрѣчи его огня! Это весьма широкія и простыя соображенія и я никакими околными путями не могу уклониться отъ доставляемыхъ ими уроковъ.

Возвратимся теперь къ нашимъ двумъ флотамъ, изъ которыхъ одинъ построился въ линію баталіи и полагается на свою артиллерию, а другой собрался массою и надѣется на силу своего тараненія при полномъ ходѣ. Остановить-ли его артиллерія?

Положимъ, что приближающійся флотъ идетъ къ другому со скоростью 10 узловъ и что огонь начинается съ разстоянія въ 1000 сажень. При нашей старой гладкостѣнной артиллеріи существовало морское правило, что разстояніе въ 1000 сажень превосходитъ на 250 предѣлъ дѣйствительнаго огня, не потому, чтобы снаряды при попаданіи не имѣли разрушительной силы, но потому, что они рѣдко попадали. Небольшое увеличеніе мѣткости, происходящее отъ тщательнаго изготовленія и болѣе отлогой траекторіи современныхъ орудій, можетъ быть, нѣсколько измѣнили прежнее правило, но я полагаю, что 1000 сажень должно считать крайнимъ предѣломъ дѣйствительнаго выстрѣла. Но посмотримъ далѣе, какое значеніе имѣетъ подобное разстояніе. Это значитъ, что обороняющійся флотъ имѣетъ только шесть минутъ для собственной защиты, потому что черезъ шесть минутъ, при 10 узлахъ, приближающійся флотъ врѣжется въ него! Вспомнимъ также, что это значитъ при современ-

*

ныхъ бронепробивающихъ орудіяхъ. Это значитъ, что въ это время изъ каждаго орудія можно сдѣлать, по самой большей мѣрѣ, четыре выстрѣла—попадутъ-ли они, или нѣтъ. 28 выстрѣловъ съ одного *Bellerophon* въ носъ другаго *Bellerophon*, съ весьма большимъ вѣроятіемъ, что если эти 28 выстрѣловъ не остановятъ его, то послѣдуютъ трескъ и ломка, нѣсколько кривовъ, кренъ на 45° , время сдѣлать «послѣдній выстрѣлъ изъ послѣдняго орудія», который не попадетъ—и мы и наши люди, орудія и все, отправимся отыскивать тихія воды на тысячесаженной глубинѣ! Въ моихъ словахъ нельзя найти старанія уменьшить работу орудій, потому что я нахожу, что средняя продолжительность, выведенная изъ 65 выстрѣловъ, произведенныхъ изъ 6 и 12 тонныхъ пушекъ въ щитъ, для опредѣленія быстроты и мѣткости огня, при самыхъ благоприятныхъ обстоятельствахъ, равнялась одной минутѣ 53 секундамъ отъ выстрѣла до выстрѣла.

Намъ слѣдуетъ помнить, опредѣляя возможность попаданій или промаховъ орудія при данныхъ обстоятельствахъ, что число промаховъ отъ невѣрности въ возвышеніи значительно превосходитъ число происходящихъ отъ ошибокъ въ направленіи. Если это такъ при неподвижной мишеніи, то какъ огромна должна быть разница, когда разстояніе до цѣли бываетъ не только сомнительно съ перваго же раза, но и перемѣняется въ величинѣ болѣе чѣмъ на 150 сажень въ минуту. Если первый выстрѣлъ былъ сдѣланъ, какъ мы предположили, на 1000 сажень, то слѣдующій долженъ быть на 750, третій на 500, а четвертый на 250. Углы возвышенія начнутся съ $4^\circ 30'$ и станутъ уменьшаться на $3^\circ 15'$, $2^\circ 6'$ и $1^\circ 0'$. Теперь, если скорость огня въ щитъ, разстояніе до котораго извѣстно и опредѣлено, равнялась только одному выстрѣлу въ полторы минуты, то будетъ ли преувеличеніемъ, если мы скажемъ, что при выше-сказанныхъ обстоятельствахъ она уменьшится до одного выстрѣла въ три минуты? Разумѣется, я говорю о выстрѣлѣ, при которомъ прилагается стараніе, чтобы попасть. Тогда съ этими двумя выстрѣлами на орудіе, вмѣсто четырехъ, которые могутъ быть сдѣланы съ дѣйствительною надеждою на успѣхъ, я предоставляю вамъ сказать какая пропорція, по вашему мнѣнію, произведетъ дѣйствіе. Я не имѣю средствъ, чтобы вычислить это, и не знаю были ли когда нибудь сдѣланы опыты для опредѣленія этого чрезвычайно важнаго вопроса.

Но, не выходя изъ предѣловъ уроковъ, полученныхъ при Лиссѣ, я вполне увѣренъ, что самое лучшее состояніе артиллеріи со стороны итальянцевъ тѣмъ не менѣе вызвало бы у австрійскихъ офицеровъ тѣ же возгласы удивленія объ отсутствіи опасности. Лица же,

которые, может быть, имѣютъ противоположный взглядъ, конечно согласятся со мною, что намъ слѣдуетъ удостовѣриться какъ можно скорѣе путемъ опыта въ какомъ состояніи находятся наши истинные шансы попасть въ непріятеля, который измѣняетъ разстояніе съ такою большою скоростью. Подобное испытаніе легко сдѣлать со всякимъ кораблемъ, который имѣетъ возможность стрѣлять почти по линіи вѣя, если пойти полнымъ ходомъ прямо на щитъ, стрѣлять въ него какъ можно быстрѣе и замѣчать результаты съ марса.

Въ 1862 году, дѣйствіе подобнаго соотношенія между быстрымъ движеніемъ и артиллерійскою практикою было выяснено въ весьма умной и дѣльной небольшой брошюрѣ лейтенанта Дункана Стюарта. Онъ говоритъ, распространяясь о нѣкоторыхъ опытахъ адмирала Мартена въ 1861 году: «я признаюсь, что былъ чрезвычайно удивленъ, когда увидѣлъ какъ мало выстрѣловъ могло попасть въ судно, которое проходило мимо корабля, гдѣ я находился. Надо принять въ соображеніе, что при этомъ не было дыма, который застилалъ бы другія суда, что никто не стрѣлялъ въ мой корабль и, слѣдовательно, не было замѣшательства, что, однимъ словомъ, все было въ нашу пользу,—а между тѣмъ я нашелъ, что комендрамъ было такъ трудно послать ядро при близкомъ боѣ, что я пришелъ къ мысли, не выгоднѣе ли будетъ отказаться отъ стрѣльбы совсѣмъ впередъ и совсѣмъ назадъ, исключая при очень большихъ разстояніяхъ, и предоставить рулю держать предметъ по такому направленію, чтобы можно было удобно дѣйствовать изъ орудій, наведенныхъ по траверзу.

«Еще большее затрудненіе, чѣмъ переводъ орудій изъ косяка въ косякъ, происходитъ отъ быстрыхъ перемѣнъ въ разстояніи и происходящихъ изъ этого увеличенія или уменьшенія угла возвышенія, требуемаго орудіемъ..... Вообразимъ себѣ два судна, приближающіяся другъ къ другу со скоростью 10 узловъ каждое, т. е. уменьшающія между собою разстояніе со скоростью 20 узловъ въ часъ, или одного узла въ три минуты. Оба судна, находясь одно отъ другаго въ разстояніи мили, могутъ черезъ три минуты столкнуться, если бы того пожелали. Книга артиллерійскихъ правилъ рекомендуетъ не открывать огня изъ старыхъ, или ненарѣзныхъ орудій при разстояніяхъ, превышающихъ 750 сажень; поэтому въ $2\frac{1}{2}$ минуты наибольшее разстояніе, допускаемое для дѣйствія артиллеріи, можетъ быть пройдено, а это производить необходимость въ прогрессивномъ уменьшеніи угла прицѣливанія на $3\frac{1}{4}^\circ$, или на $\frac{1}{4}^\circ$ для каждаго 50 сажень. Выѣстъ съ тѣмъ не забудемъ, что это быстрое измѣненіе разстоянія должно быть опредѣляемо помощію

глазомѣра и предоставлено на полную волю каждого комендора. Всякому, кто хоть сколько нибудь знакомъ съ ходомъ тревоги на военномъ суднѣ, должно быть извѣстно, что разстояніе до непріятеля не можетъ быть передаваемо словесно съ верхней палубы съ такою быстротою, чтобы это сообщеніе было пригодно для практики.»

Теперь, принявъ къ свѣдѣнію всѣ соображенія, общія и частныя, я не могу отдѣлаться отъ убѣжденія, что на нашъ вопросъ—«въ состояніи ли флотъ, употребляющій свою артиллерію, остановить другой флотъ, собирающійся таранить при полномъ ходѣ?—слѣдуетъ отвѣчать самымъ рѣшительнымъ отрицаніемъ. Я не говорю, чтобы сраженіе при Лиссѣ доказывало это, но говорю, что эта битва выводитъ на поверхность и заставляетъ насъ изслѣдовать такіе вопросы, которые весьма ясно обнаруживаютъ это.

Итакъ, придя къ этому заключенію, я нисколько не колеблюсь сказать, что разрывъ итальянской линіи и быстрая завязка общей свалки въ то время какъ австрійцы были сравнительно нетронуты, были естественнымъ результатомъ положенія обоихъ флотовъ и идей, въ нихъ преобладавшихъ. Плохое состояніе итальянской артиллеріи находится внѣ вопроса.

Мы разобрали причины, побудившія австрійскій флотъ разорвать на-двое итальянскій и помѣститься безъ поврежденій въ образовавшемся промежуткѣ. Перейдемъ теперь къ разсмотрѣнію стратегическаго дѣйствія, произведеннаго этимъ обстоятельствомъ.

Когда въ былые годы непріятельская линія бывала подобнымъ же образомъ прорѣзана, то нападающій могъ сосредоточивать свои силы противъ навѣтренныхъ кораблей, не беспокоясь о томъ, чтобы подвѣтренные успѣли подоспѣть во время для выручки атакованныхъ товарищей. Паръ уничтожилъ это преимущество на столько, что теперь не существуетъ физическихъ препятствій для воссоединенія раздѣленнаго флота. Но вмѣстѣ съ тѣмъ намъ не слѣдуетъ думать, что разъединеніе пароваго флота на двѣ части не имѣетъ стратегическаго достоинства; моральное дѣйствіе, произведенное на нѣсколько кораблей, которые неожиданно увидятъ себя отрѣзанными отъ главныхъ силъ и повидимому окруженными превосходными силами, будетъ вообще довольно сильно, чтобы навести нѣкоторое количество колебанія и сомнѣнія на умы офицеровъ, командующихъ подобными судами, достаточное, чтобы въ значительной степени нравственно помѣшать присоединенію ихъ къ своему флоту. Намъ никогда не слѣдуетъ упускать изъ виду того факта, что люди по существу своему рѣдко бываютъ въ состояніи дѣйствовать хорошо, когда они лишаются неожиданно вождя. И если вы можете отрѣзать

нѣсколько судовъ отъ ихъ адмирала, то этотъ фактъ уже самъ по себѣ во многихъ отношеніяхъ долженъ послужить къ ихъ выигрышу и вашей выгодѣ. Они будутъ, безъ всякаго сомнѣнія, гораздо нерѣшительнѣе въ своихъ движеніяхъ, непостояннѣе въ огнѣ артиллеріи и вообще въ большей отъ васъ зависимости, чѣмъ если-бы не были отрѣзаны. Только очень немногіе офицеры знаютъ прямо, что слѣдуетъ дѣлать и дѣлаютъ что слѣдуетъ, когда во время горячки, подобной битвѣ на морѣ, какое-нибудь неожиданное обстоятельство поставитъ ихъ въ очевидно невыгодное положеніе. Конечно, Нельсонъ никогда не приходилъ въ замѣшательство, но именно чрезвычайная рѣдкость этого нравственного качества и дѣлала его столь замѣчательнымъ. Адмиралъ, отрѣзанный отъ своихъ судовъ, никогда не можетъ быть въ хорошемъ состояніи духа; онъ можетъ быть совершенно готовымъ къ принятію самыхъ лучшихъ мѣръ, сообразно съ обстоятельствами, но не можетъ твердо полагаться на поддержку отрѣзанныхъ судовъ, такъ что стратегическимъ дѣйствіемъ, соединеннымъ съ прорѣзаніемъ линіи, не слѣдуетъ пренебрегать даже во времена пара.

Теперь спрашивается, если итальянскій флотъ не могъ остановить австрійцевъ огнемъ артиллеріи ни при какихъ обстоятельствахъ, то что слѣдовало ему дѣлать? Это важный вопросъ, который не получилъ никакого отвѣта, но на который, какъ я полагаю, можно отвѣтить, если подумать. Подобный отвѣтъ, впрочемъ, заключаетъ въ себѣ лекарство, въ то время какъ Лисса показываетъ намъ только болѣзнь; поэтому я не имѣю намѣренія вдаваться въ настоящее время въ соображенія объ этомъ урокѣ.

Изъ случаевъ, происшедшихъ отъ начала общей схватки до момента, когда флоты разошлись, стоютъ замѣчанія только два—потопленіе *Re d'Italia* и пожаръ на *Palestro*. Послѣ нѣсколькихъ неудачъ, частныхъ свалокъ и полныхъ промаховъ, одно изъ австрійскихъ судовъ, *Ferdinand Max*, видитъ у себя прямо передъ носомъ сѣрую массу, идетъ на нее полнымъ ходомъ и попадаетъ въ нее какъ нельзя вѣрнѣе. Ударъ не кажется сильнымъ и происходитъ безъ поврежденій, но тѣмъ не менѣе огромная сѣрая масса наклоняется на сторону болѣе 45°. *Max* даетъ задній ходъ и смотритъ съ любопытствомъ, смѣшаннымъ съ нѣкоторымъ ужасомъ, на послѣдствія своего удара. Сомнѣнія продолжаются недолго. *Re d'Italia* становится опять прямо. На немъ царствуетъ страшное смятеніе, потому что вода льется въ него потокомъ. Черезъ двѣ или три минуты жертва тяжело скрывается подъ водою и не оставляетъ за собою ничего, кромѣ нѣсколькихъ просящихъ помощи,

борящихся съ волнами остатковъ своего несчастнаго экипажа, состоявшаго изъ 600 человекъ. 400 душъ, какъ говорятъ, пошли съ нимъ вмѣстѣ ко дну. Спрашивается, какой урокъ можно извлечь здѣсь? Единственно тотъ, что теперь кончились всѣ сомнѣнія объ опасности, грозящей широну при тараненіи. *Max* совершенно всадила свой штевень въ *Re d'Italia* (какъ видно на черт. М. Сб. № 2 гдѣ обозначены слѣды, найденные на немъ послѣ сраженія) безъ всякихъ дурныхъ для себя послѣдствій. Машина его не тронулась съ мѣста и потомъ продолжала дѣйствовать по прежнему. Словомъ, онъ не испыталъ никакихъ поврежденій взамѣнъ страшнаго вреда, имъ нанесеннаго. Могущество новаго военнаго средства было такимъ образомъ доказано и отнынѣ впредь невозможно болѣе сомнѣваться въ его практическихъ достоинствахъ.

Урокъ, извлекаемый изъ пожара *Palestro*, можетъ быть разсматриваемъ съ двухъ сторонъ. Во первыхъ, онъ указываетъ на необходимость имѣть какъ можно менѣе горючихъ матеріаловъ на военномъ кораблѣ. И во вторыхъ, доказываетъ огромную важность надлежащихъ примѣненій для быстраго тушенія пожара во время боя. Авторъ, помѣстившій свою статью въ *Revue des deux Mondes*, считаетъ, что несчастіе, постигшее *Palestro*, абсолютно осуждаетъ неполную броневую защиту судна. Соглашаясь съ этимъ взглядомъ, я вмѣстѣ съ тѣмъ не забываю факта, что броня не можетъ болѣе выдерживать удара бомбъ. Но въ то же время не слѣдуетъ упускать изъ виду, что хотя она и не въ состояніи выдерживать ихъ удара, когда онѣ попадаютъ надлежащимъ образомъ, однако можетъ значительно уменьшить шансы ихъ попаданія вообще, потому что заставляетъ имѣть небольшое число тяжелыхъ орудій вмѣсто значительнаго количества легкихъ. Для насъ достаточно сознанія, что смертельный ударъ, поразившій *Palestro*, могъ быть нанесенъ и австрійскимъ деревяннымъ судномъ и что подобный ударъ былъ бы безвреденъ, если бы это судно было покрыто броней изъ конца въ конецъ.

Поучительный урокъ можно вывести изъ факта, что послѣ полутора-часовой беспорядочной схватки, враждовавшіе флоты прошли съвозъ другъ друга и снова построились, при чемъ австрійцы заняли положеніе, принадлежавшее прежде итальянцамъ. Часть причины этого случая принадлежала, безъ сомнѣнія, желанію прикрыть Лиссу; но я полагаю, что она принадлежала также сохранившейся силѣ движенія впередъ австрійскаго флота и естественной склонности человека предпочтительно къ бою въ кучкѣ, чѣмъ въ разсыпную. Атака австрійцевъ занесла въ самомъ же началѣ боль-

шую часть ихъ судовъ къ востоку отъ итальянскаго флота, и оба флота, какъ кажется, просто привели себя въ порядокъ и выровнялись тамъ, гдѣ уже были собравшись въ кучу.

При первыхъ дошедшихъ до насъ извѣстіяхъ о сраженіи, мы слышали очень много о широкомъ употребленіи сигналовъ во время боя. Я расположенъ думать, что сигналы не играли особенно важной роли въ продолженіе самой битвы. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что съ обѣихъ сторонъ было сдѣлано не мало сигналовъ, но по большей части до и послѣ *общей схватки*. Тѣмъ не менѣе, этотъ случай не даетъ возможности умалить значеніе сигналопроизводства. Я полагаю, что Лисса выказываетъ достоинство совокупнаго движенія, а для обезпеченія его единственное средство заключается въ сигналахъ.

Изъ всего сказаннаго мною явствуетъ, что я принужденъ въ настоящее время думать, что орудіе, какъ морское военное средство, не занимаетъ болѣе перваго мѣста. Въ предъидущей статьѣ моей о «Тактикѣ» я пришелъ къ подобному заключенію, но въ то время не видѣлъ еще этого такъ осязательно, какъ вижу теперь. *Revue des deux Mondes* не поддерживаетъ меня въ этомъ взглядѣ, но считаетъ, что Тегетгофъ имѣлъ «неслыханное счастье, которымъ умѣлъ воспользоваться. Не смотря на неопровержимую силу шпирона, орудіе тѣмъ не менѣе остается главнымъ военнымъ средствомъ и подчиняетъ себѣ условія морской войны.» Но адмиралъ Тушаръ не имѣетъ сомнѣній относительно этого предмета. «Шпиронъ, говоритъ онъ, въ настоящее время есть главное оружіе морскихъ сраженій,—*ultima ratio* морской войны».

Теперь я хочу поговорить о томъ, что слова о «неслыханномъ» счастьи Тегетгофа ничто иное какъ фраза, неимѣющая основанія. Это былъ первый опытъ тараненія, когда либо сдѣланный въ открытомъ морѣ. Для перваго же дебюта оно разорвало итальянскій флотъ, въ нѣсколько минутъ потопило ихъ лучшее судно, выиграло сраженіе—и все это приписывается неслыханному счастью.

Не позволимъ увлечь себя подобнымъ утвержденіемъ. Отдѣлимъ тщательно фактъ отъ мнѣнія,—будемъ помнить, что послѣднее скорѣе улетаетъ на вѣтеръ, чѣмъ первый. Какой видъ имѣетъ это обстоятельство? Общее мнѣніе—даже самихъ австрійцевъ—выражается: «о, тараненіе чрезвычайно невѣрная вещь, оно рѣдко можетъ удался». Фактъ же говорить, что оно до такой степени невѣрно, что выигрываетъ первое же сраженіе, въ которое подвергается испытанію; онъ же говорить, что въ первые шесть мѣся-

цевъ 1866 года, 1924 судна были записаны въ конторахъ Ллойда, какъ потаранившія другъ друга до такой степени, что 92 изъ нихъ нашли наиболѣе удобнымъ пойти ко дну, не ведая дальнѣйшей рѣчи. И эти безъ малаго 2000 судовъ, которымъ удалось такимъ образомъ исполнить эту трудную вещь, старались всѣ «какъ бы не сдѣлать этого». Сверхъ того, кто знаетъ, что это трудная вещь? Кто пробовалъ ее и встрѣчалъ достаточно неудачъ, чтобы подтвердить ея трудность? Отвѣтомъ будетъ—никто. Существуетъ общее мнѣніе, что не легко, находясь подъ вліяніемъ хорошо извѣстной трудности, преодолѣть ее. По моему же мнѣнію, въ этомъ случаѣ, истина заключается въ томъ, что «желаніе есть родоначальникъ мысли». Слѣдствія перемѣны боевой методы такъ измѣняютъ все старое, что мы отказываемся отъ дальнѣйшаго развитія этой идеи и подождемъ, пока они не войдутъ глубже въ сознаніе нашего общества.

Адмиралъ Тушаръ, сравнивая атаку шпиронами съ натискомъ въ штыки, полагаетъ, что подобное сравненіе удачно и что сраженіе, начавшись огнемъ артиллеріи, окончится тараненіемъ. Мой взглядъ совершенно противоположенъ. Натискъ въ штыки походить на атаку шпиронами болѣе въ моральномъ, чѣмъ въ физическомъ смыслѣ. Разстройство нервовъ, производимое быстрымъ приближеніемъ ряда острыхъ, блестящихъ стальныхъ наконечниковъ, бываетъ, какъ намъ извѣстно, такъ велико, что окончательное прибытіе его рѣдко выжидается. Противникъ смотритъ и колеблется съ минутой и за тѣмъ даетъ тылъ, спасая свою жизнь. Каково выдержать непріятельскіе нервы приближеніе линіи тарановъ со скоростью 10 узловъ, то пусть на это отвѣтятъ тѣ, кому приходилось имѣть столкновенія въ морѣ, или съ трудомъ избѣгать ихъ. Но натискъ въ штыки только заканчивается сраженіемъ на берегу, потому что бой не можетъ начинаться съ него. Онъ не можетъ быть произведенъ ранѣе, чѣмъ войска не сблизятся между собою, такъ какъ человѣкъ не въ состояніи бѣжать долго, не уставши, и такъ какъ свойство почвы обыкновенно мѣшаетъ этому. Ни одно изъ этихъ обстоятельствъ не мѣшаетъ морскому натиску въ штыки и немногіе изъ тѣхъ, кто желаетъ побѣдить, поколеблются открыть бой дѣйствіемъ, во всякомъ случаѣ разстроивающимъ нервы ихъ противниковъ.

Подумаемъ также серьезно о страшномъ нравственномъ впечатлѣніи, производимомъ гибелью такого судна, какъ *Re d'Italia*. Когда оба флота разошлись, Персано сосчиталъ свои корабли. «Гдѣ *Re d'Italia*?» спросилъ онъ сигналомъ. «Пошелъ ко дну!» взви-

лось на брамъ-стенгахъ нѣкоторыхъ судовъ, вмѣсто отвѣта. Пошелъ ко дну! Судно, съ котораго онъ съѣхалъ за два часа передъ тѣмъ. Пошелъ ко дну! Его лучшее судно съ 600 человѣтъ команды! Безъ всякихъ предварительныхъ признаковъ, безъ внушительнаго вида огня и дыма, какъ на *Palestro*, въ то время горѣвшемъ яркимъ пламенемъ. И вмѣсто всего *Re d'Italia* безмятежно покоился на днѣ Адриатическаго моря, полный утонувшихъ людей, еще неповинувшихъ своихъ орудій, въ то время какъ неподалеку держался австрійскій флотъ, въ отличномъ порядкѣ, готовый, если понадобится, пустить ко дну еще одного, или двухъ непріятелей.

Побѣда одержана, но не истребленіемъ людей, или уничтоженіемъ матеріальной части, а нравственнымъ впечатлѣніемъ, произведеннымъ на умы пережившихъ. Въ сражающемся флотѣ, уничтоженіе людей внутри какого нибудь судна, посредствомъ снарядовъ, не производитъ моральнаго дѣйствія на его сосѣдей, просто потому, что они не знаютъ этого. Но пустите его ко дну, или взорвите на воздухъ, и впечатлѣніе проникнетъ чрезъ каждый нервъ, приводя въ восторгъ выигрывающихъ и въ уныніе теряющихъ. Что касается до одержанія побѣды, то нѣтъ сомнѣнія, что потеря людей отъ дѣйствія снарядовъ, распределенная на весь флотъ, производитъ гораздо менѣе вліянія на достиженіе удачи, чѣмъ полное уничтоженіе одного судна совсѣмъ, что въ немъ содержится. Я полагаю также, что овладѣніе судномъ перестало существовать какъ элементъ морской войны. Во времена парусныхъ судовъ, если сдача бывала неизбѣжна, бѣжать было невозможно. Теперь же, для каждаго корабля первою мѣрою будетъ оставить поле сраженія и онъ спуститъ свой флагъ лишь въ такомъ случаѣ, если будетъ взять въ послѣдствіи.

Я кончаю теперь очеркъ тѣхъ уроковъ, которые, по моему мнѣнію, могутъ быть извлечены изъ сраженія при Лиссѣ. Никто лучше меня не можетъ сознавать, что въ немъ заключается не мало ошибокъ. Глубокое убѣжденіе, что эта битва есть предвѣстникъ недалекаго и чрезвычайнаго переворота въ системѣ морской войны—убѣжденіе, которое возрастало по мѣрѣ того какъ я старался заглушить его—наложило на меня почти долгъ сдѣлать его общеизвѣстнымъ. Я старался ограничиться обозначеніемъ причинъ, которыя произведутъ этотъ переворотъ. Можетъ быть, когда нибудь въ будущемъ, я попрошу васъ внимательнѣе заняться этимъ предметомъ и постараюсь указать на мѣры, которыя по моему мнѣнію необходимы, чтобы быть готовымъ къ такой огромной перемѣнѣ.

Я думаю, что не будетъ лишнимъ, если я въ заключеніе упомяну

о нѣкоторыхъ признакахъ, обозначающихъ откуда дуетъ вѣтеръ въ области сравнительной силы орудій и шпирона. Въ продолженіе моей службы на морѣ произошло болѣе удивительныхъ переменъ въ морскомъ дѣлѣ, чѣмъ въ другіе, равные этому періоды времени. Всѣ эти переменны носили на себѣ одну особенную характеристическую черту. Лишь только онѣ достигали до совершенства, какъ уже смертный приговоръ ихъ бывалъ подписанъ. Когда я поступилъ на службу, весь морской міръ былъ всецѣло занятъ знаменитымъ вопросомъ о Саймондитахъ. Парусные фрегаты съ ихъ удивительными качествами при сравнительныхъ испытаніяхъ, бриги, надъ которыми дѣлались опыты при совмѣстныхъ крейсерахъ, возбуждали общее удивленіе своимъ совершенствомъ во всѣхъ подробностяхъ. Но вотъ, лишь только каждый изъ насъ приобрѣлъ пріятное убѣжденіе, что во фрегатахъ и бригахъ мы дошли до истиннаго совершенства, какъ пронесся слухъ, что ихъ больше не будутъ строить, потому что колесные пароходо-фрегаты и шлюпы суть истинная «надежда флота». Тогда выступилъ впередъ великій вопросъ о колесномъ пароходо-фрегатахъ, который только что былъ рѣшенъ Териблями, Сидонами, Ретрибушенами и Одинами, какъ начался говоръ о томъ, что гребной винтъ есть истинный видъ двигателя. За тѣмъ началась полная перестройка флота по принципамъ деревяннаго винтоваго корабля, произведшая тѣ великолѣпные образцы морской архитектуры, отъ которыхъ мы были бы такъ рады освободиться въ настоящую минуту. Послѣ этого возникъ нашъ броненосный флотъ, который еще такъ далекъ до совершенства, что намъ пока нечего опасаться за его долговѣчность. Но если наши суда не достигли еще до этой гибельной пропасти, то не дошли ли мы до нея съ нашими орудіями? Ихъ удивительная сила, совершенство приборовъ для управленія ими, приводятъ въ восторгъ цѣлый свѣтъ. Дѣлавъ такъ мало успѣховъ въ продолженіе столѣтій, они вдругъ достигли до положенія, о которомъ никому не снилось десять лѣтъ тому назадъ. Я слышу въ первый разъ какъ про нихъ говорятъ повсемѣстно такимъ же языкомъ и въ такихъ же выраженіяхъ, какими, я слыхалъ, говорилось о парусныхъ фрегатахъ, бригахъ, колесныхъ пароходахъ и винтовыхъ линійныхъ корабляхъ. Я помню, что, когда толки и споры о парусныхъ корабляхъ достигли высшей степени, существовало нижнее теченіе, которое двигало впередъ Териблей, Сидоновъ и Ретрибушеновъ и подъ конецъ поглотило и пренія, и парусные фрегаты. За тѣмъ въ морскомъ обществѣ поднялся говоръ о томъ какъ будущія битвы на морѣ станутъ выполняться парусными линійными кораблями, имѣющими при себѣ каждый вспомогательный колесный

пароходъ. Главными вопросами тогда стали лучшіе методы взятія и отдачи буксировъ и скорость буксирования. Весьма небольшое меньшинство видѣло тогда въ *Rattler* и потомъ въ *Amphion* и *Arrogant* окончаніе этихъ вопросовъ чрезъ близкое возникновеніе важности винта; но общественное мнѣніе моряковъ было обращено совершенно въ другую сторону и даже послѣ того, что линійный корабль *Blenheim*, на удивленіе всего Портсмута, вышелъ *подъ парами* изъ гавани, люди еще смѣялись надъ идеею объ исключительно паровомъ флотѣ. За тѣмъ, когда общественное мнѣніе поздно согласилось принять то, что было завоевано фактомъ, и мы строили наши великолѣпнѣйшіе образцы деревянныхъ военныхъ судовъ, меньшинство увидѣло въ панцырномъ кораблѣ, построенномъ по волѣ французскаго императора, что средства атаки были страшно впереди передъ средствами судовой обороны. *La Gloire* возникъ моментально, результаты его далеко еще не были опредѣлены, а между тѣмъ по всѣмъ направленіямъ стали возникать его братья и сестры. При этой перемѣнѣ, какъ и всегда бывало прежде въ подобныхъ случаяхъ, существуетъ что то въ родѣ нервическаго хватанія общественнаго мнѣнія, — нѣчто подобное, если могутъ такъ выразиться, хватанію во всѣ стороны утопающаго, — которое выражается въ идеѣ о возобновленіи по крайней мѣрѣ части нашего деревяннаго флота. Къ этому мы приготовлены,* потому что мы всегда видали подобные же факты. Но если я посмотрю на нижнее теченіе,двигающее впередъ новое дѣло, то вижу мало разницы касательно постройки, мало относительно способовъ движенія, но замѣчаю смутный шепотъ о новомъ оружіи, которое состоитъ въ выдвиганіи впередъ и заостреніи форштевня кораблей. Размышляя объ этомъ предметѣ, я вижу, что подобное носовое оружіе до нѣкоторой степени соперничествуетъ съ другимъ: артиллеріею. За тѣмъ, наконецъ, что судно, построенное и вооруженное лучшимъ образомъ для одного, будетъ построено и вооружено худшимъ образомъ для другаго. Слѣдуетъ ли считать меня увлекающимся, если, проводя историческія параллели, я вижу, что вопросъ объ орудіяхъ достигъ до своей вершины и что передъ нимъ уже раскрылась готовая пропасть?

Изъ *Journal of the Royal United Service Institution, vol. XI.*

Перевелъ А. Сѣмичкинъ.



ИЗМѢРЕНІЕ ПЕРЕГИБИ.

Измѣреніе перелома судовъ при спускѣ ихъ на воду, и по прошествіи нѣсколькихъ лѣтъ службы въ морѣ, давая понятіе о прочности и крѣпости ихъ постройки, составляетъ одну изъ необходимыхъ работъ, лежащихъ на обязанности инженеровъ-строителей. До сихъ поръ, точность измѣренія перелома не преслѣдовалась съ тою настойчивостію, какая необходима для правильнаго составленія понятія о прочности сооруженія.

До настоящаго времени величина перелома судна измѣрялась весьма грубымъ способомъ, помощію стеклинъ, натягиваемаго втугую на верхней палубѣ спускаемаго судна. Стеклинь представлялъ собою ту прямую, на которой основывались измѣренія перелома; для опредѣленія же величины его, подъ средину стеклинъ ставилась мишень, верхняя кромка которой едва касалась его; при переломѣ судна по спускѣ на воду, эта прямая также изломается, и чтобы привести стеклинъ въ прежнее положеніе, нужно опустить среднюю мишень, и величина этого пониженія покажетъ величину перелома. Въ послѣднее время этотъ грубый способъ былъ немного измѣненъ, при чемъ вмѣсто стеклинъ начали употреблять лучъ зрѣнія, или, иначе выражаясь, устанавливали три мишени по длинѣ судна на *глазокъ*;—такимъ образомъ, чтобы ихъ верхнія кромки лежали въ одной плоскости, и возвышеніе средней мишени, по спускѣ судна на воду, принималось за величину перелома. При строгомъ разборѣ обоихъ способовъ, употребляемыхъ для опредѣленія перелома, очевидно, что ни тотъ, ни другой не могутъ дать точнаго результата, въ первомъ случаѣ потому, что точность измѣренія зависитъ вполнѣ отъ качества стеклинъ и способности его вытягиваться, а также и отъ времени, которое ему придется простоять натянутымъ надъ верхней палубой.

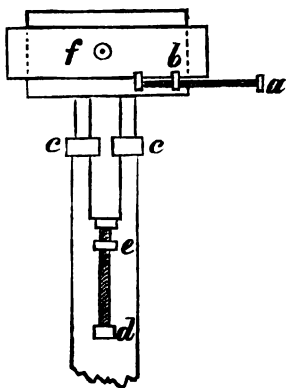
Второй способъ, въ которомъ помощію луча зрѣнія нужно уравнять верхнія кромки мишеней и привести ихъ въ одну плоскость,—также не можетъ дать точныхъ результатовъ, потому что наблюдатель, уравнивающий мишени, смотря чрезъ верхнюю кромку крайней, имѣетъ слишкомъ обширное поле зрѣнія, такъ что глазъ его,

не составляя неподвижной точки, (вслѣдствіе колебаній головы), поднявшись надъ кромкой мишени и измѣнивъ свое положеніе хотя бы на одну линію, ранѣе времени увидитъ верхнюю кромку другой крайней мишени, и такимъ образомъ, вслѣдствіе самаго незначительнаго измѣненія своего положенія, произведетъ значительную погрѣшность въ величинѣ, измѣряемаго перелома. Кромѣ того, при этомъ способѣ, необходимо, чтобы верхнія кромки мишеней весьма точно представляли совершенно горизонтальныя линіи; такъ какъ въ противномъ случаѣ, во время наблюденія и выравниванія ихъ, можетъ произойти весьма значительная ошибка отъ того, что кромки мишеней, не находясь въ одной плоскости, могутъ весьма легко обмануть зрѣніе наблюдателя; установка же въ горизонтальное положеніе кромокъ, по незначительной ихъ длинѣ, какъ всякій согласится, составляетъ не малое затрудненіе.

Во избѣжаніе этихъ недостатковъ я предлагаю измѣрять переломъ нижеслѣдующимъ способомъ.

Передъ спускомъ судна на воду, на верхней его палубѣ (если нельзя въ батарейной) устанавливаются на возможно большей длинѣ три мишени, состоящія изъ стоекъ до 5 футъ высотой, прочно укрѣпленныхъ на палубѣ; изъ нихъ крайняя, чрезъ которую наблюдатель производитъ уравниваніе мишеней, имѣетъ на верхнемъ концѣ стойки деревянную подвижную рамку, длиною 4" вершка.

Въ рамку входитъ деревянная дощечка самой незначительной толщины, могущая помощію винта *a* и гайки *b* двигаться въ обѣ стороны; въ срединѣ дощечки вырѣзанъ кружокъ діаметромъ $\frac{1}{4}$ дюйма, заклеенный толстой непронускающей свѣта бумагой; центръ этого круга долженъ быть проколотъ иглой. Къ нижней сторонѣ рамки придѣлана реечка, которая, придерживаясь у стойки планками *c*, помощію винта *d* и гайки *e*, по мѣрѣ надобности можетъ подниматься и опускаться на требуемую высоту. Средняя мишень состоитъ изъ неподвижно укрѣпленной дощечки съ вырѣзаннымъ въ ней кругомъ, діаметромъ отъ 3 до 5 дюймовъ, смотря по разстоянію, на которомъ стоятъ мишени одна отъ другой. По направленію вертикальнаго и горизонтальнаго діаметровъ этого круга, натянуты двѣ проволоки.



Третья мишень, устанавливаемая на другой оконечности судна, состоитъ изъ такой же стойки, укрѣпленной къ палубѣ, на верхнемъ концѣ который устроенъ ящикъ, раздѣленный перегородкой на двѣ части, изъ коихъ въ задней, обращенной къ оконечности судна и имѣющей подъемную дверцу, установлена лампа, снабженная рефлекторомъ; въ непроницаемой для свѣта раздѣльной перегородкѣ сдѣланы перпендикулярно одна къ другой двѣ узкія прорѣзки—одна вертикальная, а другая горизонтальная, соотвѣтствующія проволокамъ средней мишени. Передняя часть ящика, обращенная къ срединѣ судна, должна имѣть достаточной длины стѣнки, выкрашенныя внутри черной клеевой краской, чтобы по возможности устранить дѣйствіе дневнаго свѣта на перегородку и сдѣлать крестообразно прорѣзанныя и освѣщенные, съ задней стороны лампой, отверстия, болѣе видимыми.

Передъ спускомъ судна на воду мишени устанавливаются въ батарейной палубѣ, по возможности, при средней линіи, на сколько то позволяютъ флагштоки: мишень, въ которой находится лампа, ставятъ на той оконечности судна, которая по спускѣ будетъ обращена къ свѣту; мишень съ крестообразной проволокой устанавливаютъ при мидельшпангоутѣ; третья же мишень ставится на другой оконечности, причемъ разстояніе между мишенями должно быть равно между собою и представлять круглую цифру футовъ, какъ 50, 100, чтобы облегчить расчетъ величины перелома на всю длину. При установкѣ мишеней главное вниманіе должно обращать на совершенную ихъ неподвижность, для чего стойки ихъ должны быть укрѣплены къ палубамъ, и если нужно, то разшиты къ комингсамъ люковъ. Установивъ всѣ три мишени въ вышесказанномъ порядкѣ, помощію первой мишени и подвижной ея дощечки *f*, смотря чрезъ проколотое въ кружкѣ отверстіе, приводятъ ее помощію винтовъ *a* и *d* въ такое положеніе, чтобы крестообразная проволока, укрѣпленная на средней мишени совершенно совпадала, съ крестообразной чертой, видимой на темномъ фонѣ другой крайней мишени. Точное совпаденіе этихъ линій опредѣляютъ прямую линію, проходящую чрезъ точку зрѣнія или проколъ первой мишени и чрезъ точки пересѣченія крестообразныхъ линій двухъ другихъ мишеней. Для точности наведенія необходимо, чтобы ширина прорѣзей мишени съ лампою была вдвое болѣе толщины проволоки средней мишени; только тогда эти послѣднія будутъ совершенно заслонять свѣтлыя полосы прорѣзей крайней мишени.

По спускѣ на воду судна, которое притомъ получить переломъ, необходимо измѣнить положеніе мишеней относительно другъ друга и такимъ образомъ, вслѣдствіе опустившихся оконечностей, крайнюю

мишень, снабженную подъемнымъ винтомъ, необходимо поднимать, чтобы точка зрѣнія опять пришла на прямую, проходящую чрезъ пересѣченія двухъ крестообразныхъ линій двухъ другихъ мишеней; величина подъема, показанная масштабомъ, который можетъ находиться на самой стойкѣ мишени, будетъ двойная величина перелома для разстоянія между крайними мишенями.

Устройство рамки съ подвижной дощечкой f даетъ также возможность измѣрить боковую погибъ судна, въ томъ случаѣ, когда спускаемое судно, до совершеннаго выхода изъ спусковаго фундамента, получить ее, подвергаясь боковому на корму давленію, происходящему отъ быстрого рѣчнаго теченія. Эта погибъ, въ свою очередь измѣнивши относительное положеніе мишеней, послѣ спуска при наведеніи ихъ, заставитъ подвинуть точку зрѣнія или проколотое отверстіе въ одну изъ сторонъ, и величина этого передвиганія дастъ также двойную мѣру боковой погиби судна относительно разстоянія мишеней.

При установкѣ мишеней на верхней палубѣ, заднюю мишень можно замѣнять обыкновенной доской, съ таковой же крестообразной прорѣзью, какая на перегородкѣ ящика; причемъ, выкрасивши сторону мишени, обращенную къ наблюдателю, черной клеевой краской, прорѣзанныя въ ней черты будутъ достаточно видимы; но при этомъ ширину прорѣзей для большей ясности придется дѣлать значительно шире, чѣмъ въ томъ случаѣ, когда мишени установлены въ батарейной палубѣ и освѣщаются рефлекторной лампой; съ увеличиваніемъ же ширины прорѣзей, какъ понятно, теряется точность измѣренія, а потому устанавливать эти мишени на верхней палубѣ можно только въ томъ случаѣ, когда судно въ закрытыхъ палубахъ имѣетъ переборки, мѣшающія наблюденіямъ.

До настоящаго времени величина перелома измѣрялась тотчасъ по спускѣ на воду, что не имѣетъ никакого логическаго основанія; такъ какъ всякое сдѣпленіе частицъ тѣла, или всякое ссрѣпленіе двухъ тѣлъ, подвергаясь дѣйствію какой-либо силы, не тотчасъ оказываетъ результатъ этого дѣйствія, но лишь по прошествіи нѣкотораго времени, что также видно и въ устройствѣ фундаментовъ, стропилъ и проч., гдѣ результатъ давящей силы въ первое время, будучи неуловимъ для нашихъ наблюденій, съ теченіемъ времени становится очевиденъ. Наконецъ, также извѣстно, что и переломъ вмѣстѣ съ временемъ службы судна постепенно увеличивается; такъ что измѣреніе перелома по спускѣ судна должно быть производимо никакъ не ранѣе какъ по прошествіи сутокъ послѣ спуска. Кромѣ того, измѣреніе величины перелома

будучи, такъ сказать, масштабомъ прочности связей и крѣпости матеріаловъ, употребляемыхъ въ постройку, должно быть произведено не одинъ только разъ, по спускѣ на воду, но нѣсколько разъ, какъ напр.: при совершенномъ изготовленіи къ выходу въ море, послѣ первой продолжительной кампаніи, и наконецъ, при назначеніи во всякое дальнее плаваніе. Слѣдя такимъ образомъ за постепеннымъ увеличеніемъ перелома, мы въ данный моментъ можемъ судить о прочности продольныхъ связей судна, крѣпости всего корпуса, а потому и оспособности къ дальнѣйшей службѣ. Для этихъ наблюденій возвышенія надъ палубой мишеней, употребляемыхъ для первоначальнаго измѣренія, должны быть замѣчаемы самымъ точнымъ образомъ и всегда должны быть извѣстны, чтобы въ данный моментъ по этимъ возвышеніямъ, установивши мишени, можно было найти величину всего перелома со времени спуска судна на воду.

Корабельный инженеръ-прапорщикъ Гостинновскій.

МЕТЕОРОГРАФЪ.

Г. Эри, англійскій королевскій астрономъ, въ своемъ послѣднемъ донесеніи о трудахъ гриничской обсерваторіи, приходитъ къ очень неутѣшительному заключенію. Онъ объявляетъ, что рѣшительно не знаетъ, будетъ ли удобно продолжать на будущее время нынѣшнюю систему производства метеорологическихъ наблюденій. Этотъ вопросъ его затрудняетъ и беспокоитъ въ виду новыхъ обсерваторій, являющихся въ Англии и Америкѣ, которыя начинаютъ публиковать журналы in-folio, наполненные цифрами, ничего не доказывающими, и результатами, не представляющими важности. Къ чему все это послужитъ? «Слѣдствіемъ этого будетъ ли прибавка новыхъ бесполезныхъ милліоновъ наблюденій къ милліонамъ уже существующихъ, или можно ожидать открытія данныхъ и фактовъ, изъ которыхъ выработается ясная теорія атмосферныхъ явленій? Этого пока еще невозможно предвидѣть.....» Почти невозможно

указать теперь, продолжаетъ онъ, на тотъ путь, на которомъ сосредоточилось бы разрѣшеніе всѣхъ метеорологическихъ вопросовъ, а поэтому слѣдуетъ, въ настоящее время, отказаться отъ старой системы и ввести другую, которая обобщила бы все разнообразіе атмосферныхъ явленій и нашла между ними связь, что, конечно, потребуетъ многочисленныхъ испытаній и колебаній въ направленіяхъ самыхъ противоположныхъ.

Однимъ словомъ, мы находимся теперь относительно метеорологіи въ томъ же положеніи, въ которомъ находились люди въ концѣ XV столѣтія передъ открытіемъ неизвѣстнаго материка, къ которому насъ ведетъ вѣтра Колумба и попутный вѣтръ. Метеорологи, въ настоящее время, завалены матеріалами изъ различныхъ наблюденій, требующихъ серьезнаго и глубокаго разсмотрѣнія, чтобы не оставаться кучею цифръ. Обширность вычисленій, необходимыхъ при подобныхъ изслѣдованіяхъ, и слабый успѣхъ попытокъ, сдѣланныхъ въ этомъ родѣ, обезкураживали тружениковъ, предпочитающихъ работу менѣе обширную и болѣе благодарную. Физика природы сопоставляла ихъ съ хаосомъ самыхъ сложныхъ и запутанныхъ явленій, тогда какъ кабинетная физика, или физика въ маломъ объемѣ, если позволять такъ назвать ее, представляетъ имъ возможность легко изучать каждое явленіе въ его различныхъ видахъ и при простыхъ условіяхъ кабинетнаго опыта. А вслѣдствіе этого мы умѣемъ объяснить и предвидѣть великолѣпную игру свѣта въ кристаллѣ, между тѣмъ какъ голубой цвѣтъ неба представляетъ предметъ споровъ; дѣйствія пневматической машины не затрудняютъ даже ученика, а мы не знаемъ, что такое шквалъ. Подобное незнаніе основныхъ законовъ, управляющихъ метеорными явленіями, затрудняетъ наблюдателей въ выборѣ предмета для своихъ изслѣдованій. Съ давнихъ поръ замѣчаютъ температуру воздуха, показанія барометра, влажность, силу и направленіе вѣтровъ, видъ неба и форму облаковъ, и проч., но ученые начинаютъ сомнѣваться, чтобы этихъ данныхъ было достаточно для изслѣдованія великихъ метеорологическихъ законовъ. Не слѣдуетъ ли теперь подумать о приобрѣтеніи другихъ, добавочныхъ данныхъ? Не нужно ли правильно замѣчать лучеиспусканіе, озонъ, атмосферное электричество, падающія звѣзды, или подниматься на воздушномъ шарѣ, чтобы поближе наблюдать за тѣмъ, что происходитъ выше облаковъ? Прежде чѣмъ доходить до этого, можетъ быть будетъ проще испытать послѣднее усиліе и убѣдиться, что неудовлетворительность принятой вообще системы наблюденій заключается большею частію въ способѣ, по которому производятся самыя наблюденія. Почти повсюду удовлетворяются

•

тѣмъ, что замѣчаютъ въ извѣстныя часы показанія различныхъ метеорологическихъ инструментовъ, чтобы потомъ вывести изъ нихъ, посредствомъ вычислений, среднее состояніе тѣхъ же инструментовъ для каждаго дня, мѣсяца и цѣлаго года. И такимъ образомъ составляютъ поверхностную идею объ общемъ климатѣ нѣкоторыхъ мѣстъ на земной поверхности, но незначительныя колебанія, которымъ подвергается атмосфера въ продолженіе дня и которыя, собственно говоря, опредѣляютъ состояніе погоды, проходятъ почти незамѣченными. Чтобы опредѣлить и узнать эти колебанія, слѣдуетъ наблюдать за инструментами почти непрерывно, а этого можно достигнуть только передачею труда наблюдателей самодѣйствующимъ или самопишущимъ инструментамъ.

Механическіе изобрѣтенія, которыя начинаютъ мало по малу замѣнять, во всѣхъ родахъ промышленности, руки рабочаго и брать на себя все, что относится до механическаго труда, также являются на помощь науки, чтобы освободить наблюдателя отъ самой скучной и непріятной части его труда, а метеорологовъ, говоря словами г. Фицроя, «отъ затрудненій, остановки и досады, происходящихъ отъ различія употребляемыхъ шкалъ, отъ недостатка въ согласіи временъ наблюденій и отъ множества хлопотъ для приведенія въ ясность всѣхъ происходящихъ отъ этого недоразумѣній.» Придуманнй для этой цѣли механизмъ, мы можемъ заставить писать за насъ и онъ выполнить свою обязанность со вниманіемъ и безъ пренебреженія. Можно заставить фотографію и электричество работать по повѣленію часовъ, которые будутъ назначать имъ работу и слѣдить за ея выполненіемъ. Подлить немного масла въ лампу, освѣщающую оптическій аппаратъ, и кислоты въ гальваническую батарею, приводящую въ движеніе электро-магниты, вотъ все, что необходимо для поддержанія дѣятельности этихъ вѣрныхъ слугъ, созданныхъ человѣкомъ. Всякій убѣдится, что употребленіе этихъ наблюдателей-автоматовъ доставитъ намъ данныя, несравненно болѣе важныя и полныя, чѣмъ пріобрѣтенныя до сихъ поръ *отдѣльными, отрывочными, а главное утомительными наблюденіями*. Самопишущіе аппараты значительно превосходятъ человѣка въ томъ отношеніи, что ничто не можетъ ни утомить ихъ ревности, ни отвратить ихъ отъ работы; монотонность составляетъ основаніе, а правильность,—условіе ихъ существованія. Во время своей непрерывной работы днемъ и ночью, они не будутъ жаловаться ни на усталость, ни на холодъ, ни на жаръ, а главное, пропущенныя наблюденія не будутъ дополняться воображаемыми и предполагаемыми, какъ это дѣлаютъ люди; вслѣд-

ствіе чего, въ архивахъ и обсерваторіяхъ хранится много метеорологическихъ данныхъ въ величавыхъ *in-quarto*, вѣрность которыхъ весьма сомнительна. Поэтому понятно, насколько подобныя данныя должны затруднять и запутывать и безъ того трудныя изслѣдованія метсорологовъ.

Адм. Фицрой указалъ уже на неудобство, происходящее отъ различія мѣръ, шкалъ и языковъ. Хотя онъ и сказалъ, что отбросить привычный способъ записыванія наблюденій и принять другой, новый, всегда болѣе или менѣе неудобно, но, въ настоящее время, введеніе новаго способа или системы наблюденій доставить прекрасный случай для устраненія вышесказаннаго неудобства, а именно, установленіемъ однообразныхъ шкалъ для всѣхъ инструментовъ, которыхъ показанія будутъ записываться механически. Различныя явленія, интересующія метеорологовъ, представляются тогда кривыми линиями, которыхъ значеніе будетъ тотчасъ же понятно для всѣхъ. Простому взгляду на діаграму сейчасъ же представляются всѣ измѣненія термометра, барометра, вѣтра, влажности воздуха, дождя, испаренія и всѣхъ тѣхъ незначительныхъ явленій которыя, взятая вмѣстѣ, составляютъ то, что мы называемъ погодою. И все это мы узнаемъ безъ вычисленій и предварительныхъ обращеній нумерныхъ табличекъ метеорологическихъ журналовъ въ мѣры и шкалы, знакомыя тому, кто обращается къ нимъ за справками.

Мысль о возможности записыванія метеорологическихъ явленій самодѣйствующими аппаратами, съ давнихъ поръ занимаетъ умы многихъ изслѣдователей и съ этою цѣлью было не только предложено нѣсколько средствъ, но и примѣнено на практикѣ, уже съ болѣе или менѣе удачнымъ успѣхомъ. Фотографія значительно облегчаетъ осуществленіе самопишущихъ аппаратовъ. Въ центральной обсерваторіи въ Кью, посредствомъ ея примѣненія получаютъ весьма вѣрныя изображенія магнитныхъ измѣненій. Показанія барометра и термометра могутъ записываться такимъ же образомъ. Барометръ и термометръ, преобразованные такимъ образомъ, называются *барографомъ* и *термографомъ*. Такимъ же способомъ можно записывать количество воды, выпавшей послѣ дождя, посредствомъ резервуара *дождеметра*, а также пониженіе уровня въ *атмометрѣ*, служащемъ для наблюденія испаренія. Простыя механическія приспособленія, которыя легко придумать, позволяютъ примѣнить эту систему къ графическому изображенію большей части другихъ явленій: вѣтра, влажности, солнечнаго лучеиспусканія и проч. Подобная система находится уже въ употребленіи на нѣкоторыхъ англій-

скихъ обсерваторіяхъ, а также въ Лисабонѣ, гдѣ показанія различныхъ инструментовъ получаются на фотографическомъ листѣ бумаги, и дѣйствительно непонятно, почему эта система такъ мало распространена по Европѣ.

Электрическій метеорографъ, установленный г. Саллерономъ въ 1860 году въ парижскомъ морскомъ депо, уже семь лѣтъ записываетъ показанія барометра, термометра, количество выпавшаго дождя, силу и направленіе вѣтровъ. Метеорографъ, построенный итальянскимъ аббатомъ Секки (Secchi) для римской коллегии іезуитовъ, немного болѣе сложенъ и значительно дороже; образецъ его былъ представленъ на нынѣшнюю всемірную выставку. Этотъ инструментъ, представляющійся ученому аббату метеорологическою обсерваторіею, дѣйствующею почти непрерывно и не требующею особеннаго ухода, автоматически записываетъ на подвижной бумагѣ давленіе воздуха, температуру, влажность воздуха, скорость и направленіе вѣтровъ, время дождя и количество выпавшей воды въ продолженіе сутокъ. Въ инструментѣ видно много стальныхъ ручекъ, снабженныхъ карандашами, двигающихся взадъ и впередъ по бумагѣ, которую незаметный механизмъ заставляетъ опускаться съ одинаковою скоростью.

Главная мысль, руководившая аббата Секки и которая представляется намъ дѣйствительно плодотворною, заключалась въ томъ, чтобы соединить эти различные инструменты такимъ образомъ, чтобы всѣ карандаши двигались вмѣстѣ по той же самой бумагѣ. Кривыя линіи, начерченные карандашами, находятся такимъ образомъ постоянно близко одна отъ другой и однимъ на нихъ взглядомъ можно усмотрѣть, какое существуетъ согласіе или несогласіе между одновременными измѣненіями различныхъ метеорологическихъ данныхъ. Сравненіе этихъ кривыхъ покажетъ, какое, напримѣръ, вліяніе имѣютъ различные вѣтры на показанія барометра; какимъ образомъ состояніе барометра предвѣщаетъ дождь; какъ измѣняется температура воздуха и, однимъ словомъ, можно будетъ сдѣлать тысячу сравненій и сопоставленій въ подобномъ же родѣ, безъ всякихъ вычисленій, простымъ глазомъ. Такимъ образомъ, мы будемъ дѣйствительно видѣть на дѣлѣ силы природы и, удивляясь ихъ тайнымъ соединеніямъ, заставимъ ихъ же вести о себѣ журналъ. На бумагѣ метеорографа, каждая изъ силъ природы будетъ записывать свои дѣянія на назначенномъ для нея мѣстѣ. Намъ остается только, по прошествіи вѣсколькихъ дней, открывать метеорографъ, убирать исчерченную бумагу и замѣнять ее новою, на которой запишутся атмосферныя явленія слѣдующихъ дней. Такимъ простымъ

путемъ составится цѣлый архивъ полныхъ одновременныхъ отчетовъ о погодѣ, и если тоже самое будетъ дѣлаться на большомъ числѣ обсерваторій, разсѣянныхъ по земной поверхности, то мы вскорѣ будемъ имѣть живописную исторію атмосферы въ толстыхъ томахъ, которые можно потомъ сложить въ какое нибудь центральное учрежденіе.

Метеорографъ при римской коллегіи обнаружилъ уже много любопытныхъ фактовъ, изъ которыхъ мы удовольствуемся упомянуть о слѣдующемъ. Во время дождей и бурь, барометръ подвергается весьма непродолжительнымъ колебаніямъ; вдругъ онъ упадетъ на $1\frac{1}{2}$ или 2 дюйма, и потомъ черезъ нѣсколько минутъ снова поднимется. Можно подумать, что эти внезапныя пониженія происходятъ отъ случайныхъ колебаній балансирунаго барометра, но оксфордскій барографъ, записывающій показанія барометра помощью фотографіи, также обнаруживаетъ эти колебанія, а поэтому нѣтъ сомнѣнія, что онѣ дѣйствительно существуютъ.

Уже семь лѣтъ прошло съ тѣхъ поръ, какъ аббатъ Секки установилъ свой аппаратъ въ обсерваторіи римской коллегіи іезуитовъ. Съ тѣхъ поръ онъ измѣнилъ его устройство и ввелъ разныя усовершенствованія, на которыя указалъ опытъ. Но, несмотря на это, многое остается еще сдѣлать. Въ настоящее время слѣдуетъ придумать на столько простую систему метеорографіи, чтобы ее можно было принять на всѣхъ обсерваторіяхъ. Въ это же время она, можетъ быть, послужитъ лучшимъ средствомъ, чтобы ввести, наконецъ, въ метеорологію давно желаемую однообразность вѣсовъ и мѣръ. Съ новыми инструментами, метрическая система войдетъ въ Германію, Россію, Англію и наблюденія, будучи болѣе полными и обширными, сдѣлаются въ то же время болѣе сравнимыми между собою, что составитъ громадную экономію въ трудѣ.

Но при всемъ неоспоримомъ достоинствѣ одновременнаго изображенія всѣхъ метеорологическихъ данныхъ *графически*, нельзя не замѣтить, что наука не можетъ довольствоваться только одними ими, безъ помощи цифренныхъ наблюденій и вычисленій. Это было бы похоже на то, если бы механикъ, снявъ діаграму и убѣдившись въ правильномъ дѣйствіи своей машины, не *вычислилъ* по ней дѣйствительную силу машины. Имѣя барометрическія и термометрическія кривыя линіи, начерченныя метеорографомъ въ продолженіе мѣсяца, положимъ, что намъ нужно опредѣлить *среднія* показанія барометра и термометра за тотъ же мѣсяцъ. Какимъ образомъ достигнете вы этого безъ цифръ и вычисленій? Сомнѣваться же въ важности среднихъ выводовъ никакъ нельзя; такъ напри-
мѣръ, пониженіе или повышеніе барометра отъ своего *средняго*

мѣстнаго состоянія, указываетъ на ухудшеніе или улучшеніе погоды, а также на увеличеніе или уменьшеніе силы вѣтра. Точно также и относительно термометра. Если онъ стоитъ гораздо выше противъ *средней* своей высоты по времени года, то онъ означаетъ наступленіе южныхъ или западныхъ вѣтровъ; если же онъ стоитъ значительно ниже этой *средней* температуры, то предсказываетъ сѣверное или полярное теченіе воздуха. Метеорографъ тѣмъ важенъ, что онъ сопоставляетъ вмѣстѣ всѣ одновременныя измѣненія различныхъ метеорологическихъ данныхъ и этимъ даетъ *наглядное* изображеніе состоянія погоды въ каждый часъ дня и ночи. Не меньшая важность метеорографа заключается также въ томъ, что на вѣрность и точность его данныхъ можно положиться болѣе, чѣмъ на цифренныя наблюденія, производимыя человѣкомъ. Но вслѣдствіе этого наука не можетъ отдать исключительнаго преимущества однимъ, съ пренебреженіемъ къ другимъ, потому что, какъ тѣ, такъ и другія, необходимы для своихъ цѣлей и другъ друга дополняютъ. То, что мы сказали о наблюденіяхъ, это же слѣдуетъ сказать объ инструментахъ. Метеорографъ, какъ совокупность отдѣльныхъ инструментовъ, имѣетъ довольно сложное механическое устройство, которое, при непрерывномъ употребленіи, можетъ легче попортиться, чѣмъ отдѣльный инструментъ, а поэтому, его показанія нужно будетъ провѣрять и сравнивать съ послѣднимъ. Слѣдовательно, и въ этомъ отношеніи нельзя допустить исключительности его употребленія.

Замѣтимъ еще, что метеорографъ можно употреблять для наблюденій только на берегу; на судахъ же имѣть его невозможно. Но судовыя наблюденія, производящіяся въ различныхъ моряхъ, климатахъ и при всевозможныхъ метеорологическихъ условіяхъ, настолько важны, что безъ помощи ихъ, врядъ ли метеорологія сдѣлала бы на половину того, что изслѣдовано ею въ настоящее время. Прямѣромъ того, чего можно достигнуть соединеніемъ морскихъ и береговыхъ наблюденій, можетъ служить планъ дѣйствій, предложенный въ 1857 году, при помощи котораго уже получены, говоритъ адм. Фицрой, такія свѣдѣнія объ атмосферическихъ перемѣнахъ на Британскихъ островахъ и по близости ихъ, какихъ не могли достигнуть прежде. Мы говоримъ здѣсь объ одновременномъ опредѣленіи, въ извѣстные моменты времени, состоянія атмосферы, которое было замѣчено какъ на берегу, такъ и *въ морѣ*, на всемъ обширномъ пространствѣ между параллелями 40° и 70° N и меридіанами отъ 10° O до 30° W долготы отъ Гринича. Для каждаго избраннаго момента, приведеннаго къ *одному* меридіану, была составлена карта состоянія атмосферы между этими предѣлами, и изъ всѣхъ

Этихъ картъ извлечено весьма много свѣдѣній, которыя оказались полезными какъ въ практическомъ, такъ и въ ученомъ отношеніяхъ. Взаимное сравненіе этихъ картъ между собою указываетъ на путь, развитіе и родъ тѣхъ переменъ въ атмосферѣ, которыя казались столь неопредѣленными и такъ много беспокоили земледѣльцевъ, путешественниковъ и моряковъ. Ученые получили при помощи этихъ картъ факты, прямо примѣнимые для вывода теоріи вѣтровъ и погоды, для болѣе точнаго опредѣленія рода и развитія *видимыхъ* атмосферныхъ волнъ, или измѣняющагося давленія атмосферы и для узнанія распространяется ли оно по линіямъ или поверхностямъ и на какое пространство. Метеорологическая исторія избранныхъ періодовъ, полученныхъ изъ подобнаго *соединенія данныхъ*, есть одинъ изъ предметовъ, изученіе котораго теперь продолжается съ большимъ вниманіемъ и настойчивостью (*).

Метеорологи убѣдились опытомъ, что измѣненія погоды въ Англіи и даже во всей Европѣ находятся въ зависимости отъ причинъ, дѣйствующихъ систематически на громадномъ протяженіи, начиная съ южнаго пассата до Мексиканскаго залива и оканчиваясь на сѣверѣ неизвѣстными намъ предѣлами. Изъ сказаннаго нами ясно видно, что только правильный выводъ изъ большаго числа вѣрныхъ наблюденій, произведенныхъ на возможно большемъ пространствѣ, представляетъ единственный путь, чтобы дать метеорологіи самое вѣрное научное основаніе. Дѣйствуя по этому убѣжденію, гг. Леверье и Марье-Дави начали, въ настоящее время, готовить ежедневныя карты погоды, бывшей въ продолженіе 1864 года въ нѣкоторой части сѣвернаго полушарія. Поэтому намъ совершенно непонятно неутѣшительное заключеніе г-на Эри, къ которому онъ пришелъ по поводу распространенія обсерваторій, начинающихъ публиковать журналы, наполненные цифрами, которыя, по его мнѣнію, ничего не доказываютъ, и результатами, какъ будто бы непредставляющими никакой важности. На его же вопросъ: къ чему все это послужить?—не будемъ даже отвѣчать, считая достаточнымъ высказанное выше.

(Изъ *Revue des deux Mondes* 1-го іюля 1867 года).

Пер. П. Мордвиновъ.



(*) Практическая метеорологія адм. Физроа, стр. 35.

ОБЪ УВАЖЕНІИ ЧАСТНОЙ СОБСТВЕННОСТИ НА МОРЬ, ВО ВРЕМЯ ВОЙНЫ.

(Мемуаръ Евг. Коши, члена института, читанный въ академіи нравственныхъ и политическихъ наукъ въ Парижѣ 12, 19 и 26 мая 1866 года).

Испрашивая у академіи позволенія указать ей на нѣкоторые недавніе факты, относящіеся къ успѣхамъ морскаго права, кажется не слишкомъ самонадѣянно разсчитывать на ея благосклонное вниманіе. Я дополняю книгу, первая идея которой принадлежитъ академіи (*): я слѣдую программѣ, ею составленной, которая всегда должна быть улучшаема, потому что нѣчто не можетъ въ дѣлѣ права и свободы прекратить конкурсъ и объявить законченною эру прогресса. Однако въ исторіи народнаго права бываютъ промежутки, во время которыхъ нѣкоторые вопросы остаются какъ бы въ неподвижномъ состояніи и недостаточно ли уже и того, если на скользкомъ пути, по которому движется человѣчество принятый однажды принципъ установится и удержится противъ отлива, влекущаго его за собою!

Но бываютъ также и другія эпохи, когда предметы, давно уже находящіеся въ темнотѣ, проясняются, когда успѣхъ, подготовленный нѣсколькими поколѣніями проявляется въ умахъ и стремится обнаружиться въ нравахъ!

Не достигли ли мы такого времени относительно самаго главнаго вопроса, когда либо рѣшеннаго въ морскомъ международномъ правѣ а именно: *уваженія частной собственности въ морской войнѣ, исключая случаевъ блокады и контрабанды?*

Разсматривая въ другомъ мѣстѣ этотъ вопросъ, съ подробностію, какой онъ заслуживаетъ, мы только анализировали ученый диспутъ, бывшій пять лѣтъ тому назадъ въ академіи, въ которомъ можно было замѣтить какъ въ общемъ и великодушномъ стремле-

(*) Морское международное право, разсмотрѣнное въ его основаніяхъ и въ его отношеніяхъ къ успѣхамъ цивилизаціи (Томъ II, стр. 465 — 505).

ни соединялись мнѣнія, различавшіяся исключительно только въ способѣ постановки вопроса, съ точки зрѣнія строгаго правосудія или своевременности. Правосудіе казалось бы должно оставаться неизмѣннымъ, потому что какъ для народовъ такъ и для отдѣльныхъ лицъ, оно проистекаетъ изъ вѣчнаго и божественнаго источника; но здѣсь на землѣ слишкомъ часто оно бываетъ закрыто завѣсой: вопросъ о своевременности становится между правосудіемъ и нашимъ слабымъ зрѣніемъ и спрашивая себя, что справедливѣе и лучше, мы спрашиваемъ также что для насъ удобно и возможно.

Но при измѣнчивыхъ дѣлахъ міра сего, точка зрѣнія на удобства измѣняется безпрестанно: столкновение интересовъ затмило истину; интересы измѣнились, туча прошла и истина является въ новомъ свѣтѣ; воспользовавшись этимъ свѣтомъ, чтобы впечатлѣнія, которыя онъ произвелъ на наши убѣжденія послужили въ пользу.

Мы поговоримъ сначала о событіяхъ относящихся до той гигантской и ужасной борьбы, которая въ теченіе четырехъ лѣтъ разорила самый могущественный народъ новаго свѣта. Неужели въ этомъ зрѣлищѣ, раздражающемъ сердце, мы видимъ только пролитіе крови и слезы! Не должна ли нравственная философія права, поставить на ряду съ ужасами войны, болѣе утѣшительныя мысли, и показать какъ святое провидѣніе устроило, что изъ величайшаго зла проистекаетъ добро!

Вслѣдствіе очень естественной реакціи мы болѣе всего замѣчаемъ преимущества мира, по окончаніи сильной борьбы, во время которой всѣ какъ бы истощили свои силы, богатство и ненависть. Какъ въ прежнія времена побѣдитель считалъ свою добычу, посмотримъ не можетъ ли человѣчество научиться чему нибудь на этомъ окровавленномъ еще полѣ битвы, или принять рѣшеніе полезное въ будущемъ.

Хотя наше самолюбіе и пострадаетъ отъ подобнаго признанія, но мы должны согласиться, что часто развитіе нравственныхъ успѣховъ задерживается матеріальнымъ развитіемъ. Уничтоженіе корсарства и всѣ счастливыя послѣдствія, которыя должны отъ этого произойти для облегченія морской войны, зависѣли, болѣе чѣмъ предполагаютъ, отъ полнаго измѣненія прежней системы постройки, при которой суда, построенныя для торговли могли, посредствомъ нѣкоторыхъ измѣненій, служить также и для войны.

До установленія въ законѣ различія между торговымъ и военнымъ флотами необходимо было, чтобы суда того и другаго различались между собою примѣтными качествами. Также было необхо-

димо, чтобы каждая большая морская держава имѣла достаточныя средства для охраненія на моряхъ своей національной торговли, не предоставляя самой торговлѣ заботу о своей безопасности.

Въ этомъ отношеніи недавнее устройство въ Соединенныхъ Штатахъ большого военного флота уничтожило послѣднее препятствіе (*) которое замедляло принятіе Сѣверной Америкой деклараціи 16-го апрѣля 1856 года.

Скажемъ въ нѣсколькихъ словахъ, какъ совершилось въ половинѣ XIX столѣтія это капитальное событіе.

Когда Вашингтонъ, создавъ Сѣвероамериканскій Союзъ, захотѣлъ дать ему прочныя средства для существованія, онъ какъ бы самъ испугался множества разнородныхъ элементовъ, изъ которыхъ состояла его республика, и нашелъ, что только миръ могъ укрѣпить Союзъ и доставить ему возможность къ развитію. Одинъ только миръ, какъ внутренній такъ и внѣшній, могъ сгладить то разнообразіе интересовъ и побужденій, которое не разразилось бы такъ сильно нить лѣтъ тому назадъ, если бы начало несогласій между сѣверными и южными штатами не таилось съ давнихъ поръ.

Вашингтонъ находилъ, что его соотечественники должны принять миръ за основаніе своей внѣшней политики, какъ средство къ сохраненію внутренняго мира, и чтобы американская демократія даже не помышляла о войнѣ, онъ далъ ей, хотя конечно странный, но разумный совѣтъ оставаться безъ флота и арміи. Извѣстно какъ разъяснилась эта задача, которую, казалось, невозможно было рѣшить. Англійскіе переселенцы не въ состояніи были сопротивляться силѣ державы преобладавшей тогда на моряхъ, не имѣя военного флота, который они могли бы ей противопоставить. Вмѣстательство Франціи оказало имъ эту услугу: флоты построенные Людови-

(*) Президентъ Франклинъ Пирсъ говорилъ въ своемъ посланіи отъ 4-го декабря 1854 года: «Страны, имѣющія военную морскую организацію, пропорціональную ихъ внѣшней торговлѣ сильно желаютъ уничтоженія корсарства. Но если припять его какъ международное правило, то торговля одной стороны, имѣющей сравнительно ограниченныя военныя морскія силы, была бы во власти своего непріятеля, въ случаѣ войны съ державой имѣющей большое морское превосходство. Въ настоящее время военный флотъ первой европейской морской державы по крайней мѣрѣ въдесятеро больше флота Соединенныхъ Штатовъ. Внѣшняя торговля обѣихъ странъ почти одинакова и почти равно подвержена непріятельскому грабительству. Въ войнѣ между этой державой и Соединенными Штатами, если мы не прибѣгнемъ къ помощи нашего торговаго флота, средства нашего непріятеля къ нанесенію вреда нашей торговлѣ, будутъ въ десять разъ больше нашихъ оборонительныхъ средствъ (смот. это посланіе въ Дипломатическихъ Архивахъ, 1862 года т. 1. ст. 141 и 143).»

комъ XVI, служили оплотомъ Америкѣ, вмѣсто флота, котораго у нихъ не было и котораго не совѣтовалъ имъ имѣть Вашингтонъ.

Безъ этой, столь своевременной и великодушной помощи обстоятельства принудили бы американцевъ сдѣлать въ 1776 году (при тѣхъ же самыхъ данныхъ) то, что они сдѣлали съ 1861 по 1865 годъ, т. е. создать свой собственный военный флотъ, который бы могъ вынести всѣ послѣдствія ожесточенной борьбы, потому что тогда у американцевъ не было недостатка ни въ матеріалахъ для постройки флота, ни въ матросахъ, ни въ той упорной отвагѣ, соединенной со способностію къ дѣйствию на морѣ, какими обладали ихъ импровизированный флотъ въ междоусобной войнѣ, и храбрость американскихъ моряковъ конечно возбуждалась бы столько же чувствомъ приобрѣтенія своей независимости, какъ недавно еще чувствомъ сохраненія федеральнаго единства. Я не скажу, что, получивъ признаніе Англіи, Америка, только потому, что она имѣетъ военный флотъ, измѣнила бы своимъ началамъ невмѣшательства, чтобы сдѣлаться, относительно Европы, страшною воинственною и безпокойной на моряхъ, вмѣсто мирнаго и торговаго народа. Я увѣренъ, что ея собственный интересъ удержалъ бы ее отъ этого на нѣкоторое время. Однако, Вашингтонъ, которому былъ хорошо извѣстенъ нравъ этого народа, нашелъ за лучшее, чтобы у него не было подъ руками такого воинственнаго орудія. Но, давая своимъ соотечественникамъ этотъ благоразумный совѣтъ, онъ не рѣшился представить имъ *нейтралитетъ безъ флота*, какъ постоянную систему, которая бы всегда была удобна для той степени могущества, до которой онъ желалъ и надѣялся, что скоро достигнутъ Соединенные Штаты. Онъ указалъ имъ на это положеніе какъ на положеніе исключительное и временное. Это былъ скоропроходящій принципъ, которому онъ подчинилъ могучій организмъ, чтобы дать ему скорѣйшій ростъ и болѣе полное развитіе. Но, достигнувъ возмужалости, американцы должны были за временныя жертвы ихъ самолюбія получить вознагражденіе въ той силѣ и вліяніи, которыми они впослѣдствіи обладали. Кажется, Вашингтонъ, желая облегчить тягость этого положенія, старался сократить время испытанія. «Я увѣренъ, писалъ онъ въ 1793 году, что если эта страна проведетъ мирно еще 20 лѣтъ, она будетъ въ состояніи сразиться съ какою угодно державой: такъ велики будутъ ея населеніе, ея богатства и ея средства» (*). Совѣту, данному Вашингтономъ, слѣдовали не двадцать лѣтъ, а болѣе восьмидесяти. Исключая

(*) Письмо къ Лафайету. Корреспонденція и записки Вашингтона, Гизо.

оборонительной войны противъ Англіи, въ 1812 году, Сѣверная Америка оставалась спокойною и нейтральною во время всѣхъ Европейскихъ войнъ и когда, наконецъ, она обнажила свой мечъ, то не для того, чтобы сразиться съ чужеземной силой, какъ предполагалъ Вашингтонъ: къ несчастію, въ ея собственной средѣ разразилась кровавая борьба, ужасныя и поражающія событія которой держали насъ въ недоумѣніи со дня, когда войска, готовыя къ битвѣ, организовались въ торговыхъ конторахъ, считавшихся столь мирными, и на плантаціяхъ, которыя, казалось, вѣжили въ роскоши безпечную аристократію, до того дня, когда мы съ грустью услышали объ убійствѣ великаго гражданина, вмѣстѣ съ извѣстіемъ о его побѣдѣ, въ которой его патриотическая и умѣренная натура желала видѣть конецъ междоусобій и смягченіе ненависти противниковъ. Будемъ надѣяться, что эта благородная кровь послѣдняя пролитая въ этой войнѣ, послѣдствія которой должна теперь изучать Европа, а вредъ, нанесенный ею, исправлять—Америка. Я увѣренъ, что поразивъ насъ неустомимымъ могуществомъ своей борьбы, этотъ великій народъ не менѣе поразитъ насъ быстротою и обширностью развитія своихъ средствъ для водворенія въ своей странѣ пріятнаго порядка, мира и спокойствія. Что же касается вѣнскихъ его отношеній, едва кончилась война, какъ американцы объявили, что когда водворится у нихъ внутренній миръ, они такъ же какъ и прежде не намѣрены нарушать всемірнаго спокойствія и останутся вѣрны либеральнымъ преданіямъ, которыя заставляли американскую республику въ самой высшей степени примѣнять принципы международнаго права къ морской войнѣ (*). Америка теперь держитъ свое обѣщаніе и въ драгоценномъ документѣ, который былъ какъ бы освященіемъ новой эры примиренія и мира, мы читаемъ эти прекрасныя слова, что сверхъ денежныхъ интересовъ, которые могли бы сдѣлаться предметомъ спора между двумя большими народами, есть высшая точка зрѣнія, побудитель высшаго разряда, который долженъ установить въ интересахъ мира и правосудія важныя правила международнаго права, которыя могли бы быть приняты судилищемъ народовъ (**).

(*) Соединенные Штаты не только неспособны нарушить хотя на время всемірное спокойствіе, но справедливыя и дружелюбныя въ отношеніи ко всѣмъ чужеземнымъ странамъ, они будутъ вѣрны своимъ преданіямъ и политикѣ и останутся адвокатами самой обширной либеральности въ приложеніи правилъ международнаго права къ морской войнѣ. (Депеша Сьюарда отъ 9-го января 1862 года къ австрійскому посланнику въ дѣлѣ парохода *Trent*!).

(**) Посланіе президента Джонсона къ конгрессу Соединенныхъ Штатовъ отъ 4-го марта 1865 года.

Мы съ удовольствіемъ принимаемъ это объявленіе: можно ожидать всего въ будущемъ, когда на другой день послѣ побѣды представитель могущественной страны обращается къ закону и подчиняетъ правосудію не только употребленіе силы, но и оцѣнку интереса.

Вопросъ, выдвинутый такимъ образомъ на почву науки права и всемірной нравственности, не находится ли, такимъ образомъ, м. г., въ вашихъ владѣніяхъ и не долгъ ли всѣхъ занимающихся изученіемъ народнаго права откликнуться на призывъ, посылаемый съ той стороны Атлантическаго океана. Намъ кажется, что теперь самый удобный моментъ разсмотрѣть вопросъ какъ съ чисто научной точки зрѣнія, такъ и съ точки зрѣнія фактовъ, и чтобы сгладить трудности, которыя насъ занимаютъ, поставить вопросъ во всей его обширности и, не останавливаясь надъ разсмотрѣніемъ нѣкоторыхъ частныхъ случаевъ, приступить къ рѣшенію вопроса въ основаніи, такъ какъ онъ былъ уже давно указанъ и понятъ самими американцами.

Когда декларація 16-го апрѣля 1856 года была представлена на принятіе ея Соединенными Штатами, г. Мерси, бывшій тогда секретаремъ иностранныхъ дѣлъ (*), представилъ президенту Пирсу, ноту, гдѣ указалъ причины, на которыхъ основывался отказъ принять безъ возраженія актъ, представлявшій число подписей, невиданное до того времени въ исторіи обонхъ полушарій. Американскій министръ говорилъ, что если есть морской народъ, который по желанію, по политикѣ или по другой причинѣ, судьбою которой не можетъ быть ни одна страна, не хочетъ имѣть военнаго флота или намѣренъ содержать только нѣсколько легкихъ судовъ для береговой полиціи, то справедливость требуетъ, чтобы этотъ народъ сохранилъ право вооружать во время морской войны достаточное число корсаровъ для охраненія его торговаго флота, который иначе остался бы безъ защиты во власти военныхъ судовъ своего непріятеля.

Вотъ главный аргументъ, который развивалъ г. Мерси, чтобы оправдать отказъ Соединенныхъ Штатовъ согласиться на уничтоженіе корсарства, на этотъ принципъ, который, казалось, однако, былъ естественнымъ и логичнымъ слѣдствіемъ столькихъ проектовъ реформы, великодушную попытку которой они сами предпринимали въ 1823 году. Чтобы тотчасъ же возразить на укоръ непослѣдова-

(*) Смотри ноту отъ 28-го іюля 1856 года въ Дипломатическихъ архивахъ, январ. выпускъ 1862 года ст. 148 до 158.

тельности, нота Соединенныхъ Штатовъ указывала на средство въ одно время отмѣнить корсарство и уничтожить вредъ, который простое его уничтоженіе могло сдѣлать народу, неимѣющему военнаго флота. Надобно было сдѣлать еще одинъ прогрессивный шагъ: не только уничтожить корсарство, но и каперство, то есть захватъ военными судами торговыхъ судовъ и товаровъ, принадлежащихъ непріятелю за исключеніемъ военной контрабанды. На этихъ условіяхъ, президентъ Пирсъ былъ готовъ предложить конгрессу Соединенныхъ Штатовъ согласиться на уничтоженіе корсарства и другія правила, находящіяся въ актѣ 16-го апрѣля.

Горькій опытъ былъ отвѣтомъ на эту ноту.

Торговля Соединенныхъ Штатовъ знаетъ теперь, что заплатила она за медленность свою въ принятіи человѣколюбиваго и справедливаго принципа.

Мы опять возвратимся къ печальнымъ условіямъ, при которыхъ снова появилось корсарство во время междоусобной американской войны, но поторопимся засвидѣтельствовать, что вслѣдствіе недавняго созданія въ Соединенныхъ Штатахъ большой военной морской силы, причина, на которую ссылался въ 1856 году въ своей нотѣ г. Мерси, болѣе не существуетъ. Въ то время, когда миллионная армія спокойно складываетъ оружіе, чтобы снова взяться за орудія миролюбивыхъ трудовъ, военные суда, постройка которыхъ стоила такъ дорого и имѣла такой поразительный и грозный видъ, останутся въ портахъ, готовые выступить въ море и извергать снова огонь и желѣзо съ наступленіемъ войны. Вотъ чего конечно опасалась въ нѣкоторомъ отношеніи осторожность основателя американскаго союза. Затруднительность положенія Штатовъ въ отношеніи матеріальной части морской силы состоитъ не только въ суммѣ, издержанной на постройку флота, но въ постоянной его поддержкѣ какъ механизма огромнаго завода, который безпрестанно надо исправлять, или скорѣе передѣлывать (во что бы то ни стало), чтобы держать его въ уровень съ своенравными успѣхами въ искусствѣ, измѣняющимися съ каждымъ днемъ. Желѣзныя брони мониторовъ и металлъ ихъ чудовищныхъ пушекъ не могутъ найти дѣла, какъ руки волонтеровъ, въ мирномъ промыслѣ,—даже содержимыя въ гаваняхъ, не будутъ ли онѣ для морскаго народа постояннымъ вызовомъ на войну!

Для этого народа необходимо большое благоразуміе, чтобы иногда не употребить въ дѣло оружіе, которое всегда будетъ отточенное лежать въ пожарахъ. Но я хочу смотрѣть съ болѣе успокоительной точки зрѣнія на созданіе матеріальной части военной морской силы

ОБЪ УВАЖЕНИИ ЧАСТНОЙ СОБСТВЕННОСТИ НА МОРЬ, ВО ВРЕМЯ ВОЙНЫ 49

въ Соединенныхъ Штатахъ. Я скорѣ хочу видѣть въ немъ залогъ нравственнаго успѣха, въ томъ отношеніи, что вездѣ война, въ которой участвуютъ одни военныя суда, стремится замѣнить корсарскую войну, такъ долго служившую морскимъ бичемъ. Не въ одной только Америкѣ теперь развивается стремленіе, считающее созданіе военнаго флота однимъ изъ жизненныхъ условій большаго государства, необходимымъ дополненіемъ его силы, и почти характеристическимъ признакомъ его самостоятельности.

Я говорю не объ одной Италіи, имѣющей такое выгодное положеніе на двухъ моряхъ, омывающихъ ея счастливые берега. Не видимъ ли мы, какъ теперь сама Германія съ любовью взялась за эту мысль и самая континентальная европейская страна старается расшириться, во что бы то ни стало, до моря, чтобы построить верфи для національнаго военнаго флота, необходимаго для нея?

Такое общее стремленіе, которое увлекаетъ народы и властителей, конечно, есть признакъ, заслуживающій изученія публицистовъ.

По мѣрѣ того, какъ учреждается и отдѣляется отъ частнаго элемента общественная сила, условія морской войны стремятся приблизиться все болѣе и болѣе къ условіямъ континентальной войны и корсарство уничтожается не только какъ опасное учрежденіе, которое отвергаютъ за злоупотребленіе, но еще какъ устарѣлое оружіе, которое становится бесполезнымъ по своей ветхости.

Мы, конечно, не удивляемся, что въ 1856 г. государственные люди Америки полагали невозможнымъ уничтоженіе корсарства при существованіи каперства, потому что едва ли можно въ исторіи народнаго права указать на попытку къ уничтоженію перваго, которая тотчасъ же не возбудила бы требованія установить закономъ уваженія частной собственности на морѣ; таково было направленіе мыслей, котораго рѣшительно придерживалась политика Соединенныхъ Штатовъ, когда по поводу французской экспедиціи въ Испанію, въ теченіе 1823 г., президентъ Монрое предложилъ Англіи и Россіи проектъ международнаго договора, основаннаго на этомъ двойномъ основаніи.

Не менѣе правдоподобно то, что въ 1856 г. обыкновенное благоразуміе американской дипломатіи ошиблось въ слишкомъ быстромъ стремленіи къ полнѣйшему осуществленію дѣла, не выполнѣ еще созрѣвшаго.

Международное право подобно движущейся почвѣ, по которой ходить трудно и опасно. Надо подвигаться впередъ шагъ за шагомъ и съ пользою употреблять для осуществленія цѣли, всякій представ-

ляющійся случай, даже незначительный, потому что онъ скоро можетъ сдѣлаться точкой опоры къ дальнѣйшему развитію.

Если бы уничтоженіе корсарства было принято Соединенными Штатами Америки во время парижскаго конгресса, то этотъ вопросъ можно было бы считать поконченнымъ уже десять лѣтъ тому назадъ, но нерѣшимость американцевъ отсрочила его разрѣшеніе и хотя переговоры продолжались, но со вступленіемъ на президентство г. Буканана (3 марта 1857 г.) прекратились, потому что въ Америкѣ всѣ умы уже были возбуждены предчувствіемъ близкой междоусобной борьбы, не позволявшей думать о международныхъ вопросахъ. Взрывъ несогласій въ средѣ Союза сдѣлался неизбеженъ.

Но только что попытка къ примиренію, оказавшаяся невозможною безъ тяжелаго испытанія войны, была оставлена и послышался призывъ къ оружію въ обоихъ лагеряхъ, вопросъ о корсарствѣ, оставленный безъ вниманія въ теченіе четырехъ лѣтъ, появился снова, какъ насущный вопросъ.

15 апрѣля 1861 г. президентъ Линкольнъ призвалъ подъ знамена Союза 72 000 волонтеровъ.

Два дня спустя Джеферсонъ Девисъ, во имя конфедеральныхъ штатовъ, вызывалъ въ одно время наборъ войскъ и вооруженіе корсаровъ, объявляя, что всѣмъ способствующимъ къ защитѣ своего атакованнаго государства будутъ выданы каперскія свидѣтельства. Съ 24 ч. того же мѣсяца г. Сьюардъ послалъ всѣмъ представителямъ Соединенныхъ Штатовъ въ Европѣ циркуляръ съ повелѣніемъ немедленно возобновить переговоры, относительно принятія Соединенными Штатами, морской деклараціи 16 апрѣля 1856 г. и довести какъ можно скорѣе эти переговоры къ счастливому окончанію.

Но г. Сьюардъ, отлично понималъ, что почва, на которой должны быть представлены Франціи и Англіи новыя сообщенія, была уже совсѣмъ не та, на которой начались обсужденія при окончаніи крымской войны.

Всѣ находились на раскаленной почвѣ политики и когда собирались обсуждать эти вопросы права, положенія были выяснены съ обѣихъ сторонъ: Америка готовилась къ войнѣ, а Франція и Англія рѣшились соблюдать безпристрастный нейтралитетъ.

Относительно моря Соединенные Штаты, довѣряясь своимъ обширнымъ средствамъ и большому числу своихъ моряковъ, принялись за оружіе сильныхъ: блокаду, и не жалѣя издержекъ создали военный флотъ и не побоялись закрыть для торговли все поморье (на всемъ его протяженіи), находившееся во власти конфедератовъ.

Постѣдніе, полныя смѣлой отваги, чтобы выдержать битву на сушѣ, но лишенные флота и матросовъ, обратились къ оружію

слабыхъ: къ каперскимъ патентамъ и уже вычисляли числомъ купеческихъ судовъ противниковъ тотъ вредъ, который они могли нанести торговлѣ Соединенныхъ Штатовъ предпримчивыми плаваніями нѣсколькихъ отважныхъ крейсеровъ.

По сую сторону Атлантическаго океана правительства Франціи и Англіи, предвидя заранѣе неслыханные размѣры и упорство борьбы, начинавшейся за вопросъ внутренняго управленія между согражданами такой обширной страны, взаимно рѣшили остаться не равнодушными, но безпристрастными зрителями этой ссоры, гдѣ національное чувство американцевъ увлекало ихъ съ обѣихъ сторонъ, къ самымъ крайнимъ рѣшеніямъ.

Теперь Европа, въ свою очередь, оставалась относительно возставшей Америки въ спокойномъ положеніи нейтралитета, который въ началѣ этого столѣтія Америка счумѣла такъ долго выдержать во время европейскихъ войнъ первой Имперіи.

Въ этомъ затруднительномъ и сложномъ положеніи Дейтонъ и Адамсъ, представители Соединенныхъ Штатовъ въ Парижѣ и Лондонѣ, не могли получить инструкцію твердо придерживаться принципа, поставленнаго какъ *ultimatum*, нотоу г. Мерси, въ 1856 году.

Мнѣніе президента Линкольна было не менѣе рѣшительно, въ этомъ важномъ отношеніи, мнѣнія президента Пирса (*) и президента Монроа, но моментъ казался ему неблагоприятнымъ для принятія правила, относящагося до полного уваженія частной собственности на морѣ, и онъ находилъ благоразумнѣе обезпечить для народнаго блага хотя незначительное право, предложенное парижскимъ конгрессомъ, нежели безконечно отсрочивать надежду на исполненіе другаго политѣйшаго успѣха.

Несмотря на это, въ Парижѣ была сдѣлана еще попытка г. Дейтономъ, который обратился къ министру иностранныхъ дѣлъ (въ маѣ 1861 года) для возобновленія переговоровъ на самомъ обширномъ основаніи, а именно на политѣйшемъ уваженіи частной соб-

(*) Президентъ Линкольнъ соглашается всегда съ мнѣніемъ моего предшественника г. Мерси, что было бы очень желательно, для блага всѣхъ націй, чтобы во время войны имущество и вещи частныхъ лицъ, не составляющія предметъ контрбанды, были исключены изъ задержки и конфискаціи ихъ военными судами. Если время и обстоятельства будутъ благоприятны для продолженія подобныхъ переговоровъ вы получите инструкцію усердно исполнять ихъ; но благоприятное время кажется уже прошло.

Циркуляръ Сьюарда 24-го апрѣля 1861 года. (Дипломатическіе архивы, 1861 года т. IV ст. 115 до 125).

ственности. Но съ самаго начала г. Тувенель возсталъ противъ этого предложенія на основаніи протокола 16 апрѣля 1856 года, по которому подписавшіе конвенцію этого дня обѣщали впослѣдствіи не вступать, въ примѣненіи морскаго права, ни въ какія соглашенія, не основанныя на четырехъ статьяхъ, на которыя такъ ясно указала декларація; поэтому Соединеннымъ Штатамъ было необходимо обратиться къ буквальному тексту трактата 1856 года и, соглашаясь, на этотъ разъ, прямо и просто на принятіе его, Федеральное правительство должно было знать, что нейтральныя правительства Европы принимаютъ этотъ поворотъ въ политикѣ, какъ дѣло простаго человѣколюбія.

Неоспоримо, что новыя постановленія морскаго права, объявленныя въ 1856 году, а именно уничтоженіе корсарства, сдѣлались обязательными только для штатовъ, которые приняли общую декларацію, но такъ какъ отдѣлившіеся штаты, представители которыхъ собирались на конгрессѣ въ Монтгомери, вышли изъ союза американской республики, когда она еще не подписала согласія на уничтоженіе корсарства, то конфедераты считали себя въ полномъ правѣ употреблять это старинное военное право и, какъ уже сказано выше, приготовились употребить его въ дѣло для своей защиты.

Поэтому предложеніе сдѣланное въ 1861 году правительствомъ Соединенныхъ Штатовъ, принять безъ измѣненія декларацію парижскаго конгресса, могло показаться желаніемъ вырвать изъ рукъ непріятеля грозное оружіе, вліяніе котораго уже дало себя почувствовать.

Правда, что положеніе, въ которомъ находились Соединенныя Штаты, и патріотическая вѣра въ справедливость ихъ дѣла, составлявшая ихъ силу и величіе ихъ борьбы, не допустили правленіе президента Линкольна ни минуты предположить возможность уничтоженія федеральнаго союза посредствомъ силы и войны. Исторія отдастъ ему справедливость въ томъ, что въ его правленіе единство американской республики осталось столь-же непривосновенно, на другой день послѣ пораженія при Манасассѣ, какъ послѣ взятія Ричмонда.

Но этотъ взглядъ американскаго патріотизма не могъ быть тогда общимъ мнѣніемъ европейскихъ державъ. Нейтралитетъ, который Франція и Англія поставили себѣ за правило въ своихъ сношеніяхъ съ двумя воюющими партіями, не позволялъ имъ принять безъ возраженія измѣненіе въ морскомъ законѣ, которое бы очень значительно измѣнило условія начинавшейся войны.

Никто не сомнѣвался, что когда уничтоженіе корсарства Соеди-

ненными Штатами, будетъ принято великими державами, подписавшими декларацію 1856 года, правительство Вашингтона, придерживаясь законамъ союза, будетъ считать эту конвенцію обязательною для конфедеральныхъ штатовъ, такъ же, какъ и для него самого, и выведетъ логичное заключеніе, что корсары, вооруженные Южными Штатами, будутъ съ тѣхъ поръ считаться пиратами всѣми державами.

Всѣ выгоды нейтралитета, принятаго Европою, могли бы разбиться объ этотъ подводный камень, еслибы не сѣумѣли его обойти.

Таковъ былъ предметъ прибавочнаго договора, между кабинетами лондонскимъ и парижскимъ, и копію котораго должно было передать американскимъ министрамъ тотчасъ же по подписаніи Франціей, Англіей и Соединенными Штатами деклараціи, которая должна была сдѣлать обязательными между этими державами правила парижскаго конгресса.

Относительно же Франціи, условіе, предложенное г. Тувенелемъ, состояло въ слѣдующемъ:

Прилагая свою подпись къ конвенціи, заключенной въ этотъ день между Франціей и Соединенными Штатами, подписавшійся объявляетъ, исполняя приказаніе императора, что правительство его величества не принимаетъ, черезъ поименованную конвенцію, никакого обязательства, могущаго вовлечь его, прямо или косвенно, во внутренній споръ, начавшійся между Соединенными Штатами (*). Это условіе, предложенное на принятіе президенту Линкольну, разрушило начатые переговоры.

Г. Дейтонъ возразилъ, что его правительство желаетъ заключить договоръ съ иностранными державами для всей страны, какъ для сѣвера такъ и для юга, и если онѣ не могутъ вести переговоры на такихъ основаніяхъ, то его правительство предпочитаетъ совсѣмъ не договариваться, потому что Союзъ смотритъ на конфедеративные южные штаты, какъ на возмутившихся подданныхъ.

Такимъ образомъ корсарство, отвергнутое Европою, продолжало четыре года существовать на дѣлѣ въ Америкѣ со всѣми правами законности и вмѣсто того, чтобы возстановить противъ него общественное мнѣніе, этотъ опытъ вполне выказалъ опасную сторону этого полудикаго оружія.

Мы помнимъ съ какимъ напряженіемъ слѣдили, у береговъ

(*) Деша отъ 20 августа 1861 года. Дипломатическіе архивы, 1862 года т. I ст. 363.

Ламанша, за рыцарскимъ турниромъ, подобнымъ тѣмъ, которые такъ нравились нашимъ храбрымъ предкамъ, и во Франціи все сочувствіе воодушевленной толпы было на сторонѣ несчастнаго храбреца.

Но за исключеніемъ этого блистательнаго сраженія, какія воспоминанія оставили по себѣ крейсера *Sumter*, *Georgia* и *Alabama*? Ихъ судовой журналъ можетъ ли сообщить намъ другіе подвиги. кромѣ ряда арестовъ, грабежей и пожаровъ, единственнымъ свидѣтелемъ которыхъ былъ океанъ, а единственнымъ судьей командиръ корсара!

Въ то время, когда корсарство существовало по нуждѣ и было узаконено нравами, употребляли всѣ усилія, чтобы подчинить его современной цивилизаціи, и замѣчательно, что самое неправильное оружіе войны способствовало къ введенію среди сраженій правильной формы суда и къ учрежденію системы административной и судебной гарантіи противъ злоупотребленій вооруженной силы. Корсары не могли выходить изъ порта безъ поручительства; они должны были возвращаться обратно съ добычею и передавать ее судьямъ (по большей части гражданскимъ), которые одни могли объявлять законность приза.

Уполномочивая выдачу охранительныхъ грамотъ конгрессъ конфедеральныхъ штатовъ не желалъ отступить отъ правилъ, освященныхъ народнымъ правомъ. Въ патентахъ, выданныхъ командирамъ судовъ, вооруженныхъ для корсарства, Джеферсонъ Девисъ не забылъ помѣстить строгія условія, безъ соблюденія которыхъ каждый корсаръ признавался пиратомъ. Но при ненормальномъ положеніи, въ которомъ находились южане, это постановленіе оставалось мертвой буквой.

Мы не будемъ слѣдить за дѣйствіями этихъ послѣднихъ корсаровъ; наша цѣль указать нашимъ противникамъ, на возможность улучшеній въ народномъ правѣ.

Но прежде всего необходимо понять другъ друга.

Говоря о прогрессѣ въ народномъ правѣ, я не предполагаю, чтобы война, эта ужасная, однако необходимая для независимости государствъ, форма суда, могла когда либо исчезнуть съ лица земли, потому что цивилизація, которой иногда она наноситъ вредъ своими ужасами, терпѣла бы еще болѣе отъ ея отсутствія. Мы также не думаемъ, чтобы соединеніе силы и насилія, изъ которыхъ состоятъ обыкновенныя военныя предпріятія, могло смягчиться на столько, чтобы заставить вступить каждое непріятельское дѣйствіе въ точныя границы устава, составленнаго заранѣе публицистомъ для употребленія воюющихъ.

Но, не намѣреваясь включать такимъ образомъ въ невозможныя границы грозное право войны, необходимо однако согласиться, что война образованныхъ народовъ не должна походить на войну народовъ варварскихъ.

Это несходство доказываетъ прогрессъ; но если прогрессъ существуетъ, то дальнѣйшее его развитіе возможно, и чтобы съ точностью опредѣлить улучшения, которыя остается сдѣлать, необходимо сначала отдать себѣ отчетъ въ тѣхъ, которыя уже сдѣланы.

Я прибавлю, что успѣхи, совершившіеся въ международномъ правѣ во время войны, кажутся мнѣ послѣдствіемъ тѣхъ, которые совершились сначала въ гражданскомъ правѣ въ мирное время.

Обращаясь къ младенческому возрасту древнихъ обществъ, мы не въ состояніи отыскать въ ихъ первоначальномъ устройствѣ ничего похожаго на поразительное согласіе различныхъ силъ, такъ искусно соединенныхъ, составляющее организацію современнаго государства. Силы эти, дружно дѣйствуя, какъ члены одного тѣла, имѣютъ каждая свою отличительную обязанность въ дѣятельности общественнаго организма и поддерживаютъ государственный порядокъ и гармонію.

Сколько надо было времени, науки и усилій, чтобы основать такимъ образомъ на точномъ раздѣленіи взаимныхъ правъ и обязанностей гражданина и государства систему общенароднаго права, которая доставила тому и другому справедливыя границы свободы и безопасности. Понятіе о войнѣ измѣнилось послѣ этого успѣха.

Могла ли она не быть, первоначально, общимъ споромъ между двумя народами?

Два непріятельскихъ народа бросались массами одинъ на другого. Все, что принадлежало побѣжденному народу: общественныя или частныя владѣнія, его свобода, даже его жизнь—все становилось безразлично добычей побѣдителя.

Кто можетъ сказать въ наше время, что такова должна быть война между христіанскими и образованными странами?

Относительно того, что насъ занимаетъ, мы только укажемъ здѣсь на прогрессъ по двумъ главнымъ предметамъ, а именно: относительно къ орудіямъ войны и къ роду имущества, которое имѣетъ право присвоивать себѣ побѣдитель.

Война у варваровъ ведется между двумя народами, война же въ образованныхъ странахъ ведется между двумя арміями: солдатъ становится оружіемъ, посредствомъ котораго сражаются непріятельскіе народы. Образование регулярнаго войска главнымъ образомъ допустило учрежденіе порядка и смягченія войны, подвергая стро-

гой дисциплинѣ тѣхъ, которые ведутъ ее, а такъ какъ регулярныя войска гораздо болѣе во власти и подъ руками у государства, чѣмъ когда либо былъ народъ, то можно сказать, что война, идущая между двумя арміями, ведется скорѣе между двумя государствами, нежели между двумя народами.

Одновременно съ этимъ первымъ успѣхомъ, который извлекалъ изъ массы воюющаго народа общую дисциплинированную силу, которая замѣняла его во время войны, совершился другой успѣхъ, а именно, явился вопросъ: какія имущества непріятеля могла присвоить себѣ эта народная сила?

Правосудіе прежде всего требовало, чтобы не считали непріятельскими владѣнія, принадлежащія нейтральнымъ странамъ; оно также требовало, чтобы изъ уваженія къ независимости нейтральныхъ народовъ, не смѣли бы вступать на нейтральную землю, для овладѣнія на ней собственностью непріятеля. Потому, послѣ этихъ правилъ строгаго правосудія, послѣдовало то, что мы теперь должны назвать успѣхами челоувѣколюбія.

Въ массѣ владѣній непріятельскаго народа, отличили государственныя имущества, которыя должна была постигнуть участь страны, а другія частныя остались, такъ сказать, внѣ ставки и могли избѣгнуть непріятельской конфискаціи.

Вотъ откуда вытекло правило, уже давно принятое въ нашихъ континентальныхъ войнахъ: *объ уваженіи частной собственности*; конечно, подъ этимъ словомъ я не разумѣю полной безопасности частнаго имущества отъ неизбежныхъ опустошеній войны, или необыкновенныхъ налоговъ, которые она ведетъ за собою; я желаю только сказать, что на сухомъ пути имущество побѣжденнаго не становится, только вслѣдствіе побѣды, достояніемъ побѣдителя.

Теперь война подобна всякому другому бичу, который производитъ разрушеніе или опустошеніе. Она оставитъ на своемъ пути много развалинъ, но поле или магазинъ, избѣжавшіе этого разрушительнаго урагана, останутся, по крайнѣ мѣрѣ, во владѣніи своего прежняго хозяина.

Но почему же эти правила, такъ благопріятно измѣнившія прежній варварскій способъ континентальной войны такъ долго не были примѣнены къ морской войнѣ? Я могу отыскать только одну удовлетворительную причину и на эту причину мнѣ указываетъ не законъ, а исторія.

Морская война производится не исключительно при помощи войска,—она ведется кораблями. Каковы бы ни были численность и храбрость экипажа, онъ какъ бы сливается съ судномъ, на которомъ находится во время сраженія.

Припомнимъ легенду объ аргонавтахъ, гдѣ поэтъ называетъ корабль одушевленнымъ и говорящимъ существомъ. Послѣднія усовершенствованія морскаго искусства не осуществили ли этого вымысла въ видѣ мониторовъ. Скоро почти не нужно будетъ команды для этихъ плавающихъ башенъ, гдѣ паръ замѣняетъ своимъ дѣйствиємъ маневры, которые прежде производились руками матросовъ.

Но если искусство морскихъ построекъ идетъ теперь впередъ гигантскими шагами такъ быстро, что едва успѣютъ примѣнить пріобрѣтенное усовершенствованіе, какъ уже появляется новое, то сколько надо было вѣковъ для этой реформы въ морской войнѣ? Возвратимся къ тому времени, когда короли Франціи и Англіи нанимали у венеціянцевъ, у генуэзцевъ и у пизанъ суда, для организаціи своего боеваго флота. Если тогда существовалъ національный флотъ, то изъ какихъ судовъ онъ состоялъ?

Морская запись, подобная той, которая теперь существуетъ для моряковъ нашего побережья, была установлена для торговыхъ судовъ нашихъ портовъ. Въ одномъ историческомъ документѣ сохранился для насъ списокъ портовъ въ Нормандіи, снабдившихъ Филиппа Валуа двумястами судовъ для знаменитаго и печальнаго морскаго сраженія. Удивительно ли, что тотчасъ же послѣ битвы эти торговые суда, вооруженныя для войны, употреблялись также отдѣльно, сначала для своей собственной защиты, потомъ для нападенія на торговые суда непріятеля! Когда торговый и военный флоты дѣйствовали такимъ образомъ вмѣстѣ, орудіе морской торговли, естественно, становилось орудіемъ морской войны.

Эта война сама себя поддерживала, ея бюджетъ былъ у непріятеля на водѣ; онъ состоялъ изъ добычи. Судохозяева не только покрывали свои издержки, они даже часто обогащались такимъ образомъ, и это богатство, пріобрѣтенное на счетъ непріятеля, считалось двойною добычей: во первыхъ, для судохозяина, а во вторыхъ, для страны, дѣла которой, такимъ образомъ, преуспѣвали.

Вотъ настоящая точка зрѣнія относительно корсарства. Оно явилось въ морской войнѣ вслѣдствіе необходимости, когда еще не было военнаго флота. Потомъ корсарство оставалось, какъ вспомогательное средство этихъ флотовъ. Корсарство было придумано не въ видѣ усовершенствованія, его употребили въ дѣло какъ орудіе, находящееся подъ рукою, въ ожиданіи чего нибудь лучшаго. Хотя оно уже давно существуетъ, но не можетъ этимъ гордиться.

Можно сказать, что съ корсарствомъ произошло тоже, что недавно было съ рабствомъ у нѣкоторыхъ народовъ, которые объявляли, что

они рѣшительно не могутъ жить безъ него. Они сознавали, что въ своемъ основаніи невольничество было противно чувству чело-вѣколюбія, но обѣщали дать ему такое правильное устройство помо-щью хорошихъ законовъ, наблюдать такъ строго за уничтоженіемъ его злоупотребленій, что оно обратится почти въ нормальное состо-яніе, въ которомъ рабы будутъ примѣромъ повинновенія, а господа примѣромъ кротости.

Тоже самое говорили и о корсарствѣ, въ то время, когда прави-тельства считали эту профессію честною. Валенъ, осуждая граж-данъ, возстававшихъ противъ слишкомъ быстрого обогащенія вла-дѣтелей судовъ съ корсарскими патентами, увѣряетъ, что перечи-слиемые имъ королевскіе указы вполне обезпечиваютъ отъ злоупот-ребленій этого рода войны.

Но, отыскивая въ исторіи сколько разъ были примѣняемы эти карательныя мѣры, съ удивленіемъ видимъ, что, несмотря на зако-нодательное пугало, корсары оставались почти всегда ненаказан-ными, даже за самое предосудительное нарушеніе пароднаго права.

Однако каково бы ни было сходство между корсарствомъ и пират-ствомъ варварскихъ временъ, несмотря на ужасающій союзъ воен-наго права съ правомъ разбоя, я хочу обратить здѣсь вниманіе на болѣе общій родъ причинъ, производившихъ корсарство. Я не хочу останавливаться въ исторіи корсарства на исключительныхъ случа-яхъ несправедливости, возмущающихъ челоуѣческое чувство, или на блистательныхъ военныхъ подвигахъ, въ которыхъ иногда подъ одежою корсара являлся будущій начальникъ эскадры королевскихъ судовъ. Теорія корсарства была въ связи съ торговой и экономи-ческой системой прежнихъ вѣковъ. Если желаніе добычи было достаточно, чтобы воодушевить авантюристовъ низшаго разряда, которыхъ вербовали посредствомъ охранительныхъ грамотъ, то государство, въ видахъ политики и расчета, прибѣгали къ этому способу войны, какъ къ самому вѣрному средству для разрушенія непріятельскаго торговаго могущества.

Открытіе Америки и индійскаго пути чрезъ мысъ Доброй Надежды, открывая для торговли неожиданныя средства, увеличили въ огром-номъ размѣрѣ ея значеніе. Но понятіе, которое тогда имѣли о ней, не походило нисколько на то, котораго мы теперь придерживаемся. Теперь морская торговля кажется намъ средствомъ къ соединенію интересовъ всѣхъ народовъ и какъ бы нейтральною землею, на которой они соединяются и сближаются. Совершенно противное было два вѣка тому назадъ. Торговля за моремъ вездѣ была моно-поліей и привилегіей.

Страна, которой она попалась въ руки, вслѣдствіе открытій или

завоеваній, имѣла одну заботу, завладѣть ею вполне только для себя и охранять ее такъ, какъ бы новое золотое руно въ священномъ ящикѣ, чтобы никто посторонній не могъ, приблизившись, овладѣть ею. Что изъ этого произошло? У всѣхъ другихъ народовъ, которыхъ старались отдалить отъ этого клада, желаніе овладѣть имъ увеличивалось, тѣмъ сильнѣе, чѣмъ старательнѣе его скрывали.

Всякая морская война, каковы бы ни были ея причины, становилась чѣмъ то въ родѣ экспедиціи въ Колхиду; но такъ какъ не всегда было удобно воевать за моремъ, нападали на каждое испанское или португальское судно, содержащее частичку этого дальняго богатства въ видѣ товаровъ или дублоновъ. Эта идея господствовала въ Европѣ съ XVI столѣтія до образованія Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ. Она была основана на ложномъ принципѣ, потому что торговлю невозможно приобрести оружіемъ. Война уменьшаетъ или разоряетъ ее на нѣсколько временн, но не передаетъ ее побѣдителю какъ крѣпость или область. Турки, владѣтели Константинополя и Александріи, не наслѣдовали торговли грековъ и птоломеевъ. Завладѣвъ даже Америкой, Испанія не сдѣлалась промышленнымъ и торговымъ народомъ и если португальцамъ удалось перевести на нѣкоторое время въ Лиссабонъ азіатскую торговлю, которую въ настоящее время Франція старается поставить на ея настоящій путь, то вскорѣ выгоды ея перешли въ пользу голландцевъ. Торговая склонность Венеціи не перешла съ ея лагунами въ руки Австрійскаго дома и Савойскій домъ, получа въ залогъ неожиданнаго своего богатства мраморные дворцы Генуи, долго еще не вооружалъ суда этого славнаго порта. Изъ этого ясно видно, что война и особенно же война корсарская не можетъ ничего создать; но я спрашиваю—далѣе имѣетъ ли она по крайней мѣрѣ ту опустошительную силу, которую ей приписываютъ, т. е. можетъ ли разрушить торговое богатство опаснаго врага и убавить такимъ образомъ его гордость и силу?

Посмотримъ еще разъ, что говоритъ объ этомъ исторія и выберемъ изъ нея примѣры, которые могутъ быть намъ полезны.

Должно сознаться, что въ нашихъ, столь упорныхъ и продолжительныхъ морскихъ войнахъ, корсарство исключительно употреблялось противъ Англіи и этимъ орудіемъ войны Франція владѣла съ большою отвагою и силою, чѣмъ всѣ другіе народы.

Желая отдать себѣ отчетъ въ послѣдствіяхъ этихъ усилій, я конечно не намѣренъ представить рядомъ съ поражающимъ разсказомъ о великихъ подвигахъ нашихъ эскадръ, то что можно было бы назвать исторіей корсарства. Она была бы даже въ самые

славные дни своего существованія однообразною и безцвѣтною, если бы къ ея обыкновеннымъ подвигамъ, состоящимъ въ безопасномъ овладѣваніи несчастными беззащитными судами, не присоединялась бы изрѣдка одна изъ этихъ предпріимчивыхъ и блистательныхъ экспедицій, которыя дѣлая столь знаменитыми и извѣстными имена Дюге-Труена и Жанъ-Бара, не придали бы самому корсарству того значенія, которымъ оно желаетъ теперь еще гордиться.

Гдѣ же однако найти начала этой темной исторіи? Какъ сосчитать въ каждой нашей морской войнѣ число призовъ, взятыхъ нашими корсарами у непріятеля, у нейтральныхъ лицъ и иногда, безъ сомнѣнія, даже у соотечественниковъ? Если бы даже мы и получили въ точности эти цифры, то для вывода результатовъ необходимо бы было сравнить ихъ съ общею численностію торговаго флота въ данное время каждого изъ воюющихъ, точно такъ, какъ для оцѣнки убытковъ, понесенныхъ арміей, необходимо знать ея наличность до сраженія. Но изъ сравненій, которыя мы могли сдѣлать относительно этого предмета, насъ поражаетъ общій результатъ: чѣмъ болѣе морская торговля Англіи расширялась непрерывными успѣхами, тѣмъ менѣе она испытывала прямыхъ потерь отъ взятія ея судовъ нашими корсарами; это обстоятельство, которе, кажется, противорѣчитъ всѣмъ предположеніямъ теоріи, легко объясняется привычкой, принятой понемногу англичанами, въ случаѣ морской войны перевозить свои товары подъ прикрытіемъ нейтральнаго флага (*).

Если правительства могли имѣть въ поощренія корсарства возвышенную цѣль, состоявшую въ ослабленіи могущества непріятеля, то причина, руководившая арматорами корсаровъ, была менѣе благороднаго свойства: называя ее настоящимъ именемъ, это была приманка добычи.

Взамѣнъ значительныхъ суммъ, которыми они рисковали для вооруженія корсара и для содержанія на жалованьи сильнаго экипажа, имъ предлагали въ награду богатую добычу, которую они захватятъ у непріятеля.

При подобномъ порядкѣ вещей они привыкали смотрѣть на каждый непріятельскій товаръ, плавающий на морѣ, какъ на свою собственность. Для нихъ вопросъ состоялъ въ томъ, могла ли непріятельская торговля, которую корсарство должно было уничтожать и добыча которой служила ему пищей и приманкой, ускольз-

(*) Изъ документовъ, приводимыхъ далѣе авторомъ, видно, что число призовъ, взятыхъ французами у англичанъ, постепенно уменьшалось въ каждую послѣдующую войну между ними.

ОБЪ УВАЖЕНІИ ЧАСТНОЙ СОБСТВЕННОСТИ НА МОРЬ, ВО ВРЕМЯ ВОЙНЫ 61

НУТЬ отъ него, укрываясь нейтральнымъ флагомъ, и подъ его защитой свободно плыть по морю.

Только поэтому я понимаю, почему, въ извѣстныхъ времена, политическія правительства, считавшихся самыми разсудительными, поощряла корсарство къ неуваженію нейтральнаго флага, и не только позволяла корсарамъ овладѣвать на нейтральныхъ судахъ товаромъ, принадлежащимъ непріятелю, но и признавать законнымъ призомъ нейтральныхъ суда, безвредные проводники этого безвиннаго товара. Разсудокъ, правосудіе и справедливость, видимо были на сторонѣ нейтралитета, но боялись, что если не будетъ морской добычи, *корсары не будутъ воодушевляться* и чтобы они имѣли большее желаніе и случай вооружить суда для войны (*), имъ отдавали, съ собственностью непріятеля, имущество союзниковъ и нейтральныхъ. Это наивное признаніе помѣщено только въ нѣсколькихъ рѣдкихъ указахъ XVI вѣка, но оно ясно видно въ фактахъ исторіи во всѣ времена, когда законъ поощрялъ корсарство. Нужны ли другія доказательства, кромѣ того, что было въ морскихъ войнахъ французской революціи? Самые либеральныя стремленія относительно народнаго права были выражены въ законодательномъ собраніи: было даже предложено объявить декретомъ съ 1792 года уваженіе къ частной собственности на морѣ; но только что война противъ англичанъ потребовала употребленія корсарства, наши собранія измѣнили своимъ прежнимъ намѣреніямъ и снова объявили законнымъ призомъ всякое нейтральное судно, нагруженное товарами, отправленными изъ Англіи, кто бы ни былъ хозяиномъ этихъ судовъ (**): такимъ образомъ возвращались опять къ принципамъ варварства.

Не будемъ жаловаться на эти грустныя и быстрыя превратности, потому что онѣ ясно указали свойство гибельнаго постановленія, которое легче было измѣнить, чѣмъ уничтожить. Зло также послѣдовательно, какъ и добро.

Пока довольствовались, для уничтоженія злоупотребленій корсарства косвенными средствами регламентаціи и полиціи, которыя не приносили чувствительной помѣхи самымъ возмутительнымъ грабительствамъ, корсарство продолжало свой путь, почти всегда уклоняясь отъ самыхъ дѣльныхъ постановленій; но когда пожелали произвести коренную реформу въ самомъ основаніи корсарства, состоявшемъ въ захватываніи непріятельскаго товара подъ каждымъ

(*) Выраженія указа 1584 года.

(**) Законъ 29 вантоза, VI года (18 января 1798 года).

флагомъ на каждомъ суднѣ, то оказалось, что для дѣйствительнаго измѣненія, надо было совершенно уничтожить корсарство. Тогда то долженъ былъ наступить тотъ благотворный крестовый походъ, знамя котораго такъ смѣло было поднято Гюбнеромъ съ половины послѣдняго вѣка изданіемъ книги: *о захватѣ нейтральныхъ судовъ*. Великое и правое дѣло, которое защищали съ одинаковой храбростью перомъ и шпагой, и въ которомъ датчане выказали въ пользу европейской торговли такую энергію, за которую они недавно такъ худо были вознаграждены. Франція должна была посредствомъ мира заставить принять принципъ, такъ долго поддерживаемый оружіемъ противъ упорнаго упрямства Англии, и чтобы она вполне могла гордиться этимъ, право нейтралитета нашло въ французскихъ публицистахъ не менѣе вѣрную опору, чѣмъ въ книгахъ Галіани и Гюбнера. Достаточно упомянуть здѣсь имена Готфейля, Ортолана, Массе, Пистойя, Дюверди. Что мнѣ до того, что между учеными адвокатами свободы нейтральнаго флага, я встрѣчаю нѣсколько лицъ, которыхъ стремленія были далеки отъ уничтоженія морскаго корсарства; нѣкоторые изъ нихъ даже по чувству патриотизма приходили въ ужасъ при мысли, что Франція когда нибудь рѣшится разстаться съ оружіемъ, которое она употребляла съ такою отвагой. Я считаю также справедливымъ благодарить ихъ за послѣдствія, вытекающія въ будущемъ, почти безъ ихъ вѣдома, изъ того великаго принципа, для поддержки котораго они употребили столько усилий. Въ успѣхѣ, котораго они не желали, котораго они могли сначала даже опасаться, они будутъ имѣть свою мужественную долю труда и справедливо получать свою часть благодарности челоуѣчества, когда оно будетъ вполне пользоваться этимъ благодѣніемъ. Но въ настоящее время этотъ прогрессъ еще въ дѣйствительности не совершился и находится только въ мечтахъ. Какъ бы велико ни было число и значеніе соглашеній, полученныхъ торжественнымъ актомъ 16 апрѣля 1856 года, двѣ или три подписи, которыхъ недостаетъ въ этомъ взаимномъ морскомъ договорѣ, составленномъ для распространенія его по всему свѣту, сдѣлали его непримѣнимымъ въ войнѣ, которая только что кончилась въ новомъ свѣтѣ.

Осужденное къ смерти народнымъ правомъ, корсарство въ дѣйствительности еще пережило уничтоженіе своего принципа. Несмотря на отвергающіе его нравы и на уничтожающіе его трактаты, корсарство хочетъ, передъ совершеннымъ своимъ уничтоженіемъ, показать, что бы оно могло сдѣлать, еслибы ему позволили продолжать свое существованіе съ усовершенствованными средствами атаки, усиленными новѣйшею наукою.

Въ развитіи военныхъ флотовъ успѣхи морскаго кораблестроительнаго искусства не уничтожаютъ условій равновѣсія между двумя воюющими, потому что каждый флотъ можетъ пріобрѣсти новыя военныя суда и новыя наступательныя и оборонительныя орудія, съ каждымъ днемъ изобрѣтаемыя или совершенствующіяся.

Совершенно противное мы замѣчаемъ въ отношеніи торговаго флота къ военному, часть котораго составляютъ случайно корсары.

Каковъ бы ни былъ успѣхъ морскаго искусства въ атакѣ или оборонѣ, постройка купеческаго флота по необходимости не слѣдитъ за нимъ, потому что условіе экономіи, первое изъ жизненныхъ условій морскаго фрахта, не допускаетъ торговлю воспользоваться этими усовершенствованіями, которыя, увеличивая оборонительную силу судна, уменьшаютъ его грузъ вслѣдствіе огромной тяжести желѣзной брони или чудовищныхъ пушекъ.

И такъ, каждый успѣхъ въ постройкѣ или вооруженіи военныхъ судовъ, имѣетъ неизбѣжнымъ послѣдствіемъ, еще большее увеличеніе различія, уже столь обширнаго, которое отдѣляетъ коммерческія суда отъ судовъ военнаго флота.

Чѣмъ болѣе послѣднія становятся грозными, тѣмъ болѣе первыя остаются безъ защиты и изображеніе, которое употребилъ Горацій для указанія неравенства борьбы въ морскихъ призахъ, можетъ въ точности примѣниться къ торговому флоту, неимѣющему средствъ защиты, какъ невинные голуби не избѣгаютъ когтей налетающаго на нихъ ястреба. Таково могущество корсара, судно котораго, взятое изъ военнаго флота или выстроенное на той же верфи, становится хищникомъ добычи, неимѣющей даже возможности сопротивляться.

Вотъ почему недавно въ большой американской борьбѣ достаточно было четырехъ или пяти судовъ, вооруженныхъ для корсарства, чтобы привести въ ужасъ не только торговлю Соединенныхъ Штатовъ, но даже и нейтральныхъ странъ; потому что, вслѣдствіе недостатка открытыхъ портовъ во владѣніяхъ южанъ, куда бы ихъ корсары могли приводить свои призы, захваты происходили безъ суда и контроля. А гдѣ произволъ, тамъ нѣтъ безопасности для всякаго флага.

Какой былъ окончательный результатъ этого ужаснаго бича для коммерческаго движенія всего свѣта?

Число непріятельскихъ судовъ, взятыхъ въ плѣнъ или уничтоженныхъ корсарами или другими военными судами южанъ, составляетъ не болѣе $\frac{1}{50}$ всѣхъ судовъ, изъ которыхъ состоялъ, при началѣ непріятельскихъ дѣйствій, купеческій флотъ Соединенныхъ Шта-

товъ (*), но $\frac{5}{12}$ вывоза, производившагося въ 1860 году посредствомъ американскихъ судовъ, въ 1863 году производились на иностранныхъ судахъ. Такимъ образомъ почти половина морской торговли сѣверныхъ штатовъ пользовалась во время войны правиломъ, установленнымъ 2 статьей деклараціи 16-го апрѣля 1856 года, которая охраняетъ непріятельскій товаръ подъ нейтральнымъ флагомъ. Прибавимъ, что почти одна шестая коммерческихъ судовъ, принадлежащихъ Соединеннымъ Штатамъ, въ это же время была продана или передана иностраннымъ владѣльцамъ, чтобы служить совершенно свободнымъ проводникомъ вывоза.

Теперь пора предложить себѣ вопросъ: не представляетъ ли народное право другаго средства извлечь коммерческій міръ изъ того болѣзненнаго страха, которому онъ подвергается при объявленіи всякой морской войны, могущей повести за собою вооруженіе корсаровъ, и продажа и передача судовъ можетъ ли быть допущена въ нашъ вѣкъ, смѣло приступающій въ рѣшенію и изслѣдованію самыхъ трудныхъ вопросовъ.

Намъ кажется, что народное право находится уже на пути къ прогрессу и, что шагъ, сдѣланный деклараціей 16-го апрѣля 1856 года, поведетъ за собою освобожденіе отъ того кризиса вопросъ о свободѣ торговли во время войны (за исключеніемъ случаевъ контрабанды или блокады), въ которомъ онъ теперь находится.

Скажемъ въ нѣсколькихъ словахъ, почему мы на это надѣемся.

Три предложенія были сдѣланы по очереди для опредѣленія реформы, которая должна была произойти въ морскомъ правѣ.

1-е предложеніе. Непріятельскій товаръ, за исключеніемъ военной контрабанды, долженъ быть уважаемъ, когда онъ прикрытъ нейтральнымъ флагомъ.

2-е предложеніе. Корсарство должно быть уничтожено.

3-е предложеніе. Частная собственность непріятели, за исключеніемъ военной контрабанды, должна уважаться на морѣ всѣми военными судами другой воюющей стороны.

Второе изъ этихъ предложеній конечно имѣетъ больше значенія, чѣмъ первое, а третье важнѣе втораго, но для оцѣнки тѣсной связи, существующей между ними, не нужны глубокомысленные выводы или философическія разсужденія: достаточно познакомиться съ мнѣніемъ двухъ великихъ народовъ, которые ведутъ самую большую часть морской торговли всего свѣта.

(*) 101165 тон., изъ общей вмѣстительности около 5 милліоновъ тоннъ, бывшей при началѣ войны.

Когда въ 1856 году надо было принять первое изъ этихъ предложеній, англійскій народъ объявилъ чрезъ лорда Кларендона, что онъ не приметъ его безъ втораго. Когда разсуждали о принятіи втораго предложенія, народъ Соединенныхъ Штатовъ Америки объявилъ чрезъ г. Мерси (въ знаменитой депешѣ 28-го іюля 1856 года), что онъ не намѣренъ принять его безъ третьяго.

Правда, что касается предложенія, избавляющаго отъ захвата всякаго частнаго товара, плавающаго по морю, англійское правительство офіяціально еще объявляетъ, что оно отвергаетъ его; но это дипломатическое мнѣніе, выраженное въ депешѣ, въ настоящее время не сдѣлалось ли невѣрнымъ и колеблющимся въ массѣ англійскаго народа? Въ 1856 году Ричардъ Кобденъ полагалъ непремѣннымъ условіемъ реформы морскаго права, чтобы частная собственность, даже непріятельская, была обезпечена отъ захвата на морѣ и не говорилъ ли тогда же лордъ Пальмерстонъ при ливерпульскихъ негоціантахъ, что онъ твердо увѣренъ, что со временемъ обычаи, принятые въ сухопутной войнѣ, будутъ примѣнены къ морской войнѣ, такъ что частныя имущества не будутъ болѣе предметомъ приобрѣтенія.

Эти слова, надо полагать, были только слѣдствіемъ великодушнаго увлеченія, которому поддался лордъ Пальмерстонъ въ собраніи, сочувствовавшемъ его принципамъ свободы, потому что въ 1862 году въ парламентѣ онъ уже сильно боролся съ предложеннымъ примѣненіемъ этого принципа.

Но эта переменна личнаго мнѣнія не помѣшала съ того времени вопросу сдѣлать новые успѣхи и въ то время, когда мы пишемъ эти строки, замѣчательныя пренія, начавшіяся въ нижней палатѣ вслѣдствіе предложенія, сдѣланнаго М. Gregory (засѣданіе 2-го марта 1866 года) (*), показываютъ насколько доктрина, которой съ 1856 года придерживался Ричардъ Кобденъ, уже развилась въ общественномъ мнѣніи Англіи.

Тѣ націи, которыя уже давно пользуются свободой и научились изъ долговременнаго опыта употреблять ее разумно, имѣютъ отличительное свойство не слишкомъ торопиться разрѣшеніемъ основ-

(*) Предложеніе состояло въ томъ чтобы Императору французовъ былъ посланъ адресъ, въ которомъ просили бы его великодушно употребить свое вліяніе на иностранныя державы (to use his influence with foreign Powers), для того, чтобы правило, что частная собственность должна быть въ опасности отъ завладѣнія ею на морѣ (should be free from capture by sea), сдѣлалось бы правиломъ международнаго морскаго права. (Смотри Times 3-го марта 1866 года отъ ст. 6, 3 кол. до ст. 8, 3 кол.).

ныхъ вопросовъ, приносимыхъ каждымъ въкомъ съ собою; онѣ умѣють выжидать пока эти вопросы не созрѣють вслѣдствіе разсужденій и фактовъ, и только тогда узаконяють новую идею, если она сознательно принята общественнымъ мнѣніемъ.

Прошло уже четыре года съ тѣхъ поръ, какъ сдѣлано было первое предложеніе объ уваженіи частной собственности на морѣ и въ теченіе этого времени двое изъ самыхъ знаменитыхъ поборова, отстаивавшихъ противоположныя мнѣнія: Кобденъ съ одной стороны и лордъ Пальмерстонъ съ другой, сошли со сцены, но ея доводы еще живутъ, усиленные новыми фактами.

Эти доводы мы раздѣлимъ на два рода: одни назовемъ «амійскими», какъ стоящіе за неприкосновенность нейтральнаго флага и уничтоженіе корсарства, а другіе, опирающіеся на права, на логику и на общественный интересъ всѣхъ народовъ, т. е. на полное уваженіе частной собственности на морѣ. Послѣднимъ тогда же сказать, что съ этой послѣдней точки зрѣнія вопросъ былъ обсуждаемъ въ нижней палатѣ съ немалымъ увлеченіемъ и подробностію.

Мы уже сказали выше, что, несмотря на обширное развитіе торговли Соединенныхъ Штатовъ, они скромно приняли въ 1856 году положеніе народа, лишеннаго до нѣкоторой степени военныхъ морскихъ силъ и нуждающагося вслѣдствіе того въ средствъ заштиты свои купеческія суда отъ грабительства непріятеля, который располагалъ бы сильнымъ флотомъ.

Почва, на которой находится англійскій народъ, совершенно противоположна.

Привыкнуши давно считать морское первенство не только своимъ достоинствомъ, но даже своимъ правомъ, этотъ народъ не можетъ иначе говорить о морѣ какъ съ гордостью, считая себя владыкой этой обширной стихіи. По его мнѣнію, его торговое богатство есть просто слѣдствіе его морскаго превосходства: его купеческій флотъ дитя военнаго флота и, родивъ его, онъ будетъ еще на столько силенъ, чтобы покровительствовать ему во время войны; но для этого необходимо, чтобы у морскихъ силъ Англіи не было отнято ни одно изъ ихъ средствъ для борьбы съ непріятельской силой; надо, чтобы, когда отероются непріятельскія дѣйствія, управленіе дѣлами не было бы передано въ руки юристовъ, но пачальниковъ эскадръ и адмираловъ. Не отказалась ли Англія уже отъ многихъ своихъ старыхъ правилъ въ пользу человеколюбивыхъ теорій? Не согласалась ли она въ апрѣльскомъ трактатѣ 1856 года измѣнить свою морскую власть объявляя непріятельскій товаръ неприкосновеннымъ

подъ нейтральнымъ флагомъ? Если уваженіе къ трактатамъ не позволяетъ намъ возвратиться къ этому договору, который лордъ Россель въ 1857 году называлъ очень неосторожнымъ, и къ которому другой, достойный уваженія ораторъ, Кокрэнъ, не побоялся еще очень недавно примѣнить выраженіе *жалкій*, то не должно ли очень остерегаться сдѣлать теперь новый шагъ, на этомъ гибельномъ пути? Теоретики народнаго права напрасно будутъ представлять въ пользу принципа, требующаго совершеннаго уваженія частной собственности на морѣ, груду доказательствъ, которыми они сьумѣютъ придать филантропическій оттѣнокъ, все же ясно будетъ что эти логическія разсужденія поведутъ за собою разрушеніе морской силы Англіи. Чтобы обсудить подобный вопросъ, не достаточно ли одного здраваго смысла? Когда выходятъ на борьбу на амфитеатрѣ тигръ со слономъ, развѣ говорятъ слону: ты не долженъ употреблять въ дѣло свой хоботъ; а тигру: ты не дѣйствуй ни когтями ни зубами?

На энергическую и грубую рѣчь защитниковъ старыхъ народныхъ правъ, вѣрными и бдительными хранителями которыхъ была англійская аристократія, что отвѣчаютъ торговые и дѣловые люди, которые находятъ, что они имѣютъ не менѣе права представлять англійскій интересъ въ этомъ важномъ дѣлѣ, гдѣ вопросъ о торговлѣ такъ тѣсно связанъ съ вопросомъ о могуществѣ? Они говорятъ: Сочтите насъ. Десять лѣтъ тому назадъ насъ было нѣсколько сторонниковъ возрождавшагося мнѣнія, которое, казалось, было только основано на филантропическихъ стремленіяхъ, а не на изученіи правъ и фактовъ. Теперь насъ найдете вездѣ. Мы не только наполняемъ торговыя палаты вашихъ большихъ портовъ и вашихъ обществъ судохозяевъ,—мы проникли въ большое число въ парламентъ. Комитетъ нижней палаты, занимающійся купеческимъ мореплаваніемъ, недавно еще согласился раздѣлить наше мнѣніе и замѣчательно то, что нашу просьбу не поддерживаетъ та или другая большая партія, мы имѣемъ значительныхъ защитниковъ во всѣхъ частяхъ общественнаго мнѣнія, между консерваторами, между радикалами и вигами. И наше мнѣніе не есть мнѣніе одной партіи, но всего народа.

Дѣйствительно, говорятъ они, кому обязаны сила и могущество Англіи, какъ не морской торговлѣ, двойному источнику нашего богатства?

Такъ, при размѣрѣ принятомъ этой торговлей и при настоящемъ положеніи народнаго права, первая морская война подвергла бы англійскій народъ опасностямъ, которыхъ бы не испыталъ ни одинъ другой народъ.

•

Взгляните на Францію. Въ случаѣ, войны ея континентальное положеніе поставило бы ее внѣ опасности отъ несчастныхъ послѣдствій морской блокады; линіи желѣзныхъ дорогъ продолжали бы служить ей къ привозу извнутри Европы жизненныхъ и боевыхъ припасовъ, которыхъ не могло бы больше доставлять ей море.

Блокированный на своемъ островѣ англійскій народъ не имѣлъ бы этого средства, чтобы избѣжать раззоренія. Море, единственный путь, по которому въ его доки привозятся произведенія всего свѣта, сырыя произведенія, которыя перерабатываютъ и превращаютъ его обширная промышленность, или же всякаго рода товары, которыхъ складочное мѣсто и рынокъ для всего свѣта находятся въ Великобританіи, или наконецъ съѣстные припасы, необходимые для пополненія недостатка ея почвы. Три четверти того, что плыветъ въ извѣстный моментъ по океанамъ, отправляется въ Англію. Предоставьте эту обширную торговлю на добычу непріятельскимъ крейсерамъ и скоро этой странѣ будетъ угрожать опасность уничтоженія ея мореплаванія, бездѣйствія ея мануфактуръ и голодъ народа. Еще льстятъ себя надеждой, что морскія силы Англіи будутъ защищать ея купеческія суда отъ непріятели! Они конечно дѣлали это въ прежнія времена, но возможно ли это теперь? Всѣ отношенія, существовавшія тогда между двумя флотами, измѣнились. Если число оборонительныхъ судовъ увеличилось, число защищаемыхъ умножилось въ десять разъ болѣе. Не воспользуются ли средствомъ (представляющимъ правиломъ), предложеннымъ парижскимъ трактатомъ? Нельзя ли прибѣгнуть къ нейтральнымъ судамъ, чтобы продолжать во время войны перевозку товаровъ, которыхъ не можетъ уже покрывать національный флагъ?

Франція справилась бы съ своими судами, которыя состоятъ только изъ 900 000 тоннъ, на судахъ французскихъ (*); но Англія можетъ ли думать объ этомъ, имѣя въ своихъ судахъ 7 милліоновъ тоннъ вмѣстительности? Что для другихъ будетъ параличомъ, для нея превратится въ большую рану. Итакъ это не сантиментальный или челоуѣколюбивый вопросъ: это самый практичный, самый матеріальный вопросъ, подлежащій сужденію народа, морская торговля котораго составляетъ его силу и могущество, и этотъ рѣшительный жизненный вопросъ необходимо надо рѣшить.

(*) По статистическимъ документамъ, недавно изданнымъ, торговый флотъ Франціи въ 1864 году состоялъ изъ 15 184 судовъ съ водоизмѣщеніемъ въ 1 248 000 тоннъ; но судовъ, имѣющихъ болѣе 100 тоннъ было 2716, въ 718 000 тоннъ (Moniteur 12 апрѣля 1866 года).

Положеніе, въ которое трактатъ 1856 года поставилъ Англію, невыносимо: допуская нейтральный флагъ защищать непріятельскій товаръ, онъ уничтожилъ ея прежній взглядъ на морское право и направилъ ее на новый путь. Кто можетъ сказать куда, онъ проведетъ ее? Но то, что мы знаемъ, достаточно для того, чтобы привести въ ужасъ каждаго при мысли о возможныхъ послѣдствіяхъ морской войны, а страхъ въ торговыхъ дѣлахъ не есть ли уже настоящее и опасное зло? При малѣйшихъ враждебныхъ дѣйствіяхъ будетъ казаться, что появятся *Алабамы* изъ каждаго непріятельскаго порта; всѣ коммерческія операціи будутъ парализованы и огромное число судовъ, которое составляетъ торговый флотъ Англіи, будетъ принуждено скрываться и гнить въ гаваняхъ или продаваться за базѣнокъ иностраннымъ судохозяевамъ.

Конечно, никто не пожелаетъ, чтобы это опасеніе овладѣло страной; поэтому надо сдѣлать другой шагъ впередъ, если не хотять по необходимости вернуться назадъ.

Отклоняя эти ужасныя предсказанія, какъ слѣдствіе преувеличеннаго опасенія, противники предложенія не оспаривали ни большихъ потерь, которыя могли быть причинены англійской торговлѣ морской войной, ни значенія, которое должны были придавать этому возрастающему страху правительственные лица. При уваженіи, которое въ Англіи оказываютъ всему, что можно назвать мнѣніемъ страны, правительственные органы не поколебались выразить, что если это мнѣніе будетъ упорно выражаться, если оно утвердится все болѣе и болѣе не двусмысленными признаками, оно въ этомъ случаѣ, какъ и во всѣхъ другихъ, незамедлительно одержать верхъ; но для этого нужно, чтобы оно было здравымъ общественнымъ мнѣніемъ, состоящимся не мгновенно въ умахъ, вслѣдствіе патріотизма, и не тѣмъ искусственнымъ мнѣніемъ, которое можетъ прозвезсти въ томъ или другомъ классѣ гражданъ боязнь (хотя бы и достойную уваженія) потерпѣть ущербъ въ частныхъ своихъ интересахъ.

Сторонники мнѣнія, отвергающаго принятіе новаго принципа, не затрудняясь утверждали, что, несмотря на все обезпеченіе частной собственности воюющихъ, граждане никогда не избѣгутъ необходимости, во время войны нести свою долю въ различныхъ повинностяхъ, которыя налагаются войною. Страна не разумное существо, которое можетъ бороться и страдать одно, въ то время когда семьи, изъ которыхъ она состоитъ, будутъ чужды его испытаніямъ и будутъ наслаждаться среди звука оружія эгоистичнымъ спокойствіемъ. Между гражданами и страной есть солидарность чести. Невозможно, чтобы между ними не было бы того же раздѣле-

нія общихъ страданій. Кровавая борьба на полѣ сраженій есть только одинъ изъ способовъ наносить законный вредъ непріятелю. Сильный ущербъ, производимый прямо или косвенно всѣмъ предметамъ, составляющимъ силу и богатство непріятеля, не менѣе дѣйствительное оружіе къ достиженію торжества справедливости. Съ этой точки зрѣнія убытки, которые терпятъ въ своей торговлѣ или въ своемъ достояніи граждане воюющаго народа можно разсматривать съ двухъ сторонъ. Иногда это простыя случайности войны, которыхъ, не смотря на всевозможную предосторожность, нельзя избѣжать, когда воюющія войска бывають на непріятельской землѣ. Но часто нанесеніе матеріальныхъ убытковъ бываетъ простымъ примѣненіемъ обдуманнаго военнаго плана, расчетомъ, составленнымъ воюющимъ для уменьшенія и уничтоженія силы его противника. Принявъ все это въ соображеніе, не видимъ ли мы, что это средство менѣе губительно и менѣе безчеловѣчно борьбы съ оружіемъ, потому что вмѣсто пролитія потоковъ человѣческой крови происходитъ только потеря имущества. Поэтому, никогда не принимали за общее и положительное правило, въ народномъ правѣ, что частное имущество должно быть неприкосновенно даже на землѣ. Въ какомъ сводѣ международныхъ законовъ, въ какомъ дипломатическомъ договорѣ стоитъ такая статья? Ничто не уменьшаетъ въ этомъ отношеніи неограниченной власти начальника войска, кромѣ чувства совѣсти, недопускающаго его сдѣлать низкій поступокъ, если того не требуетъ крайняя необходимость, и рядомъ съ этой внутренней уздой, общественное мнѣніе очернило бы именемъ грабежа и жестокости, разоренія, сдѣланныя безъ цѣли, и бесполезныя опустошенія. Произшествія недавней междоусобной американской войны, не показываютъ ли какъ энергично еще употребляется въ крайнихъ случаяхъ это военное средство, не смотря на смягченіе нравовъ, даже у народа, который считается въ Европѣ защитникомъ народныхъ правъ! Но если даже надо будетъ отказаться отъ этого пути въ континентальной войнѣ, то нѣтъ еще причины считать морскія добычи злоупотребленіемъ. Не видимъ ли мы огромной разницы въ имуществѣ, находящемся на землѣ или плавающимъ на морѣ? Первое, находясь на землѣ, какъ-бы предназначено самой природой быть неразлучно съ нею: обитатель не можетъ при приближеніи непріятеля обратиться съ нимъ въ бѣгство, чтобы избавить его отъ захвата непріятелемъ; между тѣмъ какъ купецъ на своемъ суднѣ отплавляетъ свой грузъ по морю и поручаетъ его тому флагу, который можетъ защитить его. Еще есть другая большая разница. Обитатель суши, котораго случайности войны лишаютъ товаровъ или имѣнія, чувствуетъ на себѣ всю тяжесть потери. Но потеря, нане-

сенная морскими призрами, раздробляется на такія мелкія и разнообразныя части, что она скорѣе принимаетъ характеръ общественнаго бѣдствія, а не частнаго ущерба. Рискъ войны не становится ли, подобно другимъ морскимъ опасностямъ, предметомъ застрахованія и страховщики въ свою очередь не вознаграждаютъ ли своей потери увеличеніемъ страховой преміи, которую они получаютъ во время войны? Нельзя утверждать, что если настоящая система добычъ въ своемъ основаніи есть страшилище частной собственности негодіантовъ и судовладельцевъ, то удары ея особенно чувствительны для страны, потому что она сражается съ морской торговлей, этимъ элементомъ національнаго богатства великой страны. Уничтоживъ это средство нападенія, отняли бы у воюющихъ одно изъ преимуществъ, которыми международное право всегда позволяло ему пользоваться. Это уничтоженіе, говорятъ, показало бы успѣхъ въ нравахъ для смягченія войны. Но до какой степени должно отнимать у войны ея грозу и ужасъ? Чѣмъ ужаснѣе она будетъ, тѣмъ короче и рѣшительнѣе будутъ ея результаты. Въ этомъ отношеніи все, что стремится сократить продолжительность кризиса, скорѣе можно считать услугою для человѣчества. Этотъ кризисъ, конечно, будетъ сильный и ужасный. Бѣдствія каждаго народа будутъ пропорціональны развитію его богатства, потому что это законъ всего человѣчества; но послѣ войны, мирный промыселъ опять начнетъ свое дѣйствіе, а особенно морская торговля Англіи, остановленная на нѣкоторое время дѣйствіями непріятеля, возстанетъ съ большей энергіей и будетъ продолжать свое развитіе. Я думаю, что я не уменьшилъ значеніе причинъ, которыя я только что анализировалъ.

Но этотъ доводъ, возразили мнѣ, основанъ вполне на отжившихъ уже свой вѣкъ идеяхъ. Чтобы противостоять новому принципу, послѣдствій котораго опасаются въ будущемъ, надо, несмотря на дѣйствительность, отвергнуть успѣхи уже сдѣланные въ прошломъ; надо возвратитъ войнѣ жестокое право конфискованія и уничтоженія всего, право, которое, конечно, увеличивало ея энергію и составляло часть ея ужасовъ; но тогда не будетъ никакой разницы между войной древнихъ временъ и новѣйшихъ; надо будетъ изгладить изъ памяти всѣ облегченія, происшедшія вслѣдствіе христіанскихъ и философическихъ идей въ теченіе восемнадцати столѣтій въ народномъ правѣ и нравахъ. Хотя и можно представить нѣсколько несчастныхъ примѣровъ, когда для войска во время похода нѣтъ ничего священнаго, когда пожаръ, подобно грабежу, становится орудіемъ несчастія и разоренія въ рукахъ солдатъ,—изъ этого еще не слѣдуетъ, что это есть нормальное право войны и что предполагаемые успѣхи цивилизаціи и нравовъ можно считать несбыточ-

ной мечтой! Говорятъ, что пѣтъ же закона, который предписываетъ войскамъ на сушѣ уваженіе къ частной собственности, а его хотятъ постановить для морской войны; но не предписываетъ ли намъ это наша совѣсть и честь, также какъ евангеліе и исторія? Что же касается до разницы, которую хотятъ поддержать между войной на морѣ и на сушѣ, возможна ли она при настоящемъ состояніи міра? И слѣдуетъ ли смотрѣть теперь на купеческое судно какъ на простой плавающій магазинъ? Коммерческая реформа совершилась предъ нами, она увлекаетъ насъ впередъ. Первый шагъ, сдѣланный трактатомъ 1856 года, не былъ слѣдствіемъ либеральнаго каприза, или внезапнымъ порывомъ челоуѣколюбія; этотъ шагъ сдѣланъ вслѣдствіе полувѣковыхъ успій. Новѣйшія открытія науки не должны ли были подѣйствовать на всѣ отношенія народовъ во время войны и мира? Паръ и желѣзныя дороги почти сравняли двѣ стихіи, устроивъ нѣчто въ родѣ земнаго плаванія, которое проходитъ по континенту съ большою скоростью, нежели купеческое судно проплываетъ моря. Съ другой стороны, свобода промѣна произведеній, распространяющаяся съ каждымъ днемъ отъ одного народа къ другому, не есть ли нравственное сближеніе, которое развиваетъ и ускоряетъ это движеніе, неостанавливаемое матеріальными препятствіями? Кто пожелаетъ замедлить или остановить это движеніе?

Невозможно, чтобы когда уничтоженіе корсарства будетъ совершено, морская торговля испытывала послѣ этой великой реформы тѣ же случайности нападенія и разоренія, которыя она терпѣла отъ корсаровъ. Во время господства корсарства, для сведенія счетовъ необходимо было брать алгебрическую сумму потерь, нанесенныхъ своей торговлѣ и прибылей, доставляемыхъ корсарами. Уничтоживъ корсарство, уничтожили плюсъ, оставляютъ только минусъ, который угрожаетъ поглотить всѣ морскія средства воюющаго народа, потому что при быстротѣ, которую паръ придастъ легкимъ судамъ флота, во время погони ихъ за купеческими судами, даже въ самыхъ бухтахъ и устьяхъ рѣкъ, какой судовоизаникъ можетъ надѣяться сохранить отъ ихъ преслѣдованія товары, плывущіе подъ національнымъ флагомъ? Когда морская торговля будетъ въ такомъ положеніи, то этимъ видимо уничтожатся всѣ основанія справедливаго распредѣленія налоговъ; потому что, въ такомъ случаѣ, землевладѣльцы или городскіе жители не почувствовали бы прибавки налога, между тѣмъ какъ морская торговля и всѣ зависящіе отъ нея интересы почувствуютъ неисчислимыя послѣдствія взятія въ плѣнъ огромнаго числа судовъ. Что для первыхъ было бы косвеннымъ и законнымъ налогомъ, для вторыхъ превратится въ гра-

бежъ и разореніе. Можетъ ли устоять система, которая ведетъ къ такому поразительному неравенству?

Вотъ какія были съ той и другой стороны главныя причины, вызванныя этой великой распрей, которая еще осталась нерѣшенной въ нижней палатѣ Англіи, предложеніе было взято назадъ предлагавшимъ его и всѣ сохранили свое мнѣніе для будущаго.

Мы бы могли здѣсь окончить нашъ анализъ; но, кажется, еще чего-то недостаетъ къ объясненію этого важнаго вопроса, если мы не скажемъ хотя два слова о томъ, что болѣе всего насъ занимаетъ, а именно о Франціи, ея интересахъ, ея силѣ и чести.

Когда ставятъ на одну параллель интересы Франціи и Англіи, прежде всего поражаетъ насъ контрастъ, установленный самой природой въ территоріальномъ положеніи этихъ двухъ великихъ народовъ.

Но, рядомъ съ тѣмъ, что отличаетъ ихъ, я бы хотѣлъ упомянуть тоже, въ чемъ они сходны, и особенно указать въ недавнихъ событіяхъ счастливые признаки, которые, мнѣ кажется, могутъ внушить нѣкоторое довѣріе въ будущемъ.

Посредствомъ моря, англичане приобрѣли все: торговлю, мануфактуры, колоніи и вліяніе, и морю же они обязаны за сохраненіе всѣхъ этихъ благъ; оно оставалось вѣрно англичанамъ во время войны и мира и понятно, какъ великъ ихъ патріотическій страхъ при одной мысли, что при какомъ нибудь случаѣ оно можетъ однажды освободиться отъ ихъ власти.

Преимущество Франціи состоитъ въ томъ, что она одновременно морская и континентальная держава. Ея богатство, въ которомъ преобладаетъ территоріальный элементъ, въ этомъ отношеніи, стоитъ на лучшемъ основаніи. Отъ ея кораблей, хотя многочисленныхъ и сильныхъ, не зависитъ будущность всей страны. Если, по несчастію, море мгновенно было бы ей закрыто, ея главная сила осталась бы еще за нею, потому что Франція собралась бы съ силами въ своемъ компактномъ континентѣ, съ помощью ея однороднаго народонаселенія и сильнаго своего войска; вмѣсто своихъ блокированныхъ портовъ, она открыла бы для торговли свои пограничные города и, по линіямъ европейскихъ желѣзныхъ дорогъ, продолжала бы сообщеніе и мѣну съ цѣлымъ міромъ.

Съ этой стороны Франція гораздо менѣе уязвима Англіи и, какъ было замѣчено въ нижней палатѣ, огромная непропорціональность, существующая въ заграничныхъ морскихъ фрахтахъ, между нашею

и англійскою вмѣстительностью (*), обратится для насъ въ относительное преимущество во время войны, потому что наша торговля легче бы нашла убѣжище подъ нейтральнымъ флагомъ. Если бы мы были въ мирныхъ отношеніяхъ съ Соединенными Штатами, кто можетъ сомнѣваться, что ихъ обширная вмѣстительность не расширилась бы еще болѣе для перевоза нашего торгового груза во всѣ части свѣта?

Поэтому не безразсудно заключить, что относительно военныхъ опасностей, сохраненіе права взятія въ плѣнъ судовъ имѣло бы для общей массы нашей торговли гораздо менѣе печальныя послѣдствія, нежели для англійской торговли.

Вотъ почему наши коммерческія камеры и наши порта съ большимъ спокойствіемъ разбираютъ этотъ принципъ въ видахъ науки; между тѣмъ какъ у нашихъ заламанныхъ сосѣдей оно возбуждаетъ такія оживленныя и горячія пренія вслѣдствіе столкновенія столькихъ интересовъ.

Съ другой стороны, если право добычи, употребленное противъ насъ, менѣе вредитъ намъ, то же право, употребленное въ нашу пользу военными судами государства, для Франціи должно быть богатѣйшимъ источникомъ. Это послѣдствіе само собою вытекаетъ изъ разсужденій и фактовъ, разсмотрѣнныхъ въ этой запискѣ. Не представляетъ ли намъ сейчасъ изображенная картина, что если, къ несчастію (выраженіе, которое всегда употребляютъ англійскіе ораторы), война разразится между двумя народами, то стоитъ только открыть порты Ла-Манша и добыча, состоящая изъ англійскихъ торговыхъ судовъ, сама приплыветъ въ ихъ гавани.

Я не отвергаю, что въ характерѣ моей страны есть чувство, которое не допуститъ прямого употребленія силы противъ безвредныхъ имуществъ для морскихъ грабительствъ, исключительная цѣль которыхъ заключалась бы не въ войнѣ и побѣдѣ, но въ захватываніи и конфискаціи. Когда эти экспедиціи дѣлались на половинный счетъ съ арматорами, я понимаю, что коммерческій расчетъ примѣшивался къ военнымъ дѣйствіямъ и что добычи, взятыя у непріятельской торговли, были въ родѣ мести за то, что она сама брала въ плѣнъ. Но когда страна, представителемъ которой будетъ военный флотъ, будетъ дѣйствовать одна противъ коммерческаго флота, который она должна будетъ захватывать, то я сомнѣваюсь,

(*) Даже въ мирное время $\frac{2}{3}$ товаровъ, ввозимыхъ или вывозимыхъ изъ Франціи, находится на иностранныхъ судахъ. (См. *le Moniteur* 12-го апрѣля 1866 года, ст. 428, 5-я кол.).

чтобы Франціи прилично было употреблять существующія пока права войны.

Мы уже въ другомъ мѣстѣ приводили въ примѣръ (*) статью 3 цюрихскаго трактата (10-го ноября 1859 года) слѣдующаго содержанія:

«Чтобы уменьшить зло войны и по исключительному отклоненію отъ общепринятаго законоположенія, суда австрійскія, взятые въ плѣнъ, которыя еще не были осуждены совѣтомъ призовъ, будутъ возвращены.»

Къ этому прежнему событію въ прошломъ году присоединилось другое.

Императорскимъ декретомъ 29-го марта 1865 года постановлено, чтобы суда купеческаго мексиканскаго флота и ихъ грузы, взятые судами французскаго флота съ начала войны, не осужденныя еще, были бы тотчасъ же возвращены ихъ владѣльцамъ въ томъ видѣ, въ какомъ они будутъ находиться въ рукахъ ихъ владѣльцевъ.

Я не хочу, защищая дѣло, которому я вполне сочувствую, преувеличивать значеніе представляемыхъ мною фактовъ. Въ то время, когда страна, въ случаѣ войны, принимала союзниками частныя суда, какъ вспоможеніе для флота, и обѣщала дѣлить съ ними добычу, тогда никому не приходило въ голову, по окончаніи кампаніи задумываться надъ признаціемъ захваченныхъ непріятельскихъ судовъ законными призами. Подобный либеральный поступокъ въ отношеніи непріятельской торговли былъ бы почти грабежемъ въ отношеніи каперовъ. Теперь, напротивъ, по окончаніи всякой кампаніи самъ собою представляется вопросъ: нужно ли слѣдовать великодушнымъ примѣрамъ итальянской войны и мексиканской экспедиціи и возвращать частнымъ собственникамъ захваченные суда и грузы?

Другой вопросъ долженъ быть возбужденъ при открытіи непріязненныхъ дѣйствій: прилично ли послѣ уничтоженія корсарства удерживать въ силѣ старинныя правила, по которымъ начальствующія лица и экипажъ нашихъ военныхъ судовъ имѣютъ долю въ призахъ? Раздѣлъ добычи, оставшейся отъ непріятеля, есть обычай, принадлежащій пному времени и инымъ нравамъ: онъ перешелъ въ средніе вѣка отъ древнихъ войнъ, и если въ немъ мы видимъ признаки варварства, то въ то время варварство вынуждалось обстоятельствами, и обычай этотъ прилагался одинаково, какъ въ

(*) Смотри нашъ трактатъ о международномъ морскомъ правѣ, т. II, ст. 477.

сухопутныхъ, такъ и въ морскихъ войнахъ; всѣ военныя постановленія XIII вѣка подтверждаютъ это. Открывая знаменитый сводъ испанскихъ законовъ, извѣстный подъ именемъ *Las Partidas*, мы находимъ въ первой главѣ подробныя правила раздѣла добычи, взятой сухопутною арміею. Въ главѣ, относящейся къ морской войнѣ, изложены тѣ же правила о морскихъ призахъ. Нѣтъ надобности припоминать здѣсь насколько измѣнились наши нравы. Въ настоящее время было бы оскорбленіемъ для нашихъ сухопутныхъ офицеровъ и даже для солдатъ, еслибы на другой день взятія непріятельскаго города, всякій получилъ свою долю добычи, подобно тому, какъ въ приказахъ по арміи каждому назначается своя доля славы и почестей. Этотъ двигатель патріотизма и чести, который достаточенъ для того, чтобы одушевлять наши сухопутныя войска, неужели для нашихъ моряковъ долженъ имѣть менѣе благородный характеръ?

Избави Богъ, чтобы я упрекалъ нашихъ моряковъ въ поддержкѣ законовъ о призахъ, отмены котораго я требую въ пользу морскихъ народныхъ правъ.

Только одно корсарство виновно въ замедленіи реформъ, требуемыхъ уже давно нашими военными правами. Для того, чтобы облагородить ремесло корсара, нашихъ военныхъ моряковъ дѣлали участниками въ раздѣлѣ добычи войны.

Въ будущемъ, я полагаю, необходимо, чтобы всѣ купеческія суда непріятеля, взятые въ плѣнъ, поступали въ казну и находились бы подъ ея надзоромъ во все время войны, какъ бы подъ севестромъ, и чтобы окончательный приговоръ надъ ними составлялся при заключеніи мира. Тогда только правительство могло бы рѣшить, можетъ ли эта частная собственность быть конфискована, какъ военная добыча, или, слѣдуя великодушнымъ примѣрамъ вышеуказанныхъ кампаній, должна быть возвращена ихъ владѣльцамъ. Этотъ важный вопросъ былъ бы однимъ изъ пунктовъ при началѣ мирныхъ переговоровъ, и въ ожиданіи полного принятія предлагаемаго нами принципа, мы приблизились бы къ нему хотя нѣсколько. Конечно, въ этомъ случаѣ частное имущество, попавшее въ руки правительства, должно рѣзко отличаться отъ казенной непріятельской собственности, завладѣніе которою производится немедленно путемъ побѣды.

Въ такомъ положеніи находился вопросъ о захватѣ частной собственности на морѣ, когда въ Австріи передъ началомъ войны съ Пруссіей и Италіей появился императорскій декретъ 13-го мая 1866 года, которымъ объявлялось, что купеческія суда непріятеля будутъ

неприкосновенны, если непріятель приметъ начала взаимства. Изъ этого правила исключались занятія военною контрбандою или нарушающія дѣйствительную блокаду.

Примѣру Австріи послѣдовала Пруссія 19-го мая того же года и на тѣхъ же основаніяхъ, а Италія помѣстила такую же декларацію въ законѣ 2-го апрѣля 1865 года.

Намъ остается замѣтить здѣсь, что въ изложеніи такого обширнаго вопроса мы совершенно умолчали о разнаго рода взглядахъ, существующихъ по этому вопросу, потому что для обсужденія каждаго потребовалась бы отдѣльная записка.

Такъ напримѣръ, уваженіе къ частной собственности во время войны, разсматривалось нами только какъ успѣхъ христіанской цивилизаціи, какъ измѣненіе въ строгомъ правѣ воюющихъ, происшедшее отъ смягченія правовъ и развитія благотворной политики, старающейся уменьшить, на сколько возможно, бѣдствія войны. Но не должно ли, кромѣ того, замѣтить въ этомъ принципѣ простое возвращеніе къ правиламъ точнаго закона, отъ котораго можно было только уклониться, нарушивъ чувство правственности и правосудія?

Такого рода предложеніе развито съ убѣжденіемъ и жаромъ въ совершенно новомъ сочиненіи (*) написанномъ на томъ же языкѣ, на которомъ Галіани начерталъ твердой рукой взаимныя обязанности воюющихъ и нейтральныхъ.

Хотя я и не могу безъ нѣкотораго ограниченія принять начала, на которыхъ молодой и ученый профессоръ павіанскаго университета основываетъ свои доказательства, однако же пріятно видѣть, что во имя человѣколюбія требуютъ установленія принципа правосудія. Не такимъ ли же образомъ казалось, что дѣло нейтральныхъ было выиграно, когда Гюбнеръ выставилъ, какъ почти математическую истину, совершенное уподобленіе нейтральнаго судна, нейтральной землѣ? Рѣдко увлекаются истинами простаго человѣколюбія, но до смерти защищаютъ строгій принципъ закона. Я, однако, не могу убѣдиться, что правовѣдѣніе, эта наука, заключающая въ себѣ всѣ правственные законы, обязанная соединить ихъ въ стройный сводъ, что эта наука не имѣла бы для международныхъ отношеній правилъ, подобныхъ установленнымъ для отношеній человѣка къ человѣку и ясность которыхъ бросается всѣмъ въ глаза и соединяетъ всѣ убѣжденія. Я не допускаю, чтобы общественный прогрессъ

(*) Del rispetto della proprietà privata dei popoli belligeranti, per l'avvocato Ercole Vidari incaricato dell' insegnamento del diritto internazionale alla università di Pavia. Milano, 1865.

достигъ полнаго развитія, пока подобныя правила не будутъ объявлены.

Правило, которое г. Видари предлагаетъ, приложить къ разрѣшенію затрудненій, относительно частной собственности воюющихъ, подобно тому, которое предлагалъ Порталисъ (въ своей рѣчи объ учрежденіи совѣта призовъ въ VIII году), что война есть отношеніе страны къ странѣ, а не человѣка къ человѣку.

Нѣтъ надобности для объясненія существованія государствъ прибѣгать къ вымыслу воображаемаго общественнаго договора. Общежителство не выдумка людей, оно лежитъ въ основаніи нашей природы. Богъ создалъ человѣка для жизни въ обществѣ, такъ же, какъ онъ создалъ его для свободы, и общественная власть, безъ которой не могло бы существовать никакое общество, есть только извѣстная доля свободы и денежныхъ средствъ, отнимаемыхъ у каждаго члена общества для охраненія общихъ интересовъ. Въ хорошо устроенномъ государствѣ, свобода дѣйствія отдѣльнаго лица никогда не должна поглощаться свободой дѣйствія правительства, такъ и частныя имуществъ не должны быть смѣшиваемы съ общественными, а существовать независимо и отдѣльно. Какъ свобода, которою располагаетъ страна, должна охранять частную свободу, такъ и общественная казна должна охранять уваженіе къ частной собственности. Изъ этого очевидно, что какъ общество, такъ и каждый его членъ, имѣютъ свой кругъ дѣятельности и отвѣтственности.

Въ государственномъ устройствѣ общепринятое и естественное правило состоитъ въ томъ, что государю, исключительно, принадлежитъ право объявлять войну, и такъ какъ она происходитъ вслѣдствіе свободной воли правительства, то оно и должно вести ее на счетъ общественныхъ средствъ государства; войска страны становятся орудіями борьбы, а границы ея или имущество—ставкой. Частныя имуществъ, конечно, могутъ пострадать отъ нуждъ, налагаемыхъ войной вслѣдствіе увеличенія налога, предварительно вносеннаго каждымъ для составленія общественныхъ средствъ страны. Частныя имуществъ тоже могутъ случайно пострадать отъ послѣдствій этого бѣды, если онѣ будутъ находиться на пути войска; но какимъ образомъ по праву и истинѣ можетъ война пользоваться частной собственностью, конфисковать или разорять ее, когда ея нормальная цѣль (какъ цѣль всѣхъ дѣйствій благоустроеннаго государства) состоитъ въ покровительствѣ и защитѣ личности и имущества частныхъ лицъ, посредствомъ вмѣшательства общественныхъ силъ?

Вотъ аргументы, приводимые г. Видари, для доказательства, что

уваженіе частной собственности на морѣ и на сушѣ есть не только примѣненіе на практикѣ чувствъ челоуѣколюбія, или христіанской добродѣтели, но строгое примѣненіе неизмѣннаго закона справедливости, который обязываетъ воюющихъ, всегда и вездѣ, даже если на этотъ счетъ не было формальнаго соглашенія между странами.

Изъ этого краткаго очерка видно, какое значеніе имѣетъ система, развиваемая молодымъ итальянскимъ профессоромъ въ его замѣчательномъ сочиненіи, мы не будемъ слѣдить за нимъ въ его выводахъ, которые касаются разнаго рода частной собственности и всѣхъ различныхъ положеній, въ которыхъ она можетъ находиться. Мы тоже не станемъ измѣрять различіе между этимъ взглядомъ и нашимъ мнѣніемъ.

Христіанское чувство, значеніе котораго мы признаемъ такъ же, какъ г. Видари, имѣло ли прямое вліяніе, какъ предполагалъ Гроціусъ, на то, чтобы побудить мало по малу воюющихъ пожертвовать частью того, что они прежде считали правомъ войны, для достиженія умѣренности; или этотъ успѣхъ былъ достигнутъ косвеннымъ образомъ, развитіемъ христіанской цивилизаціи, которая совершенствуя организмъ современныхъ обществъ, указала яснѣе разницу между государствомъ и его подданнымъ и заставила болѣе уважать въ каждомъ государствѣ личность, свободу и собственность частныхъ лицъ.

Долго можно спорить о томъ, которая изъ этихъ теорій болѣе согласна съ ходомъ событій и прежнихъ изслѣдованій науки, но главное, чтобы заключеніе, котораго мы всѣ желаемъ, было бы наконецъ принято международнымъ правомъ Европы и всего свѣта.

Одинъ изъ важнѣйшихъ вопросовъ, тѣсно связанныхъ съ предметомъ нашего изложенія, есть безспорно обширный вопросъ о блокадѣ.

Ричардъ Кобденъ осмѣлился въ 1862 году явиться смѣлымъ противникомъ права блокады; но, смѣшавъ два понятія, онъ не достигъ своей цѣли?

Каково бы дѣйствительно не было сходство между послѣдствіями коммерческой блокады и отдѣльными взятіями въ плѣнъ судовъ, принадлежащихъ непріятельскому коммерческому флоту, огромная разница раздѣляетъ въ принципѣ эти два права, которыя до сихъ поръ соединялись во власти воюющихъ.

Право брать въ плѣнъ отдѣльно, въ открытомъ морѣ, непріятельскія торговля суда, относится только косвенно къ дѣйствіямъ войны: это, конечно, средство ослабить коммерческую силу государства, съ которымъ ведутъ борьбу; но это средство дѣйствуетъ медленно, и такъ какъ частный товаръ всегда можетъ избѣжать плѣна, прикрываясь нейтральнымъ флагомъ, то только случайно

могутъ изрѣдка попадаться въ руки воюющихъ нѣкоторыя отдѣльныя суда подъ непріятельскимъ флагомъ.

Совершенно другое представляетъ блокада, потому что въ при-
мѣненіи на практикѣ этого права, видно прямое дѣйствіе войны. Право овладѣвать непріятельской территоріей, одно изъ самыхъ естественныхъ правъ воюющаго, а блокада береговъ только продол-
жаетъ моремъ это овладѣваніе, которое сухопутныя войска могутъ болѣе или менѣе расширить или уменьшить, смотря по тому, ведется ли правильная осада, или же просто корпусъ войскъ окружаетъ тотъ или другой городъ, или провинцію непріятеля.

Всякая попытка, сдѣланная нейтральнымъ или непріятельскимъ судномъ, съ рѣшительнымъ намѣреніемъ войти въ блокированный портъ или выйти изъ него, становится прямой помѣхой законнымъ военнымъ дѣйствіямъ и взятіе въ плѣнъ судна или его груза, въ этомъ случаѣ, принимаетъ характеръ карательной мѣры: тогда судно, если оно принадлежитъ воюющему народу, конфискуется не какъ частная собственность непріятеля, но какъ орудіе нарушенія народнаго права; вотъ причина, почему взятіе въ плѣнъ отно-
сится и до нейтральныхъ судовъ, потому что безпорядокъ, произ-
веденный нарушеніемъ блокады, не измѣняется, какая бы ни была національность судна.

Тоже можно сказать о перевозѣ военной контрабанды въ непрі-
ятельскій портъ.

Этихъ немногихъ словъ достаточно, чтобы объяснить почему въ объявленіи правила, которое освободитъ отъ взятія въ плѣнъ частную собственность воюющихъ на морѣ, мы всегда исключали два случая, относящіеся до нарушенія блокады, законно объявленной и дѣйствительно существующей, и до перевоза предметовъ, счита-
ющихся военной контрабандой по существующимъ трактатамъ.

Но если подробнѣе разсмотрѣть этотъ важный предметъ, то нельзя въ то же время не указать тѣ усовершенствованія, которыя могутъ быть сдѣланы въ международномъ правѣ, относительно блокадъ и контрабандъ, но здѣсь мы должны умолчать объ этомъ.

Окончимъ мнѣніемъ, которое въ короткихъ словахъ содержитъ все, что было сказано.

Намъ кажется, что трудно не замѣтить въ исторіи морскаго права два направленія, изъ которыхъ одно окончило свое существо-
ваніе, а другое только что начало его.

Колоніальный договоръ, корсарская война, торговля, лишенная всякихъ преимуществъ, затрудняемая разнаго рода стѣсненіями, ограниченная актами мореплаванія, неизмѣнными тарифами, безу-

ОВЪ УВАЖЕНІИ ЧАСТНОЙ СОБСТВЕННОСТИ НА МОРЬ, ВО ВРЕМЯ ВОЙНЫ 81

словными запрещеніями, составляли въ теченіе нѣсколькихъ столѣтій то, что мы называли прежнимъ направленіемъ морскаго права. Теперь не время указывать его преимущества, а между тѣмъ надо сознаться, что подъ покровительствомъ этой системы развились колоніи Америки и промышленность Европы, что мореплаваніе должно было пережить дѣтство до достиженія зрѣлаго возраста и что корсарская война была возможна только до появленія военныхъ флотовъ. Англія, повидимому, была нераздѣльно связана со старымъ направленіемъ морскаго права. Защищая его въ теченіи двухъ вѣковъ всѣми силами, дипломатическими и военными, она еще старалась въ продолженіе пятидесяти лѣтъ поддержать его своимъ молчаніемъ, но десять лѣтъ тому назадъ начала прерывать его и эта перемѣна съ каждымъ днемъ становится яснѣе, и въ настоящее время общественное мнѣніе старой Англіи и молодой Америки, кажется, вызываютъ появленіе новаго направленія, допускающаго болѣе свободы во время мира и человѣколюбія во время войны, а потому мы привѣтствуемъ во имя Франціи этотъ прогрессъ въ народномъ правѣ, неутомимо поддерживаемый ея убѣжденіемъ и оружіемъ со дня объявленія 1778 года до протокола 16 апрѣля 1856 года.

О РЫБНОМЪ ПРОМЫСЛѢ И ТОРГОВЛѢ НА МУРМАНСКОМЪ БЕРЕГУ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ГУБЕРНІИ.

Знакомство мое съ рыбопромышленностію и торговлею мурманскаго берега считается съ 1856 года. Тогда я въ первый разъ посѣтилъ этотъ берегъ на шкунѣ *Бетти* изъ Либавы и продолжалъ ходить туда до 1859 года, перевоза ежегодно грузъ рыбы въ Петербургъ отъ кольскаго купца М. Базарнаго. Получивъ въ этомъ году другое занятіе, я оставилъ его на время, но съ 1865 года опять сталъ ходить туда по сіе время.

Приобрѣтенныя въ теченіе сего времени свѣдѣнія и мои наблюденія постараюсь теперь передать.

Рыболовнымъ промысломъ и торговлею на означенномъ берегу

занимаются жители прибрежныхъ городовъ и селеній Бѣлаго моря, жители города Колы и часть лопарей, живущихъ недалеко отъ морскаго берега; но всѣ они выѣзжаютъ на промыселъ только на время, подобно тому, какъ другіе выѣзжаютъ на промыслы въ Новую Землю, или какъ въ прежнее время ѣздили на Шпицбергенъ, называемый у промышленниковъ Груммантъ.

Время выѣзда на промыселъ разное; большая часть поморцевъ, т. е. жителей прибрежныхъ городовъ и селеній Бѣлаго моря, выѣзжаютъ изъ своихъ мѣстъ въ февралѣ мѣсяцѣ въ г. Колу и оттуда отправляются въ открытыхъ рыбацкихъ лодкахъ, называемыхъ шнявами, на свои мѣста промысла, находящіеся большею частію на восточной части мурманскаго берега, т. е. отъ острова Кильдина до Бѣлаго моря. Приѣхавши на мѣста, они занимаютъ свои рыбацкіе станы, кототорые осенью при отѣздѣ оставляются подъ надзоромъ сосѣднихъ лопарей и въ которыхъ хранятся до прибытія хозяевъ на судахъ, послѣ вскрытія Бѣлаго моря отъ льдовъ, рыболовные снаряды и необходимая провизія. Устроившись въ своихъ станахъ, прежде всего отправляютъ одну шняву отыскать наживку, т. е. родъ мелкой рыбы, для наживки на уды; по отысканіи оной начинается промыселъ, продолжающійся до нагруженія судовъ уловомъ, что обыкновенно бываетъ въ августѣ мѣсяцѣ.

Хозяева, высланныхъ на промыселъ промышленниковъ, отправляются на своихъ судахъ изъ дома по вскрытіи Бѣлаго моря отъ льдовъ, или чрезъ Архангельскъ, или прямо изъ дома съ грузомъ лѣса или хлѣба въ Норвегію и заходятъ на пути въ становища своихъ промышленниковъ, оставляя имъ тамъ провизію, часть которой сохраняется опять до будущаго года. Продавъ по прибытіи въ Норвегію грузъ, они покупаютъ соль и отправляются обратно въ свои становища, гдѣ грузятся выловленной съ весны рыбою и свѣжей, паловленной во время ихъ стоянки. Посолпивъ достаточно свѣжую рыбу, грузятъ навѣрхъ сушеную треску и отправляются тогда вмѣстѣ съ промышленниками въ Архангельскъ, оставляя опять станы, всѣ рыболовные снаряды, соль и провизію подъ карауломъ сосѣднихъ лопарей. По прибытіи въ Архангельскъ, обыкновенно въ ярмарочному времени, грузъ продается партіями приѣзжимъ покупателямъ изъ окружныхъ уѣздовъ и губерній и вырученныя деньги раздѣляются на три части, изъ коихъ двѣ части получаетъ хозяинъ за перевозку рыбы въ Архангельскъ, за промысловыя суда и снаряды и за продовольствіе промышленниковъ, и только третья часть раздѣляется между промышленниками. Эти вырученныя деньги, которыя въ хорошій промышленный годъ составляютъ отъ 70 до 100

руб. на человѣка, служатъ ему и семейству его зимнимъ пропитаніемъ до февраля мѣсяца, когда онъ опять снова чрезъ г. Колу отправляется въ свое становище.

Колыне выѣзжаютъ на промыселъ обыкновенно послѣ Пасхи на Рыбачій полуостровъ, гдѣ становища ихъ находятся отъ мыса Цыпъ-Наволокъ до рѣчки Мочи въ Мотовскомъ заливѣ. Приѣхавши въ становище, они часто должны выгребать свои станы изъ подъ снѣга и очищать ихъ отъ него внутри. Вставивши тогда окна и двери, взятые при отѣздѣ съ собою и привезенные опять, и устроившись кое-какъ въ этихъ сырыхъ хижинахъ, отправляютъ также, какъ и на восточной части мурманскаго берега, шняву для отысканія наживки, по возвращеніи которой начинается промыселъ. Шнява, отправленная за наживкою, не имѣетъ права воротиться безъ оной раньше истеченія трехъ сутокъ, когда опять отправляется другая, такъ что иногда пройдетъ недѣля, двѣ и болѣе времени, пока найдутъ наживку, и все это время промышленники сидятъ безъ дѣла хотя бы треска и ходила у самаго берега.

Удить треску безъ всякой наживки, какъ это вообще дѣлается норвежскими промышленниками при весеннемъ промыслѣ, когда треска ходитъ грудями, здѣшніе промышленники никакъ не хотятъ. Скука этой медленной работы имъ не нравится, они привыкли съ поднятіемъ своего яруса сразу нагрузить шняву. Однако, въ нынѣшнемъ году, нѣкоторые промышленники употребляли этотъ способъ съ хорошою для себя выгодною и можно ожидать, что и другіе скоро послѣдуютъ ихъ примѣру, потому что многіе изъ нихъ купили себѣ въ нынѣшнемъ году необходимыя для уженія большія уди.

Кольскихъ промышленниковъ можно раздѣлить на хозяйскихъ и вольныхъ. Хозяйскіе промышленники всѣ въ заборѣ у своихъ хозяевъ и оттого въ большой зависимости отъ нихъ; осенью и зимою, они просятъ отпуска имъ хлѣба и другихъ для жизни необходимыхъ припасовъ въ долгъ, которые и отпускаются имъ какъ задатокъ на будущій весенній промыселъ. Забираемая, такимъ образомъ, всю зиму до весны, сумма долга промышленника, доходитъ часто до 150 и 300 руб. сер.; болѣе довѣрить рѣдко согласится хозяинъ. Весь весенній промыселъ, который считается до Петрова дня, 29 іюня, когда всѣ промышленники сѣзжаются въ Колу, промышленникъ тогда же обязанъ передать хозяину, который при расчетѣ поставитъ цѣну рыбы и сала, по своему собственному усмотрѣнію, смотря по улову рыбы.

Задолжавшимъ промышленникамъ отъ всего весенняго промысла

*

рѣдко приходится дополучить отъ хозяина еще денегъ, а большею частію они только расквитываются съ долгами или остаются еще въ долгу до будущаго года. Между ними есть многіе, которые такимъ образомъ всю свою жизнь были въ долгу, а по смерти ихъ, долгъ переходитъ къ дѣтямъ, или вычеркивается изъ долговой книги хозяина.

Вообще между хозяйскими промышленниками незамѣтно никакого желанія выйти изъ такого для нихъ невыгоднаго положенія; хозяина они считаютъ за кормильца; на него надѣются, что онъ не дастъ имъ умереть съ голоду и если они только сыты, объ улучшеніи своего быта мало думаютъ. Хозяева должны заботиться для нихъ о всемъ, что имъ нужно, и за эту заботу берутъ себѣ хорошую плату; ежегодно случается, что промышленники зимою берутъ у хозяевъ для продовольствія соленую рыбу, которая ставится имъ въ счетъ по 80 коп. и дороже за пудъ, хотя они сами могли бы запастись ею во время улова.

Правительство, въ заботливости своей о потребностяхъ края, учредило въ Колѣ магазинъ, изъ котораго отпускаетъ жителямъ хлѣбъ по собственной цѣнѣ; по этимъ могутъ пользоваться только тѣ, у которыхъ есть деньги; задолжавшіе же промышленники все-таки должны брать пужный имъ хлѣбъ у своихъ хозяевъ, которые ради собственной выгоды не даютъ имъ деньги на руки, чтобы они могли купить хлѣбъ изъ казеннаго магазина, а отпускаютъ изъ собственного заваса, или сами покупаютъ изъ магазина и отпускаютъ его тогда уже съ барышемъ, по усмотрѣнію.

Мѣра правительства имѣетъ ту большую выгоду для жителей, что самое необходимое продовольствіе—хлѣбъ, не можетъ подняться до неимовѣрныхъ цѣнъ, къ которымъ купцы въ отдаленныхъ мѣстностяхъ такъ расположены.

Вольные промышленники г. Колы уже несравненно лучше поставлены; они имѣютъ собственные лодки и рыболовные снаряды, свободные отъ долговъ, сами хозяева своего промысла, они могутъ продать его выгодно, гдѣ имъ заблагоразсудится; но ихъ немного и только съ тѣхъ поръ, какъ шкуна *Іоаннъ Златоустъ* гг. Савина и Воронина начала покупать рыбу для отвоза въ С. Петербургъ и я съ тою же самою цѣлію съ двумя шкунами *Кильдинъ* и *Нордкапъ*, ихъ стало являться болѣе. Изъ села Кандаляши въ послѣдніе годы пріѣзжали на Рыбачій полуостровъ до десяти шнявъ вольныхъ промышленниковъ, продавая свой промыселъ кому имъ заблагоразсудится, по къ Петрову дню они оставляютъ промыселъ и уѣзжаютъ домой для домашнихъ работъ.

Отъ нихъ и отъ вольныхъ промышленниковъ г. Колы я часто слыхалъ, что заработокъ ихъ отъ весенняго промысла простирается отъ 300 до 500 руб. на шняву, которые раздѣляются на четыре части, или какъ промышленники ихъ называютъ ужины. Но эти ужины не раздѣляются ровно, а по уговору: женщина или мальчикъ, которые бывають по одному почти на всякой шнявѣ, получаютъ только четверть ужина, другіе работники половину или полный ужинъ, смотря по уговору, а остальную часть оставляетъ кормщикъ или хозяинъ шнявы за собою.

Лопарей, занимающихся тресковымъ промысломъ, немного; они имѣють свои станы въ Мотовской губѣ и въ губѣ Печенга, на западной сторонѣ Рыбачьяго полуострова и большею частію тоже въ заборѣ у кольскихъ купцовъ, которымъ они обязаны отдавать свои промыслы какъ и кольскіе промышленники.

Треска продается всегда уже дѣланною, т. е. съ отрѣзанною головою и разрѣзанною вдоль по спинѣ, цѣною отъ 20 до 40 коп. за пудъ; вынутая печенка, называемая здѣсь промышленниками максою, изъ которой получается рыбій жиръ, продается всегда особо, цѣною отъ 1 р. до 1 р. 50 к. за пудъ на суда, особо занимающіяся этою покупкою, которыя большею частію снабжены деньгами для покупки отъ норвежскихъ купцовъ, или же промышленники, по окончаніи весенняго промысла сами отвозятъ ее для продажи въ Норвегію на своихъ лодкахъ.

Послѣ расчета съ хозяевами, всѣ промышленники отправляются снова на лѣтній промыселъ; рассчитались ли они съ долгами или нѣтъ, они дѣлаются вольными, т. е. могутъ продавать свой промыселъ гдѣ имъ заблагоразсудится, а долгъ ихъ, по принятому обычаю, хозяинъ можетъ требовать только съ будущаго весенняго промысла, или, какъ они называютъ его, на лѣтнюю. Они выбираютъ тогда мѣста для промысла по собственному усмотрѣнію, такъ какъ они тогда уже не нуждаются въ станахъ, а живутъ въ своихъ лодкахъ. Большею частію выбираютъ они становища Эре-теки и Тереберки, потому что въ рѣкахъ Ура и Тереберки ловится тогда рыба песчанка, которая имъ нужна для наживки удъ, такъ какъ весенняя наживка, рыба мойва, въ лѣтнее время исчезаетъ; кромѣ того, въ случаѣ плохой ловли песчанки, они могутъ копать тамъ червей для наживки удъ. Въ становища къ этому времени обыкновенно уже приходятъ суда изъ Архангельска съ мукою и другими товарами, на которые промышленники тогда вымѣнивають выловленную рыбу. Съ нагрузкою этихъ судовъ кончается, обыкновенно,

новенно, лѣтній промыселъ по всему мурманскому берегу, хотя бы наживки и рыбы было еще вдоволь, потому что мѣстныхъ покупателей, которымъ можно бы было продать рыбу, нѣтъ. Дѣятельность, бывшая съ весны на этомъ берегу, прекращается, веселыя пѣсни промышленниковъ утихаютъ и онъ дѣлается такимъ же безлюднымъ и тихимъ, какъ Новая Земля или Шпицбергенъ.

Въ послѣдніе годы нѣкоторые изъ лучшихъ промышленниковъ, по окончаніи трескового промысла стали заниматься удбою акулъ въ устьѣ Колдской губы. Этотъ промыселъ даетъ имъ хорошія выгоды, но въ осеннее время, въ стертыхъ лодкахъ, при отдаленности отъ жилыхъ зданій онъ очень тяжелъ и оттого не всякому нравится. Часто приходится въ ненастную погоду стоять по нѣсколько часовъ съ учебною веревкою въ рукахъ и съ терпѣніемъ выжидать, пока мимо мѣста стоянки не пройдетъ стая этихъ рыбъ. Отъ акулы употребляется только печень, которая очень жирна и изъ которой выдѣлываютъ лучшее ламповое сало; вѣсъ одной печенки часто доходитъ до 6 пудовъ и болѣе. Самую акулу вовсе не употребляютъ въ пищу, а бросаютъ въ море, но не раньше отѣзда съ мѣста стоянки, потому что другія акулы бросились бы тогда на мертвыхъ собратьевъ, чтобы пожрать ихъ и оставили бы нетронутыми выпущенныя уды, которыя наживлены кускомъ ворваннаго сала.

Причину малаго развитія промысла въ такомъ богатомъ рыбою краѣ, въ сравненіи съ сѣверной Норвегіей, нужно отнести къ совершенной ненаселенности его береговъ и къ тому, что промышленники пріѣзжаютъ туда изъ отдаленныхъ отъ моря мѣстъ только на время, вмѣсто того, чтобы жить на самыхъ мѣстахъ промысла. Въ Норвегіи почти на одинаковомъ протяженіи морскаго берега, какъ и мурманскій, явились три города Вадс-э, Вард-э и Гаммерфестъ, годъ отъ году болѣе процвѣтающіе и поддерживающіе отпускную торговлю за границу товарами рыболовнаго промысла, простирающуюся до нѣсколькихъ милліоновъ рублей.

Для населенія мурманскій берегъ во многихъ отношеніяхъ одаренъ природою выгоднѣе, чѣмъ сѣверъ Норвегіи; во первыхъ, г. Архангельскъ, какъ портъ вывоза хлѣбныхъ продуктовъ, къ нему гораздо ближе, отчего и доставка ихъ дешевле, во вторыхъ, лѣсныя мѣста къ нему тоже ближе чѣмъ къ жителямъ сѣвера Норвегіи, которые всѣ пужные имъ лѣсные матеріалы, какъ для построекъ, такъ и для топлива, получаютъ изъ Россіи; въ третьихъ, мурманскій берегъ имѣетъ хорошія сѣнокошныя мѣста для прокормленія скота, а въ Норвегіи, какъ я это видѣлъ въ Вард-э, привозятъ сѣно

съ мурманскаго берега, или выписываютъ его даже изъ Гамбурга; въ четвертыхъ—главный весенній ходъ трески приходитъ на мурманскій берегъ ежегодно почти мѣсяцомъ позже чѣмъ къ берегамъ Норвегіи, когда погода становится лучше и бури уже не такъ часто мѣшаютъ рыболовному промыслу. Въ нынѣшнемъ году, напримѣръ, случилось, что въ Норвегіи отъ продолжительныхъ весеннихъ бурь главный весенній промыселъ совсѣмъ неудался и вслѣдствіе того невыловлено десятой доли рыбы прежнихъ годовъ; на мурманскомъ же берегу, напротивъ, промышленники очень хорошо промышленляли и въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ давно не запомнятъ такого хорошаго улова, какъ въ нынѣшнемъ году; наконецъ, кромѣ возможнаго сбыта рыбы за границу, хорошій рынокъ для нея въ самой Россіи.

Несмотря на такое болѣе выгодное положеніе, мурманскій берегъ до сихъ поръ еще вовсе не населенъ; единственные поселенцы теперь—только нѣкоторыя семейства норвежцевъ, которыя поселились на Рыбачій полуостровъ, разсчитавъ, что трудъ ихъ лучше вознаграждается на русской, чѣмъ на родной землѣ.

Мѣры правительства для привлеченія къ поселенію на мурманскомъ берегу должны будутъ со временемъ увеличить нашу отпускную торговлю за границу и улучшеніемъ благосостоянія края увеличать государственные доходы. Кромѣ того, число русскихъ моряковъ увеличивалось-бы не мало, и если-бы рекруты изъ рыбопромышленниковъ поступали на военный флотъ, то отпущенные послѣ въ безсрочный отпускъ и возвратившіеся на родину, они занимались-бы прежнимъ рыболовнымъ промысломъ и такимъ образомъ могли-бы составить постоянный резервъ матросовъ для флота, на который французское правительство расходуетъ ежегодно болѣе четырехъ милліоновъ франковъ, выдавая своимъ рыбопромышленникамъ преміи, во первыхъ за всякую морскую кампанію и во вторыхъ, за всякій пудъ рыбы, проданной внѣ Франціи и засвидѣтельствованный французскимъ консуломъ.

Вышеупомянутыя мѣры, по моему мнѣнію, должны будутъ состоять, прежде всего, въ учрежденіи приморскаго селенія или города посредствомъ выдачи ссудъ на первое обзаведеніе, или одновременно пособіями, какъ это дѣлается на Амурѣ, и учрежденіемъ срочнаго пароходнаго сообщенія между Архангельскомъ и главными становящими рыбопромышленниковъ; сообщеніе это въ особенности имѣло бы большое вліяніе на переселеніе и сблизило бы мурманскій берегъ съ Архангельскомъ болѣе чѣмъ на половину пути. Промышленники и покупатели могли бы тогда получить со всякимъ пароходомъ, посредствомъ рапорта командира парохода, какъ это дѣлается въ

Норвегіи, вѣрное извѣстіе о ходѣ ловли трески и о цѣнахъ на нее въ другихъ становищахъ и отправиться туда, если это окажется имъ выгоднымъ.

Въ сѣверной Норвегіи, гдѣ пароходное сообщеніе съ южными городами во время промысла совершается по два раза въ недѣлю, я имѣлъ возможность убѣдиться, какое большое вліяніе на развитіе рыболовнаго промысла и торговли имѣетъ открытіе этого сообщенія. Приѣхавъ въ 1865 году, послѣ шестилѣтняго отсутствія, на островъ Вард-э, я былъ изумленъ значительнымъ увеличеніемъ этого города; тамъ появились въ теченіе этого времени ряды домовъ, амбаровъ, пристани и салотопни и по всему видно было улучшеніе благосостоянія народонаселенія, между тѣмъ какъ въ торговлѣ и жизни рыбопромышленниковъ мурманскаго берега я не могъ замѣтить никакой почти перемѣны къ лучшему; рыбій жиръ по прежнему увозятъ въ Норвегію, откуда онъ посылается съ хорошими барышами для тамошнихъ купцовъ къ мѣстамъ потребления; соль вывозятъ тоже еще изъ Норвегіи, вмѣсто того, чтобы получать ее съ мѣста выдѣлки, и не далѣе какъ въ прошломъ году явилось первое судно, зафрахтованное грузомъ соли изъ Ливерпуля въ становище Эретикъ для кольскаго купца М. А. Базарнаго.

Отъ открытія срочнаго пароходнаго сообщенія между мурманскимъ берегомъ и г. Архангельскомъ можно съ вѣрностію ожидать того же отраднaго вліянія на торговлю рыболовнаго промысла, какъ и въ Норвегіи; только это сообщеніе въ состояніи привлечь молодыхъ предпріимчивыхъ купцовъ къ переселенію на мурманскій берегъ, и тогда можно будетъ ожидать, что рыбій жиръ и соль, составляющіе теперь немаловажную доходную часть торговли норвежскихъ купцовъ, будутъ отвозиться прямо къ мѣстамъ потребления и привозиться съ мѣстъ выдѣлки.

Новоучрежденное приморское селеніе сдѣлалось бы тогда центральнымъ пунктомъ всего рыболовнаго промысла мурманскаго берега.

Теперешніе постоянные переѣзды въ Норвегію для продажи рыбьяго жира и покупки тамъ необходимой для соленія соли и другихъ потребностей иностраннаго произведенія, какъ то: чая, сахара, напитковъ и платьевъ, прекратились бы и торговля этими товарами сосредоточилась бы въ новоучрежденномъ приморскомъ городѣ.

Существующіе въ Норвегіи при таможенныхъ пакгаузахъ, съ транзитными товарами, которые только существуютъ для торговли съ русскими, остались бы нетронутыми, и норвежскіе купцы въ названныхъ мною трехъ городахъ сѣверной Норвегіи почувствовали бы въ скоромъ времени присутствіе соперницы въ выгоднѣйшей для

нихъ части торговли. Кромѣ того, приморскій городъ имѣлъ бы особенное вліяніе на умноженіе вольныхъ промышленниковъ, потому что купцы при своихъ домахъ всегда нашли бы средство принять отъ нихъ рыбу и сало, между тѣмъ какъ теперь, при хорошемъ уловѣ часто случается, что по нагрузкѣ судовъ купцы вынуждены отказываться отъ покупки рыбы, и промышленники тогда не знаютъ, куда сбыть свой промыселъ, если не явится судно для покупки.

Полицейскій, таможенный и медицинскій надзоры надъ промышленниками тоже несравненно легче будетъ исполнять отъ приморскаго города нежели изъ г. Колы, отстоящаго болѣе чѣмъ на 150 верстѣ, отъ мѣстъ рыбныхъ промысловъ.

Пароходное сообщеніе въ Норвегіи между Гаммерфестомъ и Вадс-э, содержится до сихъ поръ еще казенными пароходами и сообщеніе Гаммерфеста съ южными городами Норвегіи отдано въ прошломъ году частной компаніи, съ уплатою ей отъ правительства 34000 спеціесъ-таллеровъ (48000 рублей). За третью часть этой суммы можно бы было содержать пароходное сообщеніе мурманскаго берега съ Архангельскомъ,—сумма, которая въ сравненіи съ выдаваемыми пароходнымъ обществамъ на Каспійскомъ и Черномъ моряхъ, окажется ничтожною.

Что касается судоходства Архангельской губерніи, то оно въ послѣднее десятилѣтіе много улучшилось; старыя лоды выходятъ все болѣе и болѣе изъ употребленія и замѣняются шкунами, изъ которыхъ многія могутъ равняться хорошимъ судамъ иностранной постройки, но въ управленіи ихъ я не могъ замѣтить никакой почти перемѣны къ лучшему. Большинство ихъ управляется еще людьми, неимѣющими никакихъ познаній въ теоріи кораблевожденія, такъ что если бы кому нибудь изъ нихъ предложенъ былъ наввыгоднѣйшій фрахтъ въ Англію или въ южную часть Норвегіи, онъ долженъ бы былъ отказаться, не зная ничего, кромѣ прибрежнаго пути въ Норвегію до Трамс-э.

Эту часть судоходства могъ бы исправить только законъ, запрещающій напримѣръ съ 1870 года отпускъ за границу судовъ вмѣстительностію болѣе 40 или 50 ластовъ, безъ управляющаго, не представившаго аттестатъ на званіе шкипера хотя третьяго разряда. При выдачѣ этихъ аттестатовъ, можно будетъ на первое время ограничиться самыми необходимыми знаніями кораблевожденія, а именно: вести суточное счисленіе, опредѣлять широту по полуденной высотѣ солнца и находить склоненіе компаса по амплитудамъ, а также время прилива и отлива. Этими знаніями управляются тысячи судовъ плавающихъ въ водахъ Европы, и хотя

шкипера этихъ судовъ при экзаменѣ и знали другія вычисленія, но они отъ рѣдкаго употребленія большею частію ими забыты.

Для приобрѣтенія необходимыхъ знаній на полученіе шкиперскаго аттестата, необходимо будетъ преобразовать существующее теперь въ Кемп шкиперское училище въ вольноприходящее, гдѣ всякому желающему, какого бы ни было возраста, преподавались бы необходимы для полученія шкиперскаго аттестата свѣдѣнія. Такия училища имѣются за границею во всякомъ большомъ портѣ и только у насъ принята система морскихъ пансіоновъ, гдѣ насчетъ казны обучаютъ, одѣваютъ и кормятъ нѣкоторыхъ выбранныхъ счастливицевъ мальчиковъ, которые большею частію оставляютъ морскую службу, пользуясь дарованными имъ при выпускѣ привилегіями.

Н. Зебекъ.

ИЗЪ ПУТЕВЫХЪ ЗАПИСОКЪ СУПЕРКАРГА

НА ГАННОВЕРСКОМЪ БАРЕВЪ «ДОЛЛАРТЪ».

Переходъ отъ Батавіи до Амура былъ у насъ самый несчастный! Трудно мнѣ было разстаться съ чудными тропиками, съ прелестной Батавіей, этой *Reine des Indes*, какъ называютъ ее голландцы, и пересѣсть на баркъ въ 350 тоннъ. Трудно было послѣ комфортабельной, роскошной жизни снова пускаться въ море на этой несчастной посудинѣ. Но что дѣлать! Нужно было покориться судьбѣ. И я со слезами простился съ пріятелями и друзьями моиими, простился съ гигантскими пальмами, роскошной растительностью, мощной, величественной природой тропиковъ и занялъ крошечную каюту *Долларта*, гдѣ сбросивъ съ себя свѣтскій нарядъ, облекся снова въ матросскую рубаху и сидѣлъ призадумавшись о своемъ новомъ положеніи.

Послѣднее прости! и мы снялись съ якоря! шкиперъ Мененбургъ 60-ти лѣтній старикъ, закаленный морякъ, съ волосами бѣлыми какъ снѣгъ и багровымъ лицомъ, принялъ меня дружелюбно, и я

съ разу почувствовалъ къ нему симпатію и уваженіе, какъ къ старому и опытному морягу. Дѣйствительно, какъ я послѣ увидѣлъ, это былъ настоящій *Loup de mer*. Кулакъ служилъ ему подушкой. Съ голой грудью, въ одной рубахѣ, выбѣгалъ онъ въ бурную погоду, бросался къ рулю при каждомъ авралѣ и подставлялъ свою вѣрную загорѣлую грудь и сильнымъ вѣтрамъ и проливнымъ дождямъ, не соглашаясь набросить даже пиджака. Онъ до того привыкъ къ морской жизни, что возвращаясь домой къ женѣ, не хотѣлъ на минуту разстаться съ своими привычками и оставался на морскихъ сухаряхъ, рѣдко мѣняя солонину на свѣжее мясо.

Въ морѣ любилъ онъ, усѣвшись у борта, смотрѣть въ безпредѣльную даль и напѣвать хриплымъ голосомъ: «*Der Rapst lebt herzlich in der Welt.*» Какъ многие старики и онъ былъ ворчунъ и потому команда его не любила, и въ настоящее время двое сидѣло отъ него въ колодезяхъ за нежеланіе работать.

Юганесъ, сынъ его, произвелъ на меня совершенно другое впечатлѣніе; я видѣлъ въ немъ сорванца, неимѣющаго понятія о жизни, не смотря на свои 24 года; это былъ весьма плотный, и зажирѣвшій медвѣжонокъ, обуздываемый только жѣлзною волей родителя. Юганесъ занималъ мѣсто перваго штурмана, шептался поминутно съ командой какъ старая баба, трусилъ и ошалѣвалъ при налетавшихъ швалахъ и краснѣлъ отъ бѣшенства, когда батяка его, съ руля, поднимая свой костлявый кулакъ грозилъ ему, хрипло, крича: «Юганесъ! Gott for Damme! Damn old women!» и затѣмъ, обращаясь ко мнѣ, старикъ прибавлялъ, указывая на сына. *Lieutenant, you call him seaman? Gott for Damme!*

Каютъ-компанію нашу добавляли: парусникъ Франкъ, родомъ шведъ, весьма честныхъ и добрыхъ правилъ; юный нѣмчикъ Циммерманъ и помощникъ мой—вахтеръ Дмитріевъ. Такъ собирались мы къ столу всѣ почти въ одинаковыхъ костюмахъ, и скоро привыкъ я видѣть грязныя и мозолистыя руки, тянувшіяся вмѣстѣ съ моими къ одной и той же тарелкѣ за сухарями. На сороковой день плаванія въ Китайскомъ морѣ застгнли насъ штилл. Крѣпкаго вдругъ свалило, къ моему горю. Лежа на палубѣ въ своей каютѣ, бредилъ онъ: то о широтѣ и долготѣ, то о курахъ и уткахъ, дрянномъ картофелѣ и мошенникѣ компрадорѣ. Доктора мы были плохіе, помочь горю не было физической возможности по какой-то англійской книжонкѣ, продающейся для коммерческихъ судовъ при аптечныхъ ящикахъ. Единственно, что мы для него сдѣлали, это растерли наскоро горчичнаго сѣмени, и приложили на животъ горчичникъ, который онъ продержалъ 20 минутъ; но этимъ только ненадолго облегчили его

страданія. Іоганесъ вступилъ въ командованіе судномъ. Почти не отходя отъ старика, я ничего не могъ сдѣлать; не имѣя понятія въ медицинѣ. На другой день старику стало еще хуже;—онъ нилъ мало, ничего почти не ѣлъ и бредилъ болѣе обыкновеннаго. Ему было жарко и онъ поминутно раскидывался. Ночью онъ громко звалъ Іоганеса. Но я ничѣмъ не могъ заставить сойти къ нему молодаго штурмана; онъ отпѣкивался всѣми силами, говоря, что ему страшно идти къ отцу. Команда ловила плившихъ за кормой акулъ. Ихъ было пять, съ постоянными своими спутниками, красивенькими лодчанами. Одна изъ нихъ сорвала крюкъ и убѣжала съ нимъ, а другая, поднятая уже къ самому борту, разогнула совершенно новый крючекъ и сорвавшись скрылась. Когда я рассказывалъ старику объ этой ловлѣ, онъ на меня взглянулъ испуганными глазами, и тогда только я вспомнилъ повѣрье моряковъ и понялъ его ужасъ. На другой день, рано утромъ, больной нашъ выбрался на верхъ, босикомъ и въ горячечномъ состояніи. Не смотря на мои просьбы надѣтъ пиджакъ, который я вынесъ ему, онъ остался съ той же голой грудью, сѣлъ на свое обыкновенное мѣсто, на одинъ изъ кнехтовъ, и засмотрѣвшись вдаль потихоньку заплѣ свое любимое *Der Rapst*, барабая пальцами по борту судна. Насилу мы упросили его уйти; однакожъ онъ просидѣлъ на верху почти слянку. Спустившись внизъ, онъ легъ и уже больше не вставалъ. Начался новый бредъ: то звалъ онъ кого-то крича «Deck, Ноу», то спрашивалъ меня въ какой мы широтѣ и долготѣ, и снова забывался. Іоганесъ по прежнему боялся идти къ нему. Какъ вдругъ старикъ захрипѣлъ и затихъ; я взялъ его пульсъ. Онъ съ каждой минутой бился все рѣже и рѣже. Наконецъ, видя, что ему остается жить нѣсколько минутъ, я побѣждалъ на верхъ, звать его сына, но Іоганесъ упрямо уклонялся спуститься, говоря что ему страшно видѣть отца.

Черезъ нѣсколько минутъ больной тяжело вздохнулъ и пѣзъ искривленныхъ губъ показала пѣна. Я схватился за пульсъ, но уже все кончилось. Старикъ умеръ. Тогда только сошелъ Іоганесъ съ Франкомъ и Вилли (прусскій матросъ). Обмыли тѣло, вытрпили и приготовили къ погребенію. Когда обмывали, то я замѣтилъ на лицѣ и на груди умершаго, желтыя пятна. Вѣроятно это было слѣдствіе разлитія жолчи. Хоронить капитана оказалось не въ чемъ. Я отдалъ для гроба одинъ пѣзъ ящиковъ, въ которомъ находился монументъ князя МаксUTOва, отправленный въ Петропавловскъ, и два ядра изъ нашего груза. Около часу тѣло умершаго простояло въ каютѣ, и пока дѣлались приготовленія къ похоронамъ я оста-

вался при трупѣ. Отъ души жалѣлъ я добраго старика Мепенбурга и не безъ трепета заглядывалъ въ будущее. Когда тѣло вынесли на верхъ, на лицахъ многихъ матросъ появились улыбки; у сына закапали слезы и онъ, оставшись на мостикѣ, просилъ меня хоронить отца. Огромный ящикъ былъ уже заколоченъ, бортъ открытъ. Команда, ухорски подбоченясь, окружила гробъ. Одинъ Вилли—прусакъ—вспомнилъ о послѣднемъ долгѣ, досталъ засаленную книжку изъ сундука и слабымъ голосомъ произнесъ послѣднее прости, начинающееся: *Gute Nacht mein theuer Freund! Gute Nacht!* Затѣмъ, по моему знаку, ящикъ качнулся и полетѣлъ съ шумомъ за бортъ. Между тѣмъ легкій порывъ вѣтра быстро относилъ баркъ впередъ.... у Иоганеса сохли слезы, а команда улыбалась. Первымъ распоряженіемъ новаго командира было—выпустить арестованныхъ, вторымъ принести ко мнѣ оставшіяся послѣ отца деньги и просить ихъ спрятать, изъ боязни быть обокраденнымъ. Затѣмъ онъ вступилъ въ свои права и на суднѣ скоро стерлись слѣды покойника. Каюта была вымыта и окурена хлоромъ. Дни потекли за днями однообразно, но съ каждымъ изъ нихъ дисциплина стала падать болѣе и болѣе. Дошло до того, что уже матросы, тыкая пальцами на Иоганеса во время работы, говорили мнѣ: *Lieutenant you call that Captain! God Damn, Captain!* Иоганесь же, по прежнему, терялся во время шивала и ошалѣвалъ безъ покойника еще больше. Распекать его уже было не кому и онъ скоро почувствовалъ себя вольнымъ казакомъ первый разъ въ жизни. Не мудрено, что дѣла наши пошли гораздо хуже прежняго. Короче, изъ моряковъ мы сдѣлались гореплавателями, въ полномъ смыслѣ этого слова. Какъ на зло еще, изъ восьми человѣкъ команды, четверо заболѣло. Не говорю уже о томъ, что у насъ не было барометра и никакого запаснаго рангоута. Но, главное, что страшило меня, это—упадокъ дисциплины, доходившій до смѣшнаго и ничего необщавшій утѣшительнаго въ будущемъ. Поваръ и другой арестованный сдѣлались членами каютъ-компаніи. Иоганесь интриговалъ, что называется, отъ души: то Циммермана вооружалъ противъ повара, то обратно, наговаривалъ повару на Циммермана. Только Франка, меня, да вахтера Дмитріева не могъ онъ сбить съ толку. Франка, потому что это было честная, прямая душа, нелюбившая сплетень. Меня, потому что я его понималъ насквозь, а Дмитріева уже собственно потому, что тотъ изъ всего англійскаго лексикона зналъ только *good morning* да *good bye*, а изъ простонароднаго нѣмецкаго—*шкафумъ* т. е. завтракать,—не говоря уже о томъ, что это былъ прекрасный человѣкъ, не желавшій дѣйствовать по навітамъ Иоганеса, съ которымъ, впрочемъ, объяснялся довольно

фамильярно, трепалъ его ласково по плечу, а иногда даже величалъ его михрюткой. Кромѣ того, Іоганесъ шептался со всѣми, собирая оппозицію противъ команды, которой онъ уже и безъ того обрѣзалъ порцію и тѣмъ вооружилъ противъ себя. Съ Іоганесомъ я мало говорилъ, а еще рѣже вдавался въ путн, хотя онъ поминутно на нихъ напращивался. Однако какъ то разъ я ему прогнѣлъ экспромтомъ пародію на Гейне.

«Du hast, plenty beef und potatoes,
Hast alles was Sailors begehrt
Und hast zwei grossen Schweine.
Ioganes! was willst du noch mehr?»

Тѣмъ привелъ его въ неописанное умиленіе.

Нечего говорить, что при такой печальной обстановкѣ, безъ штурмана, съ полубольной командой намъ нечего было и думать достигнуть когда нибудь цѣли нашего плаванія. И Іоганесъ рѣшился зайти въ какой нибудь маленький китайскій городокъ, лежащій на пути; онъ избралъ для этого Амой. Долго мы искали его, сбившись въ счисленіи. Карта была вынесена наверхъ, и вѣроуверенно не образовался весьма оригинальный совѣтъ—матросы тыкали по ней пальцами и каждый смѣло подавалъ свое мнѣніе. Какъ видите, дисциплина пала совершенно. Неподалеку отъ береговъ попался намъ китаецъ—на шлюпченкѣ, и Іоганесъ сталъ перекидываться съ нимъ, спрашивая: «далеко ли до Амоя? и гдѣ онъ?» Изъ отвѣтовъ мы ничего не разобрали, только видѣли, что онъ качаясь на своей скорлупѣ, тыкалъ рукой по разнымъ направленіямъ. Но всему бываетъ конецъ. Добрались и мы до пристани. Двухъ матросъ тотчасъ же отправили въ госпиталь, одинъ—голландецъ—бѣжалъ.

Амой—это притонъ пиратовъ, которые въ большомъ количествѣ распространены до самаго Гонъ-Конга. Пунктъ этотъ самый опасный для коммерческихъ судовъ съ богатымъ грузомъ и плохо вооруженныхъ; у этихъ разбойниковъ есть всюду свои тайные агенты, которые сообщаютъ имъ о везомыхъ товарахъ изъ китайскихъ портовъ и изъ Америки, и о ихъ цѣнности. Улицы Амоя похожи на прежній толкучій — узки, грязны и набиты народомъ. Нужно быть всегда вооруженнымъ револьверомъ, идя на встрѣчу китайцамъ съ лукавыми мошенническими глазами. Я иначе и не проходилъ по улицѣ, какъ съ обнаженнымъ кинжаломъ. Кто зазѣвался или задумался хоть на минуту, стануть шапку съ головы и слѣдъ простылъ. Короче, въ Амой, гуляя и среди бѣлаго дня, надо держать ухо остро и смотрѣть въ оба. На противоположной сторонѣ города, прекрасная

мѣстность, густая зелень и дачи европейцевъ. Туда я ходилъ гулять съ Циммерманомъ, Франкомъ и Вилли. Однажды, вскорѣ по приходѣ въ Амой, я поссорился съ Іоганесомъ окончательно. Мы говорили слишкомъ крупно и въ заключеніе я сказалъ ему, что не могу болѣе довѣрять ему груза, что онъ весьма ненадеженъ, и что если онъ зашелъ за новыми штурманами, то я за новымъ капитаномъ. Незная чѣмъ меня упрекнуть, онъ сказалъ: что будто я выбралъ себѣ компанію бѣдныхъ—матросъ. Честный Франкъ не могъ тогда удержать своего негодованія, подошелъ къ нему и сказалъ: «какое вы имѣете право сожалѣть насъ и называть бѣдными; вы, нечего сказать, богатый капитантъ!» Короче, я боялся, что Іоганеса самого придушатъ въ эту ночь. Нужно замѣтить еще, что это были все члены каютъ-компаніи, оппозиція баба. Одинъ Вилли принадлежалъ къ послѣднимъ. На другой день послѣдовалъ мой протестъ. Замѣчая объ упадкѣ дисциплины на суднѣ, по смерти старика-капитана, я просилъ назначить комиссію для изслѣдованія можемъ ли мы продолжать плаваніе въ подобной жалкой обстановкѣ? Словесно я высказалъ свое мнѣніе о капитанѣ, что онъ хотя и крѣпкій, здоровый морякъ, но плохой, неопытный распорядитель, теряющійся на каждомъ шагѣ. Но комиссія все же оставила Іоганеса капитаномъ (такъ какъ часть судна принадлежала его матери, а часть дядѣ и, кромѣ того, онъ имѣлъ аттестатъ на мерваго штурмана), назначивъ къ намъ отъ прусскаго консульства двухъ штурмановъ для приведенія судна въ порядокъ.

На другой день пріѣхали къ намъ новые герои: штурманъ—датчанинъ—въ косую сажень и другой гамбургецъ — средняго роста, блондинъ, по глазамъ большой плутъ. Начались новые скандалы. Циммермана новые служакъ вытолкали въ шею изъ каютъ-компаніи, сказавъ, что ему тамъ не мѣсто. Молодой нѣмецъ, разобиженный до нелзя, пошелъ на бакъ жаловаться своимъ, и вскорѣ на суднѣ вспыхнулъ бунтъ. Команда хотѣла исколотить и вышвырнуть вонъ гамбургца за нанесенное оскорбленіе въ лицѣ Циммермана. Тотъ, струхнувъ не на шутку, прыгнулъ въ шляпку и въ городъ. Вскорѣ явился онъ опять, но не одинъ уже, а подъ прикрытіемъ консула, который велѣлъ списать на берегъ всю команду и набрать новый экипажъ. Судно оставалось 48 часовъ безъ команды. Въ это время я успѣлъ доставить мѣсто Франку, Вилли, Циммерману и молодому юнгѣ, какъ пострадавшимъ за меня. Они, конечно, знали настоящую причину своего несчастья и вовсе не винили меня. Франкъ сталъ получать въ полтора раза больше своего прежняго содержанія, поступивъ въ должность канонира и втораго штурмана на большомъ французскомъ барѣ. Остальные поступили

на американское судно матросами. Въ это же время на нашъ баркъ набирали новую команду изъ индѣйцевъ. Иоганесъ увѣрялъ ихъ, что идетъ въ теплые края и скоро вернется назадъ. Такимъ образомъ наняли: двухъ малайцевъ, четырехъ сіамцевъ, двухъ негровъ, двухъ китайцевъ и боцмана-явайца, которые всѣ перебрались на судно, а послѣдній прѣхалъ даже съ женой, маленькимъ уродцемъ. По выходѣ изъ Амоя начался опять споръ между штурманами; они величали другъ друга разбойниками. Одинъ говорилъ: Зачѣмъ у тебя отпущенная сабля въ каютѣ, а другой, злобно улыбаясь, возражалъ: у тебя для чего заряженные револьверы? Споръ дошелъ до крайности. Гамбуржецъ, какъ кошка, спустился въ лоцманскую шлюпку въ ту минуту, когда лоцманъ хотѣлъ отвалить, и со шлюпки закричалъ намъ въ слѣдъ, что онъ съ такими разбойниками идти не хочетъ. Такимъ образомъ, мы остались съ однимъ штурманомъ и побрели въ дальнѣйшій путь.

Иоганесъ опять было порывался за старое, вооружать насъ другъ противъ друга, но уже не могъ. Въ датчанинѣ онъ встрѣтилъ сильный отпоръ; посмотрѣлъ на меня, на Дмитріева, и невольно притихъ. Не было человѣка, съ кѣмъ бы онъ могъ пошепаться. Хотѣлъ задобрить команду—та его не понимаетъ, на балагурство его смотреть серьезно. Тогда онъ досталъ французскую старую шляпу, красную жакетку и, одѣвъ въ нихъ негра, привелъ его ко мнѣ полюбоваться. Я встрѣтилъ его равнодушно и просилъ не беспокоить меня.

Въ Корейскомъ проливѣ мы вытерпѣли жестокой тайфунъ, который изорвалъ намъ всѣ паруса. Онъ заревѣлъ въ 2 часа ночи—громъ и молнія, проливной дождь,—короче, всѣ удовольствія, которыя только морякъ можетъ представить въ своемъ воображеніи. Едва успѣвъ на сорочку набросить суконный *waterproof* и на босу ногу, я выскочилъ наверхъ. Ощущеніе было сильное! растрепанные паруса, индѣйцы на гротъ-марса-реѣ, раскаты грома надъ самой головой и продолжительная молнія, то ярко рисующая всю эту страшную сцену, то повергающая насъ снова въ непроглядную мглу. И къ довершенію всего—отчаянный споръ между Иоганесомъ и штурманомъ-датчаниномъ. Я долго смотрѣлъ на всю эту сцену. Наконецъ, видя все болѣе и болѣе угрожающую опасность, рѣшился на послѣднюю мѣру:

— Штурманъ, крикнулъ я громко датчанину, у васъ команда на реѣ. Да обратитесь хоть посмотрѣть, что съ ними дѣлается.

Штурманъ, возразивъ, что это капитанъ началъ, а не онъ, нехотя прекратилъ споръ. Иоганесъ же продолжалъ ворчать.

— Послушайте капитанъ, сказалъ я, у васъ огонь тухнетъ въ нахтоузѣ, а вы и ухомъ не ведете. Вѣдь здѣсь того и глади наткнемся и пропадемъ ни за что.

— Да онъ зачѣмъ меня не разбудилъ? заворчалъ снова Іоганесь.

— Хорошо, хорошо, объ этомъ вы послѣ его спросите, а теперь взгляните кругомъ. Ну, развѣ время браниться?

— Да, онъ.... началъ снова Іоганесь.

— Ну, послушайте, перебилъ я его, если вы не перестанете, вамъ плохо будетъ, когда мы дойдемъ до де-Кастри. Помните мое слово!

Іоганесь все еще тихо ворчалъ, но уже не возражалъ болѣе, уткнувъ носъ въ картушку. Огонь потухъ. Насилу добудился я китаецъ Стюра и отыскалъ спички, но еще съ большимъ трудомъ добивался зажечь ихъ, — онѣ отсырѣли. Ужъ гдѣ-то въ сундукѣ у Дмитріева оказались порядочныя спички. Къ общей радости успѣли зажечь лампочку и освѣтили путь, все еще ворчавшему себѣ подъ носъ Іоганесу. Утромъ стало стихать и я невольно поблагодарилъ Провидѣніе, что оно милостиво вынесло насъ изъ такого омута.

Наступили холода. Іоганесь вздумалъ сдѣлать аферу и распространить командѣ, съ аукціона, оставшееся на суднѣ платье послѣ покойниковъ,—командѣ, которая въ это время дрожала и ежилась въ своихъ легинхъ восточныхъ кабаяхъ.

— Ну, это окончательно—подлость, вскричалъ я въ негодованіи, узнавъ о намѣреніи Іоганеса. Вѣдь вы же ихъ собрали обманомъ, объявивъ, что идете въ теплые края, они съ собой не взяли теплаго платья, не имѣя понятія о нашихъ холодахъ. Раздайте или подарите имъ платье,—это будетъ доброе дѣло, а продавать я вамъ рѣшительно не позволю.

— Да, какъ же вы не позволите то, — продолжалъ онъ, зло улыбаясь. Подарить, прибавилъ онъ—какъ бы не такъ, — платье денегъ стоитъ.

— Ну, вотъ такъ и не позволю, возразилъ я, зная чѣмъ соблазнить Іоганеса. — Скуплю самъ, да и только!

— Да можетъ они на аукціонѣ больше дадутъ; холодъ то вѣдь не свой братъ. — Іоганесь при этомъ полулукаво улыбнулся.

— Я вамъ дамъ за это старое платье своей музыкальной ящикъ, сказалъ я.

Іоганесь весь превратился въ слухъ и радостно улыбнулся. Онъ давно уже точилъ зубы на мою музыку.

— Итакъ, по рукамъ. прибавилъ я. Музыка—ваша, а платье за мной.

— Идетъ! Идетъ! отвѣчалъ онъ, раскраснѣвшись. Только напрасно вы жертвуете; они все равно раскупили бы.

— Да вамъ не все ли равно откуда получить деньги, встрѣчать я.

— Конечно все равно, возразилъ онъ, подумавъ. Хорошо, я вамъ пришлю все старое платье, прибавилъ Іоганесъ и ушелъ отъ меня совершенно сконфузившійся вѣроятно отъ пріятнаго волненія, что ящикъ, который ему такъ нравился, достается ему почти даромъ.

Раздавъ платье командѣ, я снова вступилъ съ Іоганесомъ въ прежнія холодныя отношенія. Конечно, не всѣ были одѣты изъ этого хлама, но каждому досталось на долю что нибудь теплое. Кому штаны съ фуфайкой, а кому и пѣлая синяя рубаха. Они были несказанно счастливы и сейчасъ же нарядились такими чулками, что на нихъ нельзя было смотрѣть безъ жалости и смѣху.

Далеко еще не доходя до Татарскаго пролива, у меня открылась серьезная воспалительная рана на правой ногѣ. Въ свою очередь, мнѣ никто не могъ дать помощи, а только сострадательно покачивали головами, видя мои мученія.

Въ такомъ положеніи, однажды ночью, я лежалъ въ каютѣ и стоналъ. Вдругъ, слышу трепетный голосъ Іоганеса, будившаго штурмана словами исполненными ужаса. — «Steerman! Steerman! We go on land! land!» говорилъ онъ дрожащимъ голосомъ, стоя у его койки и подергивая его въ страхъ. — Штурманъ что то проворчалъ себѣ подъ носъ, очнулся и побѣжалъ наверхъ, за нимъ Іоганесъ, а за послѣднимъ поползъ и я. Ходить я не могъ и потому съ большимъ трудомъ всеарабкаясь по трапу и очутился на палубѣ. Дѣйствительно, изъ за тумана ясно уже видѣлся берегъ передъ самымъ носомъ барка. Казалось такъ близко, что хотъ бросай якорь. Однако успѣли повернуть благополучно. Не одинъ Іоганесъ, но и всѣ мы, много переиспытали въ эти нѣсколько минутъ. Оказалось, что онъ заснулъ на своей вахтѣ, и не проснись во время, мы бы не дошли до Де-Кастри.

Понятно, что послѣ такого нерадѣнія, всякая довѣренность моя къ нему пропала. По ночамъ, на его вахту, въ росу и сырость я выползалъ изъ койки на мостикъ и лежа посматривалъ на туманный горизонтъ, — до того чувство самохраненія было во мнѣ еще сильно.

Наконецъ, 4-го августа, на восьмидесятый день плаванія, показался Де-Кастри. Меня тотчасъ перевезли на берегъ и положили

въ небольшой помнатѣ..... Къ счастью, пришло судно *Камчатка*, принадлежащее россійско-американской компаніи, откуда я получилъ первую помощь, и затѣмъ уже перевезли меня въ Николаевскъ.

Юганесъ кончилъ очень плохо. По сдачѣ груза, онъ взялъ восемьдесятъ верблюдовъ отъ одного амурскаго купца и повезъ ихъ въ Санъ-Франциско. При своемъ нерадѣніи, стараясь, по прежнему, обрѣзать порцію и у верблюдовъ, онъ уморилъ ихъ на половину, — сорокъ изъ нихъ пало. И онъ, и его хозяева жестоко приплатились. Вели, какъ я слышалъ, съ него — только по тысячѣ долларовъ за cadaго покойника. Продали для уплаты его судно, такъ что онъ остался въ Санъ-Франциско совершенно одинъ. Не знаю хорошо, какъ онъ добрался домой. Но теперь, какъ я слышалъ, сталъ прекраснѣйшимъ морякомъ и отличнѣйшимъ капитаномъ. Вѣроятно послѣдняя кампанія послужила ему въ пользу.

Лейтенантъ А. Перелешинъ 3.

ЗАМѢЧАНІЕ НА СТАТЬЮ Г. АРМФЕЛЬДТА

«ЕЩЕ О СПУСКѢ ГРЕБНЫХЪ СУДОВЪ».

Въ октябрьской книжкѣ Морскаго Сборника г. Армфельтъ говорить, что спускъ шлюпки, предложенный мною, неудобенъ тѣмъ, что невозможно дать такое движеніе своимъ рукамъ, чтобы штерты въ одинъ и тотъ же моментъ вытянулись на столько, чтобы освободить язычки. Допустимъ, что такъ, — то есть что одинъ язычекъ, напримѣръ кормовой, освободился, а другой нѣтъ (хотя такіе случаи почти невозможны, при хорошемъ содержаніи машинокъ, ибо достаточно самаго незначительнаго усилія, чтобы выдернуть рычажокъ), тогда шлюпка, коснувшись воды кормою, приметъ отъ волненія колебательное движеніе въ стороны и внизъ и вверхъ; при послѣднемъ-то движеніи, если держать штерть только натянутымъ, не говоря уже о дерганьи, рычажокъ долженъ непремѣнно податься, ибо

*

никакая сила, кромѣ собственнаго его тренія о банку, удерживать не будетъ, а слѣдовательно и язычокъ освободится.

Наконецъ, если г. Армфельдту не нравится то, что штерты даются, каждый порознь, въ руки матросу, то можно сдѣлать, по срединѣ шлюпки, такой же вертикальный стержень, какой имѣется и въ черноморскомъ спускѣ, съ тою разницею и выгодною, что тамъ рычаги по кильсону, скрѣпленные съ стержнемъ, желѣзные и постоянные, а здѣсь будутъ не рычаги, а штерты пеньковые и временные. То-есть когда шлюпка поднята, то каждый штертъ однимъ гакомъ своимъ *a* заложень за рычажокъ машинки (см. черт. въ М. Сб. № 9, стр. 38 неоф. отд.) — а другимъ за ключъ надѣтый, на вертикальный стержень поверхъ банки. Тогда матросу, стоящему посрединѣ шлюпки, какъ только послѣдняя коснется воды, стоитъ повернуть ключъ и язычки освободятся уже навѣрное.

Разница между предложенными мною машинками и черноморскими такъ велика и очевидна, что я нахожу лишнимъ и объяснять ее; не знаю почему, г. Армфельдтъ находитъ между ними тождественность, и я долженъ приписать это только тому, что вѣроятно г. Армфельдтъ не совсѣмъ усвоилъ себѣ устройство моей машинки. Подтвердить это предположеніе могу слѣдующимъ: Онъ говоритъ, что *возможность заряжать* (машинкѣ) *тоже утѣщена авторомъ*. Положимъ, что такъ; но спрашивается въ какомъ изъ предлагаемыхъ, досихъ поръ, способовъ, — возможность эта больше. Въ моемъ ли, гдѣ весь механизмъ закрытъ отъ дождя и сырости банкою, или въ какомъ нибудь другомъ? Если мой механизмъ и можетъ заряжать, то исключительно только отъ влажности воздуха. Не думаю, чтобы такая слабая и неизбежная причина могла принести существенный недостатокъ, въ особенности при содержаніи машинокъ въ должной чистотѣ и регулярномъ смазываніи. Слѣдовательно, двѣ вышесказанныя причины не могутъ стоять тормазомъ въ практическомъ примѣненіи. Разборъ же машинки, предложенной мнѣ, я начну съ того, что не раздѣляю съ нимъ мнѣнія, что *сложность самыхъ машинокъ не есть недостатокъ*. Мнѣ кажется, что это и есть самая главная причина ихъ непримѣнимости. Во первыхъ потому, что чѣмъ машинка сложнѣе, тѣмъ процентъ случаевъ порчи больше, и во вторыхъ, — съ машинками этими имѣеть дѣло матросъ, слѣдовательно и въ этомъ случаѣ необходима простота ихъ устройства, ибо бываютъ такіе случаи въ морѣ, гдѣ матросу приходится иногда измѣнять правила, по своимъ собственнымъ соображеніямъ. Какъ же онъ ихъ при случаѣ измѣнить, когда не можетъ уяснить себѣ даже того, съ чѣмъ онъ имѣеть дѣло?

Неудобство и непрактичность машинки г. Армфельдта состоятъ, во первыхъ въ томъ, что шлюпка, при ея спускѣ, отъ качанія судна и сама приметъ качательное движеніе, поэтому навѣрное можно сказать, что сила человѣческихъ рукъ не въ состояніи удержать язычки въ зацѣпленномъ другъ за друга состояніи при стремленіи ихъ разойтись отъ качки. Во вторыхъ, авторъ упустилъ изъ виду то важное обстоятельство, что брусъ съ язычками (или цѣпи въ черноморскомъ спускѣ) непременно должны проходить, для уменьшенія качки, чрезъ отверстіе въ банкѣ. А коль скоро допустить это въ его способѣ, то будетъ крайне неудобно передвигать оковку, для спуска шлюпки, съ верха банки подъ низъ. Въ особенности, это неудобство будетъ ощутительно въ тѣхъ случаяхъ, когда нужно быстро спустить шлюпку, напримѣръ, когда человѣкъ упалъ за бортъ.

Въ третьихъ, оковка *d* (см. черт. въ М. Сб. № 10, стр. 132 неоф. отд.) по словамъ автора должна быть притерта, или лучше сказать пришлифована; значить, въ какой тщательной чистотѣ нужно ее содержать, чтобы она отъ дѣйствія рукъ могла скользить по брусамъ? А при постоянной сырости на суднѣ, подобная чистота положительно невозможна.

В. Савичъ.

О РАСХОДѢ ТОПЛИВА.

Статья В. Паттерсона.

Съ тѣхъ поръ какъ паръ замѣнилъ собою всѣ движители въ механическихъ и фабричныхъ производствахъ и въ движеніи судовъ и вагоновъ, а также занялъ весьма значительную роль въ нагреваніи, осушеніи и вентилированіи зданій, расходование топлива въ печахъ морскихъ и береговыхъ котловъ, такимъ образомъ, чтобы можно было воспользоваться всею теплотою, получаемую отъ его горѣнія, стало вопросомъ первой важности. Изъ отчета Сэра Роде-

рика Мурчисона о количествѣ угля, добываемаго въ Англіи и иностранныхъ государствахъ, видно, что въ Англіи ежегодно добывается 98 150 587 тоннъ и какъ, безъ сомнѣнія, только самая небольшая часть этого количества расходуется на домашній обиходъ, то все остальное идетъ на промышленное производство, а потому и не удивительно, что опасаются истощенія каменно-угольныхъ копей. Но такъ какъ промышленность страны не можетъ быть ограничена въ своемъ расходованіи угля, то лучшее, что можно сдѣлать для сохраненія такого цѣннаго предмета, это—посредствомъ сжиганія его надлежащимъ образомъ, добыть изъ него все то количество теплоты, которое можетъ быть имъ доставлено, а затѣмъ эту теплоту приложить для приобрѣтенія наибольшаго количества пара, который бы работалъ подъ наиболѣе экономнымъ давленіемъ, и такимъ образомъ при наименьшемъ расходѣ топлива получить наибольшее количество работы, а слѣдовательно, тѣмъ самымъ уменьшить какъ спросъ самаго матеріала, такъ и трату на него денегъ. Но еще кромѣ того, такъ какъ продуктъ совершеннаго горѣнія есть безцвѣтный дымъ, то при этомъ городская атмосфера избавится отъ чернаго дыма, сажи и копоти, которыя происходятъ отъ несовершеннаго сгоранія угля.

Безцвѣтный дымъ, выходящій иногда изъ трубъ нѣкоторыхъ паровыхъ судовъ, фабрикъ и заводовъ, хотя и показываетъ, что уже и въ настоящее время сгораніе топлива достигло довольно большаго совершенства, но однако нельзя еще того сказать, совершается ли оно экономически, а выходящее въ тоже время изъ множества трубъ нашихъ мануфактурныхъ городовъ, каменно-угольныхъ копей и паровыхъ судовъ несозженное топливо въ видѣ чернаго дыма показываетъ, что экономія въ расходованіи топлива еще не принята повсемѣстно, и что «не пришло еще то время, когда произведеніе чернаго дыма будетъ считаться постыднымъ».

О наивыгоднѣйшемъ способѣ расходованія топлива было много писано и много опубликовано (какъ на одно изъ лучшихъ сочиненій по этому предмету можно указать на статью У. Фейрбейрна (W. Fairbairn Esq. C. E.), помѣщенную въ Engineer's); но въ нѣкоторыхъ сочиненіяхъ написанныхъ, по этому поводу, были употреблены слишкомъ большія усилія или для защиты какихъ нибудь специальныхъ воззрѣній автора, или для поддержанія какихъ либо изобрѣтеній, въ которыхъ сочинитель былъ матеріально заинтересованъ, во всѣхъ же, даже и въ лучшихъ сообщенныхъ свѣдѣніяхъ имѣли до того научный и механическій характеръ, что пониманіе ихъ практическими людьми и примѣненіе на дѣлѣ было совершенно невозможно.

Поэтому-то мнѣ и пришла мысль дополнить то, чего не доставало, для того чтобы подвинуть въ этомъ отношеніи науку, и я въслѣдствіи того, а не съ полемической цѣлью, собралъ вмѣстѣ такія наблюденія и правила, выведенныя мною изъ тридцатилѣтняго опыта и испытанныя на практикѣ, которыя оказались вполне дѣйствительными для совершеннѣйшаго сгорания топлива и наилучшаго приложенія полученной изъ него теплоты, почему и надѣюсь, что эта попытка сдѣлать ихъ извѣстными не будетъ бесполезна.

Для того, чтобы сжечь топливо надлежащимъ образомъ, и полученную отъ этого теплоту употребить съ наибольшей пользою, должно имѣть колосниковую рѣшетку, способную помѣстить топливо, занимающее опредѣленной толщины слой и имѣющее извѣстный вѣсъ, достаточный для поднятія требуемаго количества пара. Толщина же слоя топлива на колосниковой рѣшеткѣ должна быть пропорціональна тому количеству воздуха, которое по принятой методѣ снабженія печей достаточно для совершеннаго горѣнія и которое можетъ пройти между колосниками и топливомъ; домовые же пролеты и труба должны быть такъ соразмѣрены, чтобы продукты горѣнія были уносимы въ количествѣ, необходимомъ для образованія притока воздуха, достаточнаго для поддержанія горѣнія въ печи. А для того, чтобы полученную теплоту употребить съ наибольшею пользою, должно ее или, что одно и то же, пламя отъ раскаленнаго до бѣла топлива, въ то время когда жаръ достигъ высшей степени, привести въ соприкосновеніе со сколько можно большею поверхностью котла; нагрѣтый же воздухъ или продукты горѣнія, оставляя котелъ, должны имѣть ту же температуру, что и паръ въ котлѣ. Видъ котла долженъ быть такой, чтобы его поверхность обладала наибольшею способностью поглощать нагрѣтые продукты топлива, а самый котелъ долженъ быть сдѣланъ изъ лучшаго теплопроводнаго матеріала, имѣть наименьшее количество воды, необходимой для произведенія требуемаго количества пара, и при этомъ долженъ быть снабженъ достаточнымъ паровымъ пространствомъ.

Для того чтобы опредѣлить величину колосниковой рѣшетки, необходимо знать, какаго рода топливо будетъ на ней сжигаться, и то количество пара, которое желаютъ получить въ котлѣ.

О разныхъ родахъ употребляемаго топлива было сдѣлано нѣсколько превосходныхъ разборовъ; но какъ все для насъ необходимое можетъ быть получено изъ помѣщенныхъ въ прекрасномъ сочиненіи гг. Генри де Ла-Бешъ и д-ра Лайонъ Плайфэра (Sir Henry de la-Beche and D. Lyon Playfair) «Объ опытныхъ изслѣ-

дованіяхъ разныхъ родовъ угля для пароваго флота» таблицъ, то въ нимъ я и прибѣгну для объясненія способовъ опредѣленія поверхностей колосниковой рѣшетки и трубы и буду брать изъ таблицъ по 100 фунтовъ топлива, означеннаго именами Ньюкастль-Хартлей и Фордсль-Сплинтъ.

(Таблицы эти помѣщены на 296 стр. и слѣдующ. «Lockwood's Engineer's Architect's and Contractor's Pocket Book». Карманная книжка для инженеровъ, архитекторовъ и подрядчиковъ, изданная Локвудомъ).

1. Для того, чтобы найти то количество кислорода, которое при горѣніи необходимо для соединенія съ углеродомъ топлива, должно помѣщенный въ столбцѣ *B*, таблицы II, процентъ углерода каждаго топлива, умножить на 2,666, вѣсъ кислорода, соединяющагося съ единицею вѣса углерода, и произведеніе умножить на 11,85 число кубическихъ футъ, занимаемыхъ однимъ фунтомъ кислорода; полученное число будетъ требуемое количество кислорода въ кубическихъ футахъ.

Ньюкастль-Хартлей. Процентъ углерода изъ таблицъ 81,81.

$81,81 \times 2,666 \times 11,85 = 2584,544$, число куб. ф. кислорода.

Фордсль-Сплинтъ. Процентъ углерода изъ таблицъ 79,58.

$79,58 \times 2,666 \times 11,85 = 2513,977$, число куб. ф. кислорода.

2. Для того, чтобы найти то количество кислорода, которое при горѣніи необходимо для соединенія съ водородомъ топлива, должно помѣщенный въ столбцѣ *C*, таблицы II, процентъ водорода каждаго топлива умножить на 8—вѣсъ кислорода, соединяющагося съ единицею вѣса водорода, и на 11,85 число куб. футъ, занимаемыхъ однимъ фунтомъ кислорода; полученное число будетъ требуемое количество кислорода въ кубическихъ футахъ.

Ньюкастль-Хартлей. Изъ таблицъ процентъ водорода 5,50.

$5,50 \times 8 \times 11,85 = 521,40$ число куб. футъ кислорода.

Фордсль-Сплинтъ. Процентъ водорода 5,50.

$5,50 \times 8 \times 11,85 = 521,40$ число куб. футъ кислорода.

3. Для того, чтобы опредѣлить то количество атмосфернаго воздуха, которое необходимо для того, чтобы доставить эти два количества кислорода, должно для каждаго топлива отдѣльно сложить число кубическихъ футъ кислорода, потребнаго для водорода и

углерода, и полученную сумму умножить на 4,762—число частей воздуха по объему содержащихъ одну часть кислорода; полученное произведение будетъ искомое количество атмосфернаго воздуха въ куб. футахъ. Однако, слѣдуетъ прибавить, что для совершенной точности вычисленія надо бы изъ суммы двухъ количествъ кубическихъ футовъ кислорода вычесть число кубическихъ футовъ кислорода, заключеннаго въ топливъ, показанное въ процентномъ содержаніи въ столбцѣ *F*, таблицы II, но такъ какъ время выдѣленія кислорода изъ топлива неизвѣстно, а лучше имѣть избытокъ въ кислородѣ нежели недостатокъ, то потому я и не счелъ необходимымъ принимать этого во вниманіе.

Ньюкастль-Хартлей.

$$\begin{array}{r}
 2584,544 \text{ для углерода.} \\
 521,400 \text{ для водорода.} \\
 \hline
 3105,944 \\
 \times 4,762 \\
 \hline
 14790,505 \text{ число куб. футовъ атмосфернаго воздуха.}
 \end{array}$$

Фордель-Сплинтъ.

$$\begin{array}{r}
 2513,977 \text{ для углерода.} \\
 521,400 \text{ для водорода.} \\
 \hline
 3035,377 \\
 \times 4,762 \\
 \hline
 14454,465 \text{ число куб. футовъ атмосфернаго воздуха.}
 \end{array}$$

4. Для того, чтобы опредѣлить экономическое достоинство или испаряющую способность даннаго топлива, должно показанное въ столбцѣ *A*, таблицы I, число фунтовъ умножить на 100; произведение представить въсь воды въ фунтахъ, которую 100 фунтовъ даннаго топлива могутъ испарить; а раздѣливъ это произведение на помѣщенное въ столбцѣ *K*, таблицы I, число испареній, частное изобразить время въ часахъ, потребное для обращенія въ пары того количества воды, которое 100 фунтовъ даннаго топлива могутъ испарить.

Ньюкастль-Хартлей.

$$\text{Изъ таблицъ: } \left\{ \begin{array}{l} \text{Испаряемая вода 8,23 фунта.} \\ \text{Число испаренія 308.} \end{array} \right.$$

$$823 : 308 = 2,672 \text{ потребное время въ часахъ.}$$

Фордэль-Спмитъ.

Изъ таблицъ: $\left\{ \begin{array}{l} \text{Испаряемая вода } 7,56. \\ \text{Число испаренія } 464,9. \end{array} \right.$

$$756 : 464,9 = 1,626 \text{ потребное время въ часахъ.}$$

5. Для того, чтобы найти объемъ 100 фунтовъ даннаго топлива и ту поверхность, которую оно займетъ на колосниковой рѣшеткѣ, будучи помѣщено слоями въ 12 дюймовъ и въ 6 дюймовъ, должно 1728—число кубич. дюймовъ въ кубическомъ футѣ, умножить на 100, и произведеніе раздѣлить на взятое изъ столбца *B*, таблицы I, число, показывающее вѣсъ кубическаго фута даннаго топлива въ фунтахъ, частное будетъ объемъ 100 фунтовъ даннаго топлива въ куб. дюймахъ; его должно раздѣлить на 12 и изъ полученнаго числа извлечь квадратный корень, который будетъ представлять сторону квадратной площади слоя 100 фунтовъ топлива въ 12 дюймовъ толщины.

Для тогоже, чтобы опредѣлить величину квадратной поверхности слоя 100 фунтовъ топлива въ 6 дюймовъ толщины, должно квадратъ найденной стороны 12 дюймоваго слоя удвоить и извлечь квадратный корень, который и представить сторону квадратной поверхности слоя 100 фунтовъ топлива въ 6 дюймовъ толщины. А для опредѣленія стороны квадратной поверхности слоя 100 фунтовъ топлива въ 4 дюйма толщины, должно квадратъ найденной стороны 12 дюймоваго слоя утроить, и изъ произведенія извлечь квадратный корень, который и представить искомую сторону даннаго слоя.

Ньюкастль-Хартлей. Изъ табл. вѣсъ куб. фута угля 50,5 фунтовъ.

$$1728 \times 100 : 50,5 : 12 = 285,148.$$

$$\sqrt{285,148} = 16,886 \text{ д. — сторона 12 дюймоваго слоя.}$$

$$\sqrt{570,296} = 23,880 \text{ — — — 6 — —}$$

$$\sqrt{855,444} = 29,247 \text{ — — — 4 — —}$$

Фордэль-Спмитъ. Изъ табл. вѣсъ куб. ф. угля 55,0 фунтовъ.

$$1728 \times 100 : 55,0 : 12 = 261,18$$

$$\sqrt{261,18} = 16,180 \text{ д. — сторона 12 дюймоваго слоя.}$$

$$\sqrt{522,36} = 22,883 \text{ д. — — 6 — —}$$

$$\sqrt{783,54} = 28,025 \text{ д. — — 4 — —}$$

6. Для того, чтобы опредѣлить въ кубическомъ футѣ разныхъ сортовъ угля, употребляемаго какъ топливо, ту величину поверхности,

которая позволяетъ воздуху проходить между угольными частицами, должно 144,—число квадратныхъ дюймовъ въ квадратномъ футѣ, умножить на взятый изъ столбца *B*, таблицы I, вѣсъ кубическаго фута даннаго угля, употребленнаго топливомъ; произведеніе раздѣлить на число изъ столбца *C*, таблицы I, показывающее вѣсъ кубическаго фута даннаго угля, какъ сплошнаго тѣла; частное вычесть изъ 144,—остатокъ умножить на 0,666; квадратный корень изъ полученнаго произведенія представить въ дюймахъ сторону квадратной поверхности воздушнаго прохода въ одно-футовой квадратной поверхности даннаго топлива, помѣщеннаго на колосниковой рѣшетѣ.

Ньюкастль-Хартлей Фордэль-Сплинтъ

Вѣсъ куб. ф. угля какъ		
топлива	50,5 —	55,0 —
Вѣсъ куб. ф. угля, какъ		
сплошнаго тѣла	80,27 фун.	78,61 фун.
$144 \times 50,5: 80,27 = 90,594$	$144 \times 55: 78,61 = 100,75$	
$(144 - 90,594) \times 0,666 = 35,568. (144 - 100,75) \times 0,666 = 28,804$		
Сторона иском. квадрата $= \sqrt{35,568} = 5,963 \sqrt{28,804} = 5,366$		

7. Для того, чтобы опредѣлить какое количество атмосфернаго воздуха должно пройти между колосниками, чтобы сжечь 100 фунтовъ даннаго топлива, должно найденное по 3 правилу число кубическихъ футовъ атмосфернаго воздуха раздѣлить на время въ секундахъ, найденное по 4 правилу, частное умножить на сторону квадрата, найденную 5 правиломъ, и произведеніе раздѣлить на сторону квадрата найденную 6 правиломъ; полученное число покажетъ какое количество кубическихъ футовъ атмосфернаго воздуха должно пройти въ секунду между колосниками, для того чтобы сжечь 100 фунтовъ топлива, лежащаго слоемъ въ 12 дюймовъ толщины. Для слоя въ 6 дюймовъ будетъ половина этого числа, а для слоя въ 4 дюйма одна треть.

Ньюкастль-Хартлей

$14790,505: (2,672 \times 3600) \times 16,886: 5,963 = 4,352$ куб. ф. воздуха.

Фордэль-Сплинтъ

$14454,465: (1,626 \times 3600) \times 16,180: 5,366 = 4,554$ куб. ф. воздуха.

Для опредѣленія той величины поверхности колосниковой рѣшетки, на которой топливо лежитъ слоемъ въ 6 дюймовъ толщины, могущее поднять паръ на 212° , что равняется одной нарица-

тельной лошадиной силѣ машины низкаго давленія (съ холодильникомъ), должно найденное 4 правиломъ число фунтовъ воды испаряемой въ часъ 100 фунтами даннаго топлива, раздѣлить на 60, частное умножить, на 27,648—число куб. дюймовъ занимаемыхъ однимъ фунтомъ воды, въ жидкомъ состояніи, на 1669—число куб. дюймовъ, занимаемыхъ однимъ фунтомъ воды обращенной въ паръ, подъ атмосфернымъ давленіемъ,—и на 10—число фунтовъ дѣйствительнаго давленія пара на поршни машины съ холодильникомъ, имѣющей надлежащую пустоту; полученное произведеніе раздѣлить на 12, частное будетъ число фунтовъ, которое можетъ быть поднято паромъ въ одну минуту на высоту одного фута; это число нужно раздѣлить на 44000 (коэффициентъ предложенный г. Паттерсономъ); частное будетъ число лошадиныхъ силъ пара, поднятаго 100 фунтами топлива, лежащаго на колосниковой рѣшеткѣ слоемъ толщиной въ 6 дюймовъ. На это число лошадиныхъ силъ пужно раздѣлить найденную 5 правиломъ величину той поверхности колосниковой рѣшетки, на которой топливо лежитъ слоемъ въ 6 дюймовъ толщины; квадратный корень изъ полученнаго частнаго и представить въ дюймахъ величину стороны квадратной поверхности колосниковой рѣшетки, назначенной помѣщать топливо слоемъ въ 6 дюймовъ, для одной нарицательной силы машины низкаго давленія.

Ньюкастль-Хартлей

$$8,23 \times 100 : 60 \times 27,648 \times 1669 \times 10 : 12 : 44000 = 11,987$$

$$\sqrt{570,296 : 11,987} = 6,897.$$

Фордель-Сплинтъ

$$7,56 \times 100 : 60 \times 27,648 \times 1669 \times 10 : 12 : 44000 = 11,011$$

$$\sqrt{522,36 : 11,011} = 6,895.$$

Для опредѣленія величины поверхности колосниковой рѣшетки, на которой топливо будетъ лежать слоемъ въ 6 дюймовъ толщины, для одной нарицательной лошадиной силы машины безъ холодильника, именно такой, гдѣ дѣйствительное давленіе пара на поршень 30 фунтовъ, а давленіе пара въ котлѣ 50 фунтовъ, должно найденное 4 правиломъ число фунтовъ воды, испаряемой въ часъ 100 фунтами даннаго топлива, раздѣлить на 60, умножить на 27,648—число кубическихъ дюймовъ, занимаемыхъ однимъ фунтомъ воды въ жидкомъ состояніи, и на 552—число кубическихъ дюймовъ одного фунта воды, обращенной подъ давленіемъ 50 фунтовъ въ парообразное состояніе; полученное число умножить на 30—число фунтовъ дѣйствительнаго давленія пара, произведеніе раздѣлить на 12, частное

будетъ число фунтовъ, которое въ одну минуту паръ можетъ поднять на высоту одного фута, его раздѣлить на 44000 (коэффициентъ, предложенный г. Паттерсономъ), полученное частное есть число нарицательныхъ лошадиныхъ силъ пара, поднятаго 100 фунтами даннаго топлива, лежащаго на колосниковой рѣшеткѣ 6 дюймовымъ слоемъ. На это число лошадиныхъ силъ должно раздѣлить найденную 5 правиломъ величину той поверхности колосниковой рѣшетки, на которой топливо лежитъ 6 дюймовымъ слоемъ, корень квадратный изъ полученнаго частнаго и представить въ дюймахъ величину стороны квадратной поверхности колосниковой рѣшетки, назначенной помѣщать топливо слоемъ въ 6 дюймовъ, для одной нарицательной лошадиной силы машины безъ холодильника, при дѣйствительномъ давленіи пара въ 30 фунтовъ.

Ньюкастль-Хартлей

$$8,23 \times 100 : 60 \times 27,648 \times 552 \times 30 : 12 : 44000 = 11,893$$

$$\sqrt{570,296 : 11,893} = 6,924.$$

Фордель-Спаинтъ

$$7,56 \times 100 : 60 \times 27,648 \times 552 \times 30 : 12 : 44000 = 10,925$$

$$\sqrt{522,36 : 10,925} = 6,86.$$

Всѣ вышеисчисленные размѣренія колосниковыхъ рѣшетокъ и равномернаго притока воздуха между ними въ печь, были бы совершенно справедливы еслибы и сама печь была снабжаема топливомъ равномерно, т. е. еслибы оно или подкладывалось машиной, или какимъ нибудь само-снабжающимъ приборомъ, такъ что часть водорода топлива была бы потребляема одновременно съ его углеродомъ; тогда, если бы посредствомъ само-снабжающаго прибора свѣжее топливо могло помѣщаться подъ раскаленнымъ, водородъ свѣжаго топлива (получивъ свою часть кислорода изъ атмосфернаго воздуха, проходящаго сквозь колосники и самое топливо) и остальное за тѣмъ количество кислорода соединялись бы съ углеродомъ, нагрѣтымъ до подлежащей степени; но если печь снабжается топливомъ въ-ручную, тогда потребный, для надлежащаго сгорания топлива, притокъ воздуха, не будетъ равномеренъ, но будетъ увеличиваться въ то время когда водородъ изъ топлива будетъ выдѣляться, и уменьшаться, когда водородъ будетъ сгорать, а слой раскаленнаго топлива будетъ дѣлаться все тоньше и тоньше, пока не подбросягъ новаго. Найдено, что чѣмъ избытокъ процентовъ водорода, въ топливѣ (надъ $3\frac{1}{2}\%$) больше, тѣмъ болѣе также освобождается углерода во время выдѣленія водорода, а слѣдова-

тельно тѣмъ меньше процентъ кокса, оставшагося послѣ сгорания летучихъ частицъ.

8. Для того, чтобы опредѣлить то время, въ которое наибольшее количество кислорода можетъ сжечь данное топливо, предполагая, что горѣніе углерода происходитъ равномерно, должно найденное по 4 правилу время, въ которое 100 фунтовъ даннаго топлива исваряють воду, умножить на число процентовъ оставшагося кокса, помѣщенное въ столбцѣ *H* таблицы II; произведеніе разделить на число процентовъ углерода изъ столбца *B*, таблицы II; частное вычесть изъ вышенайденнаго 4 правиломъ времени; остатокъ покажетъ время въ часахъ, въ которое улетученный водородомъ углеродъ долженъ сгорѣть вмѣстѣ съ водородомъ топлива.

$$\begin{aligned} \text{Ньюкастль-Хартлей} \quad 2,672 \times 64,61 : 81,81 &= 2,110 \\ 2,672 - 2,110 &= 0,562 \text{ часовъ.} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Фордель - Сплинтъ} \quad 1,626 \times 52,03 : 79,58 &= 1,063 \\ 1,626 - 1,063 &= 0,563 \text{ часовъ.} \end{aligned}$$

9. Для того, чтобы найти то количество атмосфернаго воздуха, которое способно доставить необходимый кислородъ для соединенія съ углеродомъ и водородомъ, выдѣлившимся въ найденное правиломъ 8 время, должно число столбца *H* таблицы II вычесть изъ числа столбца *B* таблицы II, остатокъ будетъ процентное содержаніе улетучившагося углерода, его нужно умножить на 2,666 (число, означающее то же самое, что въ 1 правилѣ), къ произведенію придать найденное 2 правиломъ количество кислорода, и полученное число умножить на 4,762, означающее то же, что и въ 3 правилѣ, — произведеніе представить количество атмосфернаго воздуха въ куб. футахъ, необходимое для доставленія достаточнаго количества кислорода для соединенія и съ углеродомъ и съ водородомъ въ найденное 8 правиломъ время.

Ньюкастль-Хартлей.

$$[(81,81 - 64,61) 2,666 + 521,40] 4,762 = 2701,208.$$

Фордель-Сплинтъ.

$$[(79,58 - 52,03) 2,666 + 521,40] 4,762 = 2832,666.$$

Съ выдѣленіемъ водорода во время горѣнія изъ топлива, начинаетъ выходить дымъ изъ трубы, и если нельзя привести въ согласіе съ продуктами угля такого количества кислорода, который бы соединился вполне и съ углеродомъ и съ водородомъ, то

водородъ (какъ имѣющій больше чѣмъ углеродъ сродство съ кислородомъ и соединяющійся при горѣніи съ нимъ въ болѣе холодномъ, чѣмъ углеродъ, состояніи) соединится весь вполне съ кислородомъ; оставшіе же свободнымъ углеродъ соединится съ оставшимся кислородомъ и образуетъ окись углерода, которая выходитъ изъ трубы въ видѣ свѣтящагося темнаго дыма, и теплота, выдѣленная при произведеніи этой окиси, не болѣе двухъ-пятыхъ той теплоты, которая развилась бы, еслибъ тоже количество углерода имѣло себѣ полный эквивалентъ кислорода. Это оттого, что хотя развивающаяся теплота и пропорціональна обыкновенно количеству соединившагося кислорода, однако въ данномъ случаѣ, законъ этотъ непримѣнимъ и если остается мало кислорода или его совсѣмъ не остается, оставшіе свободнымъ углеродъ выходятъ въ видѣ чернаго дыма, отъ котораго не только не получается никакой теплоты, но скорѣе противное, потому что онъ самъ уноситъ часть теплоты, образовавшейся отъ горѣнія водорода. Процессъ приготовленія голландской сажи представляетъ собою примѣръ того, какъ образуется черный дымъ. Иногда случается, что кислорода бываетъ недостаточно даже для полнаго соединенія съ однимъ водородомъ. Въ такомъ случаѣ оставшіе водородъ выходятъ вмѣстѣ съ освободившимся углеродомъ, и если труба или кожухъ надъ нею не высоки, то видно пламя отъ горѣнія водорода наверху. Последнее происходитъ, когда горѣніе бываетъ медленное. При медленномъ горѣніи перегонка топлива происходитъ наилучшимъ образомъ, потому что при этомъ большее количество кислорода атмосфернаго воздуха соединяется съ углеродомъ у наружныхъ оконечностей колосниковъ, гдѣ и образуетъ весьма сильный жаръ, который во многихъ случаяхъ плавить самую рѣшетку и сжигаетъ и перегоняетъ находившееся на немъ топливо, въ то время, когда кислородъ весь потребится; продукты перегонки выходятъ вмѣстѣ съ углекислымъ газомъ, или окисъ углерода выходитъ съ азотомъ. Сущность этого процесса горѣнія состоитъ въ томъ, что тутъ, при горѣніи топлива, поглощается кислорода только незначительная часть сравнительно съ топливомъ, тогда какъ при надлежащемъ горѣніи кислороду бываетъ потреблено наибольшее количество, сравнительно съ топливомъ.

Для исправленія недостатковъ, происходящихъ отъ неравномернаго притока воздуха въ печи, снабжаемая топливомъ въ-ручную, можно предложить много, сообразно съ количествомъ притекающаго воздуха, методовъ снабженія печей, и г. Уаттъ предложилъ очень хорошую систему, помѣстивъ болѣе толстый слой топлива у отвер-

стія печи по преимуществу на мертвомъ листѣ, такъ что случайно разложившіяся нѣсколько болѣе летучія части топлива, припадая медленно въ соприкосновеніе съ находящимся на колосниковой рѣшеткѣ раскаленнымъ топливомъ вмѣстѣ съ нимъ сгораютъ. Когда же находящійся на колосниковой рѣшеткѣ слой топлива уменьшится въ своей толщинѣ, то излишекъ болѣе толстаго слоя, находящагося у отверстія, распространится по всей рѣшеткѣ, а свѣжее топливо, по прежнему, помѣстятъ главнымъ образомъ у печнаго отверстія. Ясно, что когда снабженіе печи топливомъ происходитъ въ-ручную, то для полнаго и экономическаго сжиганія топлива нѣтъ необходимости имѣть постоянно совершенно правильный и равномерный притокъ воздуха, а потому, когда все потребное количество атмосфернаго воздуха не можетъ быть доставлено чрезъ колосниковую рѣшетку, то очень хорошо можно устроить дополнительный притокъ чрезъ отверстіе съ регуляторами, сдѣланное въ печныхъ дверкахъ, или же, если печь и колосниковыя рѣшетки длинны, то этотъ притокъ можетъ быть доставленъ къ печному порогу посредствомъ проведенныхъ туда трубъ съ регуляторами. Эти регуляторы можно устроить само-дѣйствующими въ связи съ печными дверцами. Поперекъ всей поверхности колосниковъ рѣшетки въ пустыхъ мѣстахъ между колосниками должно устроить зольники съ дверцами, снабженными золотниками для регулированія притока воздуха и для того, чтобы можно было ими дѣйствовать какъ заслонками тамъ, гдѣ выдѣляющаяся теплота должна быть задержана на короткое время. Для того, чтобы летучіе продукты топлива могли какъ слѣдуетъ смѣшаться и соединиться прежде чѣмъ они будутъ привлечены надъ очагъ и втѣснены въ углекислый газъ и азотъ поглощаемаго воздуха, должно имѣть достаточное свободное пространство надъ колосниковой рѣшеткой, что также необходимо и для предохраненія отъ перегоранія нижней части котла, чему бы она подверглась, еслибъ находилась чрезчуръ близко отъ накаливаемаго до-бѣла топлива. Я нашелъ эмпирическое правило, что среднимъ числомъ это пространство должно быть надъ слоемъ топлива въ 2 куб. фута на каждый квадратный футъ поверхности колосниковой рѣшетки, такъ что высота этого пространства вмѣстѣ съ толщиной слоя топлива составитъ среднее разстояніе, на которое долженъ отстоять котелъ отъ колосниковой рѣшетки. Здѣсь можно замѣтить, что вообще гораздо выгоднѣе, чтобы слой топлива на колосниковой рѣшеткѣ былъ толще; потому что паръ высокаго давленія поднимать гораздо экономичнѣе, такъ какъ изъ сравненія величинъ колосниковыхъ рѣшетокъ, потребныхъ для наливатель-

ной лошадиной силы машины съ холодильникомъ и безъ него, было замѣчено что эти величины почти равны между собою; откуда, очевидно, что работа паромъ высокаго давленія гораздо выгоднѣе и именно во столько разъ, во сколько количество пара высокаго давленія менѣе равнаго ему по упругости количества пара низкаго давленія, т. е. въ $2\frac{1}{2}$ раза. Что же касается до величины поверхности надъ печнымъ порогомъ, то для того чтобы обезпечить надлежащее горѣніе въ печи, необходимо, чтобы продукты горѣнія не проходили чрезъ печной порогъ или не выходили сквозь дымовые пролеты въ большемъ количествѣ противу того, сколько притекаетъ воздуха между колосниковыми рѣшетками.

10. Для того, чтобы опредѣлить ту величину поверхности, которая должна быть у конца колосниковой рѣшетки надъ печнымъ порогомъ, должно, къ найденной 6 правиломъ величинѣ поверхности воздушнаго прохода, въ одномъ квадратномъ футѣ даннаго топлива, помѣщеннаго на колосниковой рѣшеткѣ, прибавить еще $\frac{1}{30}$ этой поверхности, на непринятое прежде въ расчетъ увеличеніе въ соединеніи водорода съ кислородомъ и другихъ продуктовъ топлива, такъ какъ температура въ печи навѣрно достигнетъ 1000 градусовъ; сумму умножить на 3, и изъ произведенія извлечь квадратный корень, который представитъ величину въ дюймахъ стороны квадратной поверхности отверстія надъ печнымъ порогомъ, на каждый квадратный футъ колосниковой рѣшетки.

Ньюкастль-Хартлей.

$$\sqrt{(35,568 + 35,568 : 30) \times 3} = 10,498 \text{ д. велич. стор. квадрата.}$$

Фордем-Сплитъ.

$$\sqrt{(28,472 + 28,472 : 30) \times 3} = 9,394 \text{ д. велич. стор. квадрата.}$$

Ни одна часть поперечнаго сѣченія дымоваго пролета не должна быть меньше поверхности надъ печнымъ порогомъ; напротивъ того, можно скорѣе дымовой пролетъ сдѣлать немного шире для того, чтобы при осажденіи на его стѣнкахъ сажи, самъ онъ ни въ какомъ случаѣ не былъ меньше поверхности надъ печнымъ порогомъ; разстояніе же между печью и трубой должно быть какъ можно меньше. Для того, чтобы дымовая труба, соединенная съ печью, исполняла какъ слѣдуетъ свое назначеніе — доставлять силу для введенія въ печь потребнаго количества воздуха, — необходимо, чтобы размѣренія трубы были соотвѣтственны испускаемой котломъ теплотѣ.

11. Для того, чтобы опредѣлить объемъ пространства, находя-

пагося внутри дымовой трубы, должно найденное 7 правиломъ число кубическихъ футъ воздуха, которое должно пройти въ секунду чрезъ колосниковую рѣшетку, возвысить въ квадратъ и умножить на 0,002288, произведение будетъ вѣсъ этого воздуха въ фунтахъ; его нужно умножить на 0,333 — отношение, которое по меньшей мѣрѣ существуетъ между разстояніемъ колосниковъ одного отъ другаго, къ ширинѣ самихъ колосниковъ; полученное число будетъ давленіе въ фунтахъ на квадратный футъ колосниковъ. Изъ температуры продуктовъ горѣнія входящихъ, въ трубу, которая можетъ быть принята равною температурѣ пара въ котлѣ, т. е. 212°, должно вычесть температуру атмосфернаго воздуха, принятую въ 60°, разность раздѣлить на 490,8—дифференціальное увеличеніе объема на каждый градусъ тепла по Фаренгейту выше 32°; къ полученному числу придать единицу, сумму умножить на 1728, произведение будетъ то число кубическихъ дюймовъ разрѣженнаго воздуха, накопляющагося внутри трубы, которое по вѣсу равно числу кубич. дюймовъ, заключающихся въ куб. футѣ наружнаго воздуха. На это число кубич. дюймовъ разрѣженнаго воздуха должно раздѣлить 1728, умноженное на 535,68—вѣсъ въ гранахъ куб. фута воздуха при обыкновенной температурѣ; если частное вычесть изъ 535,68, то остатокъ покажетъ на сколько вѣсъ кубическаго фута разрѣженнаго воздуха легче вѣса кубическаго фута наружнаго воздуха; эту разность должно умножить на 0,333 величину поверхности прохода воздуха въ печь, принимая всю поверхность колосниковой рѣшетки за единицу. На это произведение должно раздѣлить полученную величину давленія въ фунтахъ на квадратный футъ колосниковъ, обращенное въ граны (для чего нужно давленіе въ фунтахъ умножить на 7000), частное представить въ футахъ высоту столба разрѣженнаго воздуха, которымъ уравнивается давленіе на квадратный футъ колосниковой поверхности.

Ньюкастль-Хартлей

$$\begin{aligned}
 (4,352)^2 \times 0,002288 \times 0,333 &= 0,01443 \\
 [(212-60) : 490,8 + 1] \times 1728 &= 2261,592 \\
 535,68 \times 1728 : 2261,592 &= 409,228 \\
 (535,68 - 409,228) \times 0,333 &= 42,108 \\
 0,01443 \times 7000 &= 101,01 \\
 101,01 : 42,108 &= 2,398 \text{ футъ.}
 \end{aligned}$$

Надо однако замѣтить, что площадь внутренняго поперечнаго сѣченія трубы у вершины должна быть равна величинѣ поверх-

ности прохода для воздуха между колосниками, такъ какъ предыдущія вычисленія показали, что то количество воздуха, которое проходитъ между колосниками, гораздо менѣе, нежели сколько бы его нужно было для надлежащаго горѣнія топлива. Изъ статьи д-ра Юра, читанной въ 1863 году въ королевскомъ обществѣ, видно, что скорость, съ которою выходятъ изъ печей летучіе продукты горѣнія, найдена имъ 36 въ секунду и какъ въ такомъ состояніи эти продукты по видимому слѣдуютъ постоянному закону, то весьма естественно вывести предположеніе, что еслибы продуктамъ топлива было доставлено кислорода приближенно почти такое же количество, въ какомъ они выходятъ изъ трубы, то горѣніе произошло бы болѣе совершенное и изъ топлива можно было бы извлечь полное количество теплоты.

12. Для того, чтобы опредѣлить такую высоту трубы, по известнымъ количеству притока воздуха между колосниками, поверхности колосниковъ, и давленіи пара, должно возвысить въ квадратъ то количество воздуха, которое должно притекать, или что то же, скорость, съ которою онъ будетъ входить, за тѣмъ этотъ квадратъ умножить на 0,002288, произведеніе умножить на величину поверхности колосниковъ, умноженную на 0,333, произведеніе будетъ представлять то давленіе, которое оказываетъ воздухъ въ проходахъ колосниковой рѣшетки; давленіе это въ фунтахъ, помноживъ на 7000, получимъ величину давленія въ гранахъ. Это послѣднее число надо раздѣлить на найденную по 11 правилу разность между вѣсомъ кубическаго фута наружнаго воздуха и кубическаго фута разрѣженнаго, частное будетъ объемъ столба воздуха, производящаго вышенайденное давленіе. Раздѣливъ его на величину поверхности проходовъ для воздуха между колосниками, получимъ искомую высоту трубы въ футахъ. Если найденная высота будетъ больше 100, то ее нужно раздѣлить на 100 и изъ частнаго извлечь квадратный корень, который будетъ представлять въ футахъ величину стороны квадратной поверхности отверстія трубы на верху; если же труба круглая, то, умноживъ величину стороны на 1,128, произведеніе представить діаметръ трубы, которой отверстіе будетъ имѣть ту же поверхность. Предположимъ, что притокъ воздуха 36 футъ въ секунду, поверхность колосниковъ 21 квадр. футъ, а давленіе пара вмѣстѣ съ давленіемъ атмосферы 50 фунтовъ.

$$(36)^2 \times 0,00288 \times 21 \times 0,333 \times 7000 = 145139,715$$

$$[(281 - 60) : 490,8 + 1] \times 1728 = 2505,60$$

$$535,680 \times 1728 : 2505,60 = 369,394$$

$$535,680 - 369,394 = 166,286$$

$$145139,715 : 166,286 = 872,831 \text{ футъ, высота трубы.}$$

$$\sqrt{872,831 : 100} = 2,954 \text{ футъ, сторона квадрата}$$

$$2,954 \times 1,128 = 3,332 \text{ футъ діаметръ трубы.}$$

$$21 \times 0,333 = 6,993$$

$$872,831 : 6,993 = 124,81 \text{ ф. высота}$$

$$\sqrt{6,993} = 2,644 \text{ ф. сторона квадрата}$$

$$2,644 \times 1,128 = 2,982 \text{ ф. діаметръ.}$$

Отсюда можно вывести, что хорошо было бы, еслибъ *minimum* высоты трубы былъ въ 100 футъ; не для того, чтобы эта высота необходимо нужна была для тяги; нѣтъ, напротивъ того, многія изъ заостренныхъ сверху трубъ въ нашихъ мануфактурныхъ городахъ были бы гораздо дѣйствительнѣе, еслибъ высоты ихъ были уменьшены до этой величины; высота въ 100 футъ полезна потому, что дастъ время вреднымъ продуктамъ полного горѣнія выходящимъ изъ трубы, распространиться въ окружающей атмосферѣ прежде чѣмъ они опустятся на землю, къ которой они стремятся вслѣдствіе большей своей плотности.

Относительно котловъ вообще должно сказать, что можно почерпнуть много важныхъ свѣдѣній изъ сочиненія гражданскаго инженера г. Вильяма Фейрбейрна (William Fairbairn Esq. C. E.) «Полезныя свѣдѣнія для инженеровъ» Useful information for Engineers; однако и къ нему можно еще кое-что прибавить. Мнѣ постоянно казалось, что количество воды въ котлѣ слишкомъ велико сравнительно съ паровымъ пространствомъ, принимая во вниманіе, что даже тамъ, гдѣ упругая сила пара на 105 фунтовъ превышаетъ атмосферное давленіе, вода все-таки въ 240 разъ плотнѣе пара. И такъ какъ въ котлѣ вода только и нужна для обращенія ея въ пары, то въ строгой точности казалось бы совершенно достаточнымъ вить воду въ такомъ содержаніи, а потому и нелегко себѣ объяснить то правило, что половина объема всего котла должна быть занята водой, другая же половина паромъ. Г. Уаттъ въ телѣго и копно-образныхъ котлахъ немного исправилъ этотъ недостатокъ, сдѣлавъ дно и бока ихъ вогнутыми, и помѣстивъ въ нихъ насквозь дымовые пролеты. Въ котлѣ Корниша (Cornish) недостатокъ этотъ былъ еще больше исправленъ, и еще того болѣе въ котлахъ морскомъ, трубчатомъ и локомотивномъ, однакоже не видно, чтобы измѣненія въ нихъ сдѣланы были для того, чтобы приблизиться къ дѣйствительному отношенію между водой и паромъ, скорѣе же для увеличенія нагрѣвательной поверхности котла. Но было

замѣчено, что дѣйствуетъ не вся нагрѣвательная поверхность состоящая изъ внутреннихъ трубъ и пролетовъ, такъ какъ въ томъ случаѣ, когда жаръ сообщенъ котлу снизу, вода нагрѣвается скорѣе и паръ образуется быстрѣе, также и тогда, когда при большой длинѣ котла или при двойномъ или тройномъ ходѣ, по которымъ должны были проходить накаленные продукты топлива, большая часть послѣдняго хода оставалась недѣйствительной, такъ какъ вся теплота поглощалась раньше входа въ него. А потому необходимо, чтобы котлы, имѣющие возвратные дымовые пролеты (съ обратнымъ ходомъ) не были бы слишкомъ длинны, и въ тѣхъ изъ нихъ, у которыхъ три хода, одинъ долженъ быть во внутреннемъ пролетѣ, а другой прямо подъ котломъ. Что касается пролетовъ, то котель Корниша съ двойнымъ дымовымъ пролетомъ (двойнымъ дымомъ) представляетъ въ этомъ отношеніи послѣднее усовершенствованіе, но только усовершенствованіе это не относится ни до топковъ ни до печнаго мостика. Ни въ одномъ изъ котловъ Корниша даже съ однимъ пролетомъ (съ обыкновеннымъ дымомъ) нѣтъ сверху топокъ или сверху печнаго мостика, пространства достаточнаго для образованія полного сгоранія топлива. Котель въ родѣ Корниша, устроенный на подобіе котла Буттерли (Butterly), удовлетворилъ бы этому послѣднему недостатку, или еще скорѣе этому удовлетворилъ бы котель, также въ родѣ Корниша, но съ печью какъ у локомотива, и съ трубками въ три раза длиннѣе локомотивныхъ трубокъ въ 25 футъ длины, въ томъ случаѣ, когда трубки желѣзныя; проводимая же сила мѣди относится къ желѣзу какъ 24 къ 1. Хорошо бы этого рода котлы устроить такъ, чтобы продукты горѣнія могли проходить и подъ нижнею его частію и сквозь трубки. Въ такомъ случаѣ продукты горѣнія оставляя котель у поверхности воды, будутъ все время дѣйствовать на поднятіе пара. Если же трубкамъ предпочесть широкіе пролеты, то ихъ можно сдѣлать овальными и внутри этихъ пролетовъ около центра помѣстить три ряда вертикальныхъ трубокъ, расширяющихся къ верху (діаметръ которыхъ больше на верху, чѣмъ внизу), длина котла должна быть отъ 15 до 18 футъ; продукты горѣнія, проходя изъ внутренней части котла подъ нижнюю его часть, раздѣлятся и возвратятся вдоль по его бокамъ. Для употребленія на берегу можно устроить котель еще другаго рода: цилиндрической формы съ яйцеобразными оконечностями и съ уменьшеннымъ количествомъ воды, посредствомъ другой внутренней части котла, выходящей изъ воды на 6 дюймовъ; водяное пространство между этою частію, которую можно назвать паровымъ корпусомъ, и наружнымъ котломъ постепенно

разширяется вверх до поверхности воды. Вслѣдствіе этого уменьшенія количества воды, отношеніе пространствъ водянаго къ паровому приближается къ надлежащему и если питающая вода будетъ ударяться о паровой корпусъ, то это во многихъ точкахъ произведетъ надлежащую циркуляцію воды, находящейся въ состояніи кипѣнія, что въ свою очередь увеличитъ быстроту образованія пара, дастъ большее паровое пространство, и предохранитъ отъ взрыва, такъ какъ недостатокъ пароваго пространства въ котлахъ очень часто служитъ причиною къ измѣненію въ нихъ давленія пара и даже можетъ быть причиною взрыва. Самый паровой корпусъ будетъ удерживаться на своемъ мѣстѣ посредствомъ болтовъ, помѣщенныхъ гдѣ слѣдуетъ. Если этотъ котель сдѣлать по висячей системѣ, съ наружнымъ пролетомъ (идущимъ вокругъ котла) надлежащаго поперечнаго сѣченія, и съ оконечнымъ пролетомъ, помѣщеннымъ у поверхности воды и равнымъ, по ширинѣ, полной ширинѣ котла, взятой съ боковыми пролетами же, такой ширины, чтобы поверхность поперечнаго его сѣченія была равна поверхности надъ печнымъ порогомъ, то котель этотъ представитъ слѣдующія выгоды: котель будетъ постоянно висѣть въ пламени или въ жару отъ раскаленнаго до бѣла топлива, при чемъ вся огненная поверхность котла будетъ почти все время сохранять однообразную температуру и притомъ къ этой поверхности нагрѣваніе будетъ прилагаемо такъ, что вода будетъ нагрѣваться при посредствѣ выпуклости и ни одна изъ огненныхъ поверхностей, не имѣя покатого положенія, не будетъ покрыта сажею, что обыкновенно бываетъ въ послѣднемъ пролетѣ или оборотѣ трехъ-ходныхъ пролетовъ; а эта сажа, дѣйствуя какъ проводникъ, препятствуетъ передать свое вліяніе на воду и тому малому количеству теплоты, которое осталось отъ поглощенія и проходить этимъ пролетомъ.

Въ тѣхъ морскихъ котлахъ, гдѣ употребляютъ пролеты, послѣдніе не должны быть длиннѣе 25 футовъ, у вершины должны быть уже, около водяное пространство у вершины пролета будетъ шире, и чѣмъ отношеніе между водянымъ пространствомъ ближе къ отношенію между количествомъ воды и тѣмъ количествомъ пара, который можетъ изъ нея образоваться, тѣмъ лучше, потому что на паровыхъ судахъ сохраненіе мѣста весьма важно.

Хотя было много говорено въ пользу большихъ печей и медленнаго горѣнія, но мои постоянныя испытанія всегда показывали, что когда печь не слишкомъ велика, но достаточна для помѣщенія необходимаго количества топлива, пространство надъ колосниками представляло достаточно мѣста для того, чтобы продукты горѣнія топлива

могли какъ слѣдуетъ смѣшаться съ кислородомъ воздуха, поверхность печнаго мостика и дымовыхъ пролетовъ достаточная для сообщенія теплоты, но также такой величины, чтобы ни воздухъ ни продохнуть горѣнія, не могли проходить надъ мостикомъ и въ пролеты въ количествѣ большемъ того, сколько входило воздуха въ топку, и труба достаточной величины для произведенія необходимой тяги и давленія на печь, то чѣмъ болѣе былъ притокъ воздуха въ печь (если только онъ не превосходилъ 36 куб. футъ въ секунду), тѣмъ совершеннѣе было горѣніе топлива и тѣмъ большее получалось количество работы, отъ того же количества потраченного топлива.

Посредствомъ усиленной тяги можно всегда въ локомотивѣ, идущемъ полнымъ ходомъ, поднять паръ, необходимый для поддержанія этой скорости. Относительно же формы вершины или оконечности трубы существуетъ множество весьма странныхъ теорій, безъ достаточныхъ однако же оснований, почему бы одна должна быть принята преимущественно предъ другой, такъ какъ главное условіе для вершины трубы состоитъ въ томъ, чтобы дозволить разрѣженному воздуху выходить изъ нея свободно; но нѣкоторыя формы оконечностей не представляютъ этого во всякую погоду, такъ напр. обелискообразная вершина, съ центральною внутри діафрагмою представляетъ сопротивленіе вѣтру, дующему сверху, вслѣдствіе чего тяга должна будетъ приостанавливаться во время сильныхъ порывовъ вѣтра, ударяющихъ сверху на діафрагму и вдавливающихъ ее въ трубу до тѣхъ поръ, пока выходящій потокъ не преодолеетъ вѣтра. Самая лучшая форма вершины трубы, это такая, которая имѣетъ изъ внутренняго отверстія разширеніе внаружу, такъ что, если вѣтеръ ударитъ въ трубу, то будетъ имѣть стремленіе вверхъ и скорѣе будетъ способствовать, нежели препятствовать восходящему потоку.

Постоянно считалось, что увеличеніе вышины трубы есть радикальное средство для исклѣненія тѣхъ недостатковъ, которые происходятъ отъ дурно-устроенныхъ печей и дымныхъ каминновъ въ жилыхъ домахъ.

Если разсматривать выгоды, происходящія отъ вышины трубы не для горѣнія, но для вентиляціи, то увеличеніе высоты окажется имѣющимъ огромное вліяніе на тягу, такъ, напр., всѣмъ каменщикамъ очень хорошо извѣстенъ тотъ фактъ, что даже во время самыхъ сильныхъ жаровъ, когда воздухъ внутри трубы очень холоденъ, сравнительно съ наружнымъ, все-таки въ трубѣ бываетъ постоянно восходящій потокъ воздуха и потокъ этотъ тѣмъ сильнѣе, чѣмъ выше труба; въ высокихъ трубахъ онъ бываетъ такъ

значителенъ и равномеренъ, что изъ этого слѣдуетъ выводъ, что воздушный столбъ внутри трубы не можетъ быть плотнѣе воздуха, окружающаго трубу у вершины ея. Если это заключеніе справедливо, какъ я и полагаю, потому что ничѣмъ другимъ нельзя объяснить восходящаго потока, то это не согласуется съ тѣмъ нынѣ общепринятымъ закономъ о тяжести воздуха, который состоитъ въ томъ, что воздухъ, подобно листамъ бумаги, лежитъ слоями одинъ надъ другимъ, и верхній слой имѣетъ только собственный вѣсъ, но всякій нижній поддерживаетъ на себѣ вѣсъ всѣхъ вышележащихъ его слоевъ, такъ что у поверхности земли нижній слой держитъ на себѣ столбъ воздуха, оказывающій на кв. дюймъ давленіе въ 14,7 фунтовъ. Если этотъ законъ общій, то число слоевъ воздуха внутри трубы будетъ то же, что и снаружи, и если воздухъ внутри холоднѣе, то вслѣдствіе этого онъ будетъ плотнѣе и потокъ воздуха образуется скорѣе книзу чѣмъ вверхъ; такого рода случай представляется въ туннелѣ (съ которымъ я хорошо знакомъ) желѣзной дороги въ Единбургѣ, идущемъ изъ Скотландъ-Стритъ (Scotland-Street) въ Принсесъ-Стритъ (Princes-Street), длина его 1008 ярдовъ (432 саж.), и у Принсесъ-Стритъ онъ на 116 футъ выше, чѣмъ у Скотландъ-Стритъ, но поперечное его сѣченіе на довольно значительномъ протяженіи со стороны Скотландъ-Стритъ больше чѣмъ поперечное сѣченіе остальной части. Въ жаркую погоду, когда большое количество разрѣженного воздуха находится въ болѣе низкомъ концѣ (т. е. у Скотландъ-Стритъ) всегда сильный потокъ воздуха идетъ въ Скотландъ-Стритъ.

Движеніе воздуха въ холодномъ состояніи представляетъ еще ту особенность, что онъ движется обратно тому, какъ движется вода въ сифонѣ, т. е. поднимается по длинному концу, а опускается по короткому; это замѣчается дѣйствительно въ трубкѣ въ то время, когда окружающій воздухъ находится въ спокойномъ состояніи, и движеніе это усиливается, когда длинный конецъ или шире или длиннѣе; эта особенность движенія въ трубкѣ происходитъ отъ того, что трубка представляетъ изъ себя родъ обращеннаго сифона, при чемъ длинный конецъ трубки такъ высокъ, что достигаетъ слоя атмосферы болѣе легкаго на столько, что происходящая отъ этого разность въ вѣсѣ воздуха въ состояніи преодолѣть треніе. Д-ръ Шоунъ (D. Shawne), замѣтивъ это явленіе, получилъ патентъ на вентилированіе зданій посредствомъ введенія въ нихъ сифонныхъ трубокъ, но въ описаніи своего патента онъ сознается, что не могъ дать себѣ отчета ни въ дѣйствиіи воздуха, ни на какомъ основаніи движеніе его происходило, а какъ кромѣ того д-ру Шоуну

не было извѣстно, что, сдѣлавши длинный конецъ еще длиннѣе и шире, онъ этимъ бы усилилъ дѣйствіе тяги, то патентъ его въ такомъ видѣ, какъ онъ его предложилъ, не получилъ примѣненія и палъ.

Минерамъ очень хорошо извѣстно, что при рытіи шахтъ безъ колодцевъ нѣтъ возможности ни избавиться отъ порохового дыма, остающагося отъ взрывовъ, ни сдѣлать возможнымъ доступъ чистаго воздуха, необходимаго для поддержанія рабочихъ; но, когда въ шахту вставлены колодцы и какъ обыкновенно бываетъ, что одна сторона длиннѣе другой, то воздухъ опускался по меньшей сторонѣ раздѣленной шахты, поднимется вверхъ по большей. Въ рудникахъ, гдѣ существуетъ такая большая потребность въ хорошей вентиляціи, можно воспользоваться этою особенностью, только для этого надо имѣть верхнюю шахту значительно болѣе нижней. Въ минахъ, гдѣ углекислый водородъ существуетъ въ большомъ количествѣ, тяга вверхъ можетъ безъ помощи печи быть усилена просто введеніемъ чрезъ трубку въ верхнюю шахту какихъ нибудь горючихъ газовъ, гдѣ ихъ и должно сжечь, чѣмъ сохранится топливо, а вслѣдствіе теплоты, освободившейся при горѣніи газа, весьма сильно разрѣдится воздухъ и усилится тяга, что и будетъ способствовать къ увлеченію вредныхъ газовъ; входъ въ верхнюю часть шахты, разумѣется, долженъ всегда быть одинаковой величины съ площадью поперечнаго сѣченія шахты; у входа должны быть дверцы, которыя бы можно было сдвигать для измѣненія тяги, когда это нужно.

Я ужъ говорилъ, что дѣйствіе нѣкоторыхъ изъ высокихъ трубъ, кверху заостренныхъ, было бы гораздо больше, еслибъ вышину ихъ немного уменьшить и именно на слѣдующихъ основаніяхъ: такъ какъ столбъ разрѣженнаго воздуха, выходящаго изъ трубы, опредѣляется площадью наименьшаго сѣченія трубы, умноженной на высоту трубы, то поэтому должно взять такую высоту, при которой площадь поперечнаго сѣченія у вершины равна величинѣ площади воздушнаго прохода между колосниками, напр. 6,993 кв. футъ; или же такъ взять, какъ въ правилѣ 12, гдѣ сторона квадрата площади поперечнаго сѣченія трубы у вершины равна 2,644 фута, столбъ воздуха въ 872,831 куб. фута и высота трубы 121,81 футъ. Но, еслибъ высоту этой трубы увеличить на 48 футъ и заострить на 8 футъ 1 дюймъ, то сторона квадрата у вершины уменьшается съ каждой стороны на 1 футъ, и останется усѣченная поверхность въ 2,702 кв. футъ, что умноженное на 169,81 увеличенную высоту трубы дастъ объемъ около 400 куб. футъ, тогда какъ при прежней высотѣ столбъ былъ въ 872,831 куб. футъ.

Въ заключеніе должно сказать, что представляется дѣломъ первой важности искоренить въ рабочихъ, занимающихся такими воздвиженіями сооружений, при которыхъ имъ приходится имѣть дѣло съ потоками воздуха или газа, тѣ укоренившіяся въ нихъ обветшалыя свѣдѣнія касательно законовъ движенія этихъ потоковъ, и познакомить ихъ съ дѣйствительными свойствами и законами этого движенія, такъ какъ во многихъ случаяхъ бываетъ, что рабочіе видя, что полученныя ими наставленія или планы производимыхъ ими работъ совершенно обратны тѣмъ свѣдѣніямъ (напр. что сжатые тѣсно колосники полезны для хорошей работы печи), которыя они имѣли въ теченіе всей своей жизни, то они не будутъ много сочувствовать производимой ими работѣ и неисполненіемъ ея въ точности, по своему мнѣнію, не позволять ей быть испорченной окончательно. Изъ того, чему я былъ самъ свидѣтелемъ, я могу сказать, что, заподазриваясь исполнить какую нибудь работу, никогда не исполняютъ этого въ точности, и желаемого можно достигнуть только послѣ новой передѣлки. Меня очень долго преслѣдовала мысль, что, вѣроятно, подобнымъ же образомъ была произведена работа воздушныхъ проходовъ для вентилированія нижняго парламента, при чемъ сдѣлано много видимыхъ погрѣшностей. Когда я имѣлъ случай читать описаніе производства работъ по вентилированію этого зданія и видѣлъ эти работы на модели д-ра Босвели Рида, то система оказалась превосходною; но еслибъ по какому нибудь случаю отверстія, чрезъ которыя воздухъ различныхъ температуръ долженъ былъ проходить, были бы непропорціональны плотностямъ воздуха, т. е. или большее отверстіе сдѣлано для холоднаго воздуха, а меньшее для теплаго, или, еслибъ оба были сдѣланы равными, то каждого изъ этихъ обстоятельствъ достаточно было бы, чтобы разстроить до нѣкоторой степени надлежащую вентиляцію. Въ системѣ вентилированія комнатъ посредствомъ отверстія съ клапаномъ, входящимъ въ трубу, проходящую въ комнаты, діаметръ прокладки у отверстія вверху всегда долженъ быть на 1 д. больше чѣмъ внизу; прокладки отверстія въ кухонныхъ трубахъ должны быть на $\frac{2}{3}$ больше чѣмъ для комнатныхъ, и на трубу не слѣдуетъ надѣвать колпакъ меньшей величины, чѣмъ прокладки воздушныхъ проушинъ.

ПЕТРОЛЕУМЪ (КЕРОСИНЪ) КАКЪ ТОПЛИВО.

Вице-адмиралъ Тегетхофъ изъ Нью-Орлеана, отъ 16 августа, представилъ въ морское отдѣленіе австрійскаго военнаго министерства нижеслѣдующее донесеніе. На пути изъ Балтимора въ Цинцинати я познакомился съ г. Сарони, взявшимъ въ декабрѣ прошлаго года въ Вашингтонѣ привилегію на изобрѣтенный имъ способъ употребленія петролеума въ видѣ топлива на пароходахъ. Съ большою предупредительностію г. Сарони показалъ мнѣ свои планы и пригласилъ меня сопутствовать ему на пробномъ рейсѣ по рѣкѣ Огіо, на его пароходѣ *Fire King*, отопляемомъ петролеумомъ, и тѣмъ доставилъ мнѣ возможность ознакомиться съ новыми приспособленіями для этого топлива.

Fire King имѣетъ 120 ф. длины, въ 200 тоннъ и 80 силъ; какъ здѣсь бываетъ часто, колесо устроено у него сзади (*Sternwheeler*) и сидитъ очень мелко. Котлы обыкновенные цилиндрическіе, около 18 ф. длины.

Изобрѣтеніе г. Сарони главнѣйше состоитъ въ томъ, что онъ сжигаетъ не самый петролеумъ въ жидкомъ состояніи (надъ этимъ способомъ опыты производились уже прежде въ Соединенныхъ Штатахъ и въ Англіи, но не привели къ удовлетворительнымъ результатамъ), но газъ петролеума или паръ, который онъ воспроизводитъ съ большою легкостію въ моментъ надобности. На *Fire King* запасъ петролеума хранится въ двухъ сосудахъ изъ гальванизированной желѣзной жести, устроенныхъ надъ котлами въ 8 футахъ. Сосуды эти имѣютъ $5\frac{1}{2}$ футъ вышины и $5\frac{1}{2}$ ф. въ діаметрѣ и въ нихъ можно хранить 2000 галлоновъ (около 600 ведеръ), что достаточно на 12 дней. (*)

Изъ резервуара петролеумъ спускается по трубамъ въ 1 д. въ діаметрѣ, на обѣ стороны, до половины высоты котловъ, откуда трубы идутъ по длинѣ судна. Изъ этихъ послѣднихъ проведенны

(*) Считаю 2000 галлоновъ на 23240 часовъ-силъ, оказывается на каждую силу въ часъ требуется 0,086 гал., т. е. около 2,58 чаренъ.

подъ котель на каждой сторонѣ въ двухъ отдѣленіяхъ по 7 тонкихъ трубъ, составляющихъ съ другими вдоль идущими трубами, рѣшетку, на которой устроено 700 горѣлокъ литыхъ изъ мѣди.

Планъ *A* представляетъ точный видъ горѣлки, въ настоящую величину.

Планъ *B* представляетъ глазомѣрный видъ рѣшетки. Она окружена спущенными стѣнками котловъ; на днѣ этого кожуха просверлено отъ 15 до 20 рядовъ круглыхъ дыръ въ 1 д., а съ прочихъ сторонъ замазано глиною.

Давленіе, оказываемое высотой резервуара, гонитъ петролеумъ чрезъ всѣ трубки до горѣлокъ, имѣющихъ по срединѣ концовъ отверстія, величиною въ кончикъ иглы. Когда понадобится развести огонь подъ котлами, то помощію простой спиртовой лампы чрезъ дюймовыя дыры внизу, зажигаютъ нѣсколько горѣлокъ. Въ первый моментъ петролеумъ горитъ очень слабо, но согрѣвая постепенно находящіеся вокругъ пламени три шипа (prongs), сообщаетъ теплоту трубамъ. Какъ только трубы нагрѣются, петролеумъ начинаетъ испаряться и гонитъ образующійся паръ назадъ до того мѣста, гдѣ трубы имѣютъ достаточную степень теплоты. Тогда начинается горѣніе самого газа и свѣтложелтые огоньки петролеума очень быстро замѣняются чувствительнымъ голубымъ газовымъ пламенемъ, которое въ то же время сообщается всѣмъ горѣлкамъ.

По мѣрѣ горѣнія, сжигаемый газъ пополняется. Главныя трубы, а также и 28 остальныхъ снабжены кранами, посредствомъ которыхъ легко уменьшить или прекратить притокъ петролеума. Одинъ рабочій легко управляетъ при топкѣ котла и уравниваніи огня.

Fire King дѣлалъ наканунѣ пробный рейсъ, и вода не была выпущена изъ котловъ; когда мы прибыли на пароходъ, вода была еще тепла. Сейчасъ же начали топить; чрезъ нѣсколько минутъ показался паръ и поднимался около 6 фунтовъ въ минуту; по прошествіи 21 минуты пары были готовы, при 120 фунтахъ давленія.

На ходу не замѣчалъ запаха петролеума, а дыма и слѣдовъ не было. Однако на пароходѣ есть двѣ трубы собственно для тяги воздуха и для вывода непріятнаго собственно запаха во время горѣнія петролеума.

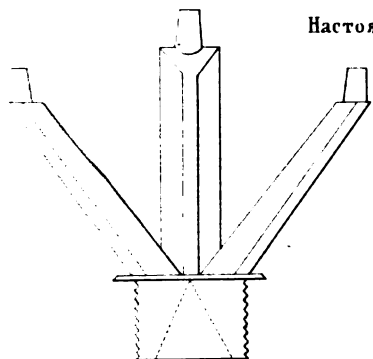
Сарони употребляетъ низшій сортъ петролеума и платитъ по 5 центовъ (по настоящему курсу менѣе 10 коп.) за галлонъ. При покушкѣ большими партіями въ Петербургѣ, галлонъ обойдется въ 1 центъ (2 к.), Сарони намѣренъ устроить топку петролеумомъ на одномъ изъ морскихъ пароходовъ въ Нью-Йоркѣ и увѣренъ, что необ-

Къ ст. Петролеумъ какъ топливо .

А.

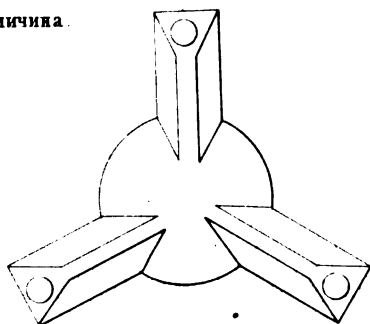
Видъ съ боку .

Настоящая величина .

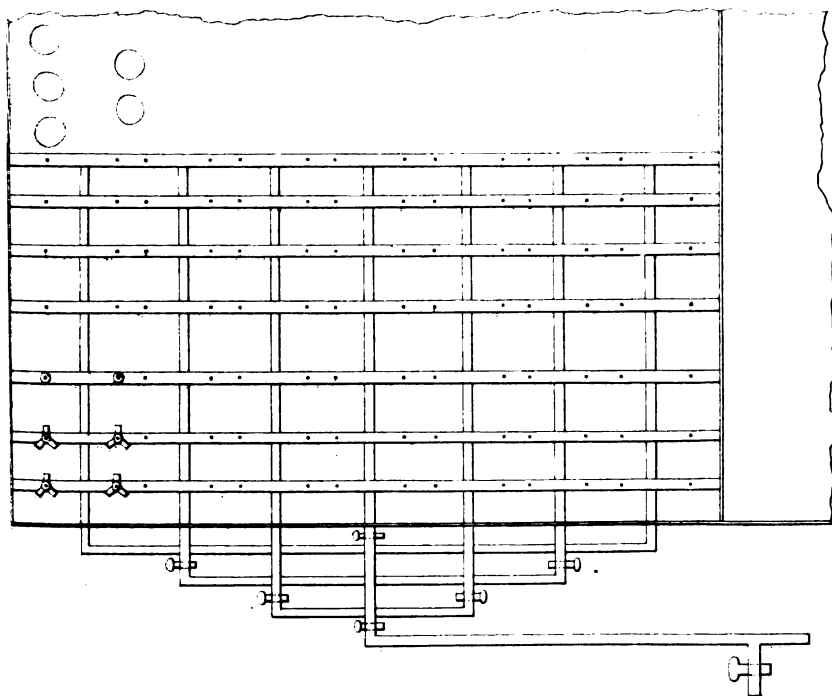


А.

Видъ съ верху .



В.



Топка петролеумомъ въ планѣ .

ходими передѣлки и устройства можно сдѣлать при всякомъ котлѣ безъ большихъ издержекъ и безъ затрудненій.

Выгоды петролеума, какъ топлива, весьма значительны. Нинѣшніе угольные ящики, съ небольшими приспособленіями, дадутъ возможность судамъ запастись топливомъ на время въ 8 разъ больше, чѣмъ теперь, — углемъ. Это огромная выгода для военныхъ судовъ при крейсерствахъ, а для торговыхъ — сбереженіе грузоваго мѣста. Нѣтъ надобности въ большомъ числѣ кочегаровъ, потому что одинъ человѣкъ исполняетъ безъ труда всю службу при котлахъ. А такъ какъ и въ Австріи находятъ много петролеума, то я заказалъ небольшую машину отъ 4 до 5 силъ.

Газъ петролеума примѣненъ г. Сарони для варки пищи и топки печей; я заказалъ по экземпляру этихъ приборовъ, а также и приборъ для добыванія газа, которымъ освѣщается весь *Fire King*. Этотъ послѣдній приборъ довольно сложенъ: газъ добывается въ сосудѣ, въ которомъ устроены катушки, обернутыя свѣтильною. Свѣтильни вбираютъ петролеумъ, приходятъ въ прикосновеніе съ воздухомъ и чрезъ отдѣленіе кислорода добывается свѣтильный газъ.

Сарони утверждаетъ положительно, что съ употребленіемъ петролеума не связана опасность взрыва; у резервуаровъ устроены предохранительные клапаны, чтобъ отвратить накопленіе газа, и онъ намѣренъ устроить на морскихъ пароходахъ предохранительную лампочку, по системѣ Деви, чтобъ отстранить всякую возможность возгоранія.



МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Учебно артиллерійская команда и ея средства для приготовленія комендоровъ. — Извѣстія о плаваніи нашихъ военныхъ судовъ за границей. — Паровая шлюпка «Русская» для тушенія пожара, г. Шпаковского. — Паропроизводитель г. Бурачка. — Военно морская судебная хроника. — Новое общество для изслѣдованія сѣвернаго полюса. — Семафоры на берегахъ Франціи. — Суэцкій каналъ. — Составъ прусскаго военнаго флота. — Гонка судовъ съ грузомъ чая. — Двухвинтовая лодка *Veason*. — Школы машинистовъ и кочегаровъ французскаго флота. — Первое желѣзное судно.

Учебно артиллерійская команда и ея средства для приготовленія комендоровъ.

Морская артиллерія находится въ полной зависимости отъ военнаго судостроенія; старая артиллерія, такъ хорошо удовлетворявшая требованіямъ прежняго времени, оказывается теперь недостаточною: броненосныя суда сдѣлались ея грозными противниками и противъ нихъ она безсильна. Теперь появились достойные соперники 60 фунтовыхъ пушекъ: пушки 9-ти и 15-ти дюймовыя и наръжныя 8-ми дюймовыя, заряжающіяся съ казенной части. Къ этимъ новымъ орудіямъ потребовались люди, умѣющіе съ ними обращаться. Вслѣдствіе чего явилась существенная необходимость доставить артиллерійской учебной командѣ, образовывающей комендоровъ, всѣ средства для приготовленія вполне способныхъ людей.

Комплектованіе людьми артиллерійской команды до 1864 года производилось назначеніемъ ихъ изъ каждаго экипажа, командирами экипажей. Порядокъ этотъ оказался неудовлетворительнымъ на практикѣ, потому что очень часто назначались въ команду старо-

служащіе матросы, которыхъ приходилось увольнять отъ службы очень скоро послѣ окончанія курса на учебномъ кораблѣ, а потому съ 1864 года предоставлено было право выбора людей въ учебную команду самому командиру ея, прямо изъ рекрутовъ; но и этотъ порядокъ имѣлъ свои недостатки, потому что приходилось выбирать людей по одному наружному виду, вслѣдствіе чего между ними оказывались и неспособные, а для образованія способныхъ тратилось много времени на то, чтобы рекруту взятому отъ сохи, неимѣющему никакой воинской выправки и никакого понятія о службѣ, и по большей части неграмотному, придать воинскій видъ и внушить понятіе о долгѣ и воинскихъ обязанностяхъ.

Всѣ эти неудобства были настолько ощутительны, что вынудили въ вышнемъ 1867 году составить новое положеніе объ учебно-артиллерійскомъ кораблѣ. Параграфъ 5-й этого положенія изложенъ такъ: «въ переменѣющійся составъ высылаются изъ гвардейскаго и балтійскихъ флотскихъ экипажей чины, какъ офицерскихъ, такъ и нижнихъ званій, по распоряженію главныхъ командировъ флота, равную съ ними власть имѣющихъ....» Во избѣжаніе же могущихъ произойти вышеупомянутыхъ неудобствъ, параграфъ 6-й новаго положенія опредѣляетъ слѣдующее: «нижніе чины переименовывающагося состава избираются изъ служащихъ на общемъ срѣдѣ молодыхъ, здоровыхъ, несостоящихъ въ разрядѣ штрафованныхъ и притомъ имѣющихъ хорошее зрѣніе, какъ одно изъ главныхъ условій для хорошаго комендора.» Вотъ эти то условія и составляютъ существенную необходимость при выборѣ людей въ переменный составъ, этого только и слѣдовало желать. И такъ, вмѣсто того, чтобы набирать людей въ переменный составъ прямо изъ деревни, теперь туда будутъ поступать молодые матросы, прослужившіе хотя одинъ годъ; вслѣдствіе этого, артиллерійской командѣ не придется тратить время на выправку новобранца, а можно будетъ приступить прямо къ приготовленію изъ него комендора. Одного года пребыванія рекрутовъ въ экипажѣ совершенно достаточно для того, чтобы отличить изъ нихъ людей способныхъ, которые, поступая въ артиллерійскую команду, избавятъ ее еще отъ лишней траты времени—на обученіе людей неспособныхъ; наконецъ, при такомъ порядкѣ, трудъ молодаго матроса сдѣлается постепеннѣе и самое дѣло отъ этого выиграетъ. Остается желать, чтобы осуществилась идея о рекрутскомъ экипажѣ, потому что тогда будетъ еще удобнѣе выбирать людей въ учебно-артиллерійскую команду, тѣмъ болѣе, что способныхъ и дѣльныхъ людей тамъ будутъ выставять на видъ.

На приготовленіе комендора, въ настоящее время полагается

три года, вмѣсто прежнихъ двухъ. Лишній годъ былъ прибавленъ, когда въ артиллерійскую команду поступали рекруты. Но и теперь, при поступленіи уже прослужившихъ нѣсколько времени, нѣтъ возможности убавить трехлѣтній срокъ пребыванія комендора въ артиллерійской командѣ, потому что со введеніемъ новыхъ орудій, и при существованіи старой артиллеріи необходимо изученіе и той и другой. Сверхъ того разнообразіе станковъ и сложность ухода за новыми орудіями ведутъ за собою множество исключеній и прибавленій въ артиллерійскомъ ученіи, такъ что для образованія комендора только что достаточны назначенные три года.

Занятія въ учебно-артиллерійской командѣ можно раздѣлить на теоретическія и практическія. Первыя происходятъ преимущественно зинною и къ нимъ принадлежатъ: изученіе лабораторныхъ и артиллерійскихъ записокъ; лабораторный классъ; объясненіе употребленія различныхъ артиллерійскихъ инструментовъ; занятія у шпиль; наведеніе деревянныхъ орудій въ качающійся щитъ и сюда же можно отнести грамоту, занятіе у мачты, такелажное и фронтовое ученія. Занятія происходятъ подъ надзоромъ свѣдущихъ артиллерійскихъ и флотскихъ унтеръ-офицеровъ и идутъ успѣшно. Относительно руководства необходимо замѣтить, что лабораторныя записки требуютъ значительныхъ исправленій и дополненій, съ тѣмъ чтобы онѣ удовлетворяли современнымъ требованіямъ наръзной артиллеріи. Сверхъ того для достиженія большаго успѣха въ лабораторныхъ работахъ, казалось бы лучшимъ соединить лабораторный классъ, въ которомъ объясняются лабораторныя инструменты и принадлежности съ изученіемъ записокъ; въ образовавшемся такимъ образомъ лабораторномъ отдѣленіи можно бы было показывать на практикѣ изготовленіе снарядовъ, трубокъ, составовъ и т. п.; при чемъ всѣ матеріалы изъ предосторожности могли бы быть поддѣльные, имѣющіе по наружности сходство съ дѣйствительными. Тогда можно бы было уничтожить лабораторныя записки (*).

Артиллерійскія записки требуютъ тоже большихъ измѣненій и прибавленій, касающихся новой артиллеріи; онѣ должны быть составлены какъ можно короче и проще, написаны самымъ простымъ слогомъ и безъ употребленія такихъ словъ, какихъ молодой матросъ еще не понимаетъ. Записки эти нужны какъ руководство для преподаванія и какъ памятная книжка для комендора. Въ нихъ онъ долженъ находить объясненіе всего, что встрѣчаетъ на практикѣ при дѣйствіи орудіями, и краткое изложеніе всего касающагося до

(*) Уничтожить записки конечно легче, чѣмъ ихъ дополнить, но какъ справочная книга, въ которой показаны пропорціи всѣхъ лабораторныхъ составовъ, онѣ необходимы.

Пр. Ред.

практическаго артиллерійскаго дѣла; въ нихъ же должно быть показано различіе между всѣми орудіями употребляющимися на флотѣ, съ приложеніемъ чертежей этихъ орудій, ихъ размѣреній, особенностей и назначенія, а равно и превосходство одного орудія надъ другимъ; тутъ же должно показать на чертежѣ всѣ снаряды и вѣсъ ихъ, съ объясненіемъ назначенія и особенностей каждаго; величину зарядовъ для разныхъ орудій и для разрыва снарядовъ; словомъ, въ артиллерійскихъ запискахъ должно объяснить все практическое артиллерійское дѣло и бѣглый практическій взглядъ на разныя системы орудій (*). Такия записки должно выдавать каждому комендору, для того, чтобы впослѣдствіи онѣ могли служить ему какъ памятная книжка, въ которой онъ могъ бы находить и всѣ цифры по различнымъ измѣреніямъ и вѣсамъ, тѣмъ болѣе, что всѣ эти цифры нужно знать комендору, а постоянно помнить ихъ рѣшительно невозможно.

Коллекція артиллерійскихъ инструментовъ въ командѣ довольно порядочная, но и она требуетъ не малыхъ пополненій.

Практически комендоры занимаются зимой и, главнымъ образомъ, лѣтомъ. Зимой они ходятъ на пальбу и на ученія: примѣрное артиллерійское, артиллерійское десантное и башенное.

Прошедшую зиму комендоры палили сначала съ корабля «Вола», но потомъ перешли на стѣнку, съ которой производилась пальба и въ прежнее время.

Артиллерійское ученье производится въ оперъ-декѣ корабля «Вола», гдѣ поставлены орудія Дальгрена 60 ф. № 1, на станкахъ съ платформами, вращающимися на бортовыхъ штыряхъ. Орудія эти въ настоящее время въ большомъ употребленіи на нашемъ флотѣ, а на упомянутые станки ставятся теперь нарѣзные, 8-ми дюймовыя пушки, такъ что артиллерійское ученье на кораблѣ «Вола» весьма полезно.

Кромѣ орудій Дальгрена, комендоры имѣютъ зимой для артиллерійскаго ученья еще другія: въ манежѣ, въ башнѣ—деревянное, 9-ти дюймовое и такое же 15-ти дюймовое; на артиллерійскомъ десантномъ ученіи—мѣдныя 4-хъ фунтовыя нарѣзныя, съ которыми комендоры дѣлаютъ различныя построенія и ставятъ ихъ на имѣющійся въ манежѣ барказъ; въ гонѣ-декѣ корабля «Вола»—одно 8-ми дюймовое нарѣзное, заряжающееся съ казенной части. Одного такого орудія недостаточно, а потому въ командѣ имѣется еще одно, но только деревянное. Такимъ образомъ, зимой комендоры имѣютъ возможность знакомиться почти со всѣми современными орудіями и станками, вошедшими въ употребленіе на нашемъ флотѣ.

(*) Не слишкомъ-ли велика программа предлагаемая авторомъ.

Ред.

Каль, что нѣтъ ни одного орудія на поворотной платформѣ, а не гѣшало бы имѣть такихъ, по крайней мѣрѣ два: одно Дальгрена 10 ф. № 1, а другое 8-ми дюймовое наръзное.

Передъ походомъ первый разрядъ комендоровъ ходитъ за городъ въ лабораторію для изготовленія на лѣтнюю кампанію бомбъ для практической палбы, также ракетъ и для шитя картузовъ; но какъ какъ это дѣлается передъ самымъ походомъ, отчего каждому изъ комендоровъ приходится быть въ лабораторіи не болѣе двухъ разъ, то я не думаю, чтобъ это можно было включить въ число практическихъ зимнихъ занятій.

Во время артиллерійскаго ученія производится еще другое—сѣрейторское ученіе. Оно состоитъ въ томъ, что всѣ комендоры, по очереди, должны разсказать заряжаніе по командѣ, объясняя при этомъ, что дѣлаетъ каждый нумеръ у орудія; это же ученіе употребляется и при перемѣнѣ станковъ и при другихъ различныхъ дѣйствіяхъ у орудія. Ученіе это необходимо для комендора, какъ для будущаго учителя: оно приучаетъ его смѣло и громко объяснять различные приемы и въ то же время онъ приобретаетъ навыкъ замѣчать всякую ошибку не только всей прислуги орудія, но и каждаго нумера порознь. Нельзя не согласиться съ необходимостью этого ученія, а потому имъ занимаются и въ продолженіи лѣта.

Изъ вышесказаннаго видно, что практическія зимнія занятія гораздо болѣе удовлетворяютъ современнымъ требованіямъ, относительно знаній комендора, нежели теоретическія.

Лѣто употребляется преимущественно для практикованія комендоровъ, а изъ теоретическихъ занятій остаются лишь однѣ артиллерійскія записки, которыми занимаются или по росписанію, или въ дурную погоду.

Новая артиллерія вызвала существенную необходимость доставить артиллерійской командѣ всевозможныя средства для приготовленія современныхъ комендоровъ, вслѣдствіе чего въ нынѣшнемъ году эта команда получила для лѣтнихъ занятій одно изъ современныхъ судовъ нашего флота—броненосный фрегатъ «Севастополь», вмѣсто корабля «Императоръ Николай I».

Этою перемѣною доставлена артиллерійской командѣ возможность изучить на практикѣ обращеніе съ орудіями и станками, употребляемыми на флотѣ; но желательно бы было имѣть вмѣсто броненоснаго деревянный фрегатъ, такъ какъ его можно бы было вооружить болѣе разнообразною артиллерією и снабдить станками различныхъ системъ и, сверхъ того, прибавить къ этому фрегату мониторъ; тогда комендоры при выпускѣ изъ учебной команды умѣли бы обращаться со всѣми орудіями, принятыми въ нашемъ

флотѣ, такъ какъ башенное ученье въ манежѣ съ деревянными орудіями не даетъ комендорамъ понятія о той силѣ, какую нужно прилагать при дѣйствіи изъ 9 и 15 дюймовыхъ орудій и, не сдѣлавъ ни одного выстрѣла, комендоры не приобрѣтутъ ни навыка, ни снаровки, необходимыхъ при пальбѣ, не будутъ знать, какъ нужно ухаживать за этими орудіями, какъ содержать въ надлежащей чистотѣ и исправности самое орудіе и механизмъ станка, словомъ, такой комендоръ, выйдя изъ артиллерійской команды и будучи поставленъ у одного изъ орудій въ башнѣ, будетъ чувствовать себя не ловко, можетъ лишиться самоувѣренности и окончательно растеряться.

Росписаніе занятій на учебно-артиллерійскомъ фрегатѣ «Севастополь» въ кампанію 1867 г.			
Дни.	До обѣда съ 9—11 часовъ.	Послѣ обѣда	
		съ 3—5 часовъ.	съ 6—7 часовъ.
Понедѣльникъ . . .	Артиллерійское ученье и пальба съ винтовой лодки.	Съемка съ якоря, пальба съ фрегата и артиллерійское ученье.	
Вторникъ	Пальба съ фрегата и артиллерійское ученье.	Вызовъ всѣхъ абордажныхъ и пожарныхъ партій, повторка росписаній и обученіе дѣйствій ихъ.	Обученіе 2-го и 3-го разрядовъ снастямъ, ихъ проводки и взаимнѣ узловъ.
Среда	Пальба съ фрегата и артиллерійское ученье.	Крѣпѣть — наморное ученье, артиллерійскія записки и пальба съ винтовой лодки.	Обученіе 2-го и 3-го разрядовъ гребль на гребныхъ судахъ и постановки на нихъ парусовъ.
Четвергъ	Пальба съ фрегата и артиллерійское ученье.	Вооруженіе гребныхъ судовъ артилеріею и десантное ученье.	Съ 5 до 7 часовъ просушиваніе матросскихъ чехлодавовъ и осмотръ гг. ротными командирами вещей нижнихъ чиновъ.
Пятница	Пальба съ винтовой лодки и ефрейторское ученье.	Съемка съ якоря, пальба съ фрегата и артиллерійскія записки.	
Суббота	Мытье палубъ, наружнаго борта, гребныхъ судовъ и осмотръ шлюпокъ; приведеніе всей артилеріи въ порядокъ и отпечатываніе записокъ.	Починка платья нижнихъ чиновъ.	

Неудобство броненоснаго фрегата, какъ учебнаго артиллерійскаго судна, состоитъ въ томъ, что онъ имѣетъ одну только батарею и въ ней одновременно приходится практиковать всѣ три разряда обучающихся, на которые раздѣлена команда. Тѣснота бываетъ особенно ощутительна, когда первый или старшій разрядъ, подлежащій выпуску въ комендоры, занимается пальбою, второй мѣняетъ станки, а третій производитъ артиллерійское ученье,—всѣ, независимо другъ отъ друга, обучаются своими батарейными командирами, при чемъ выстрѣлъ заглушается командными словами, и сигналы на барабанѣ или горнѣ исполняетъ только первый разрядъ, который палитъ, остальные же лишены возможности обученія боевъ; на ихъ долю достается для этого только утро понедѣльника и пятницы, когда производится общее артиллерійское ученье (*). Слышать бои два раза въ недѣлю, въ теченіи того непродолжительнаго плаванія, какое дѣлаетъ учебно-артиллерійская команда, недостаточно не только для новичковъ, но и для комендоровъ перваго разряда, тѣмъ болѣе, что за послѣднее время произошла большая перемѣна въ бояхъ, а комендоръ ихъ долженъ знать безошибочно. Это неудобство было до того осязательно на фрегатѣ, что припуждало довольно часто отступать отъ росписанія, въ пользу общаго артиллерійскаго ученья. Такое отступление отъ росписанія дѣлалось такъ же и для того, чтобы по возможности согласовать дѣйствіе всей батареи и заставить молодыхъ матросовъ исполнять всѣ приемы также быстро, какъ и первый разрядъ. Неудобство относительно обученія боевъ зависить, конечно, не отъ судна, а единственно только отъ росписанія, которое всегда можно измѣнить. Не лучше ли было бы вовсе не имѣть росписанія, а располагать занятіями, основываясь на соображеніяхъ самого капитана, такъ чтобы никто не зналъ, какое будетъ ученье. Этимъ уничтожается возможность предварительныхъ подготовленій (**), что всегда бываетъ, при заранѣе извѣстномъ ученьи, а въ то же время заставить людей внимательнѣе вслушиваться въ сигналы, которые отъ этого скорѣе и тверже усвоятся. Кромѣ того, не мѣшало бы, всякій разъ при спускѣ флага бить тревогу съ двумя дробями, что означало бы повѣрку прислуги, и за тѣмъ, не раскрѣпляя орудій, употреблять хотя четверть часа на напominаніе людямъ различныхъ боевъ.

(*) Въ росписаніи въ пятницу показано ефрейторское ученье, но оно всегда производится вмѣстѣ съ артиллерійскимъ ученьемъ.

(**) Едва ли будетъ полезно уничтожить росписаніе и отказаться отъ всякой системы въ занятіяхъ.

Батарея фрегата вооружена орудіями Дальгрена 60 фунт. № 1, на четырехколесныхъ станкахъ со стрѣлами, за исключеніемъ двухъ 8-ми дюймовыхъ наръзныхъ пушекъ. Такое однообразіе артиллеріи вредитъ цѣли учебно-артиллерійскаго судна; станки же со стрѣлами неудобны для обученія комендоровъ тѣмъ, что усложняя одни приемы, уничтожаютъ въ то же время другіе; такъ напримѣръ, мѣняя станокъ четырьмя стойками, надо поставить сначала орудіе вдоль судна, выдернуть брусъ, подвести подъ бимсъ и тогда уже приступать къ перемѣнѣ станка. Иначе невозможно вывезти станокъ изъ подъ орудія, потому что стойки не пропустятъ бруса. Уничтожаются же слѣдующія дѣйствія: перемѣна переднихъ колесъ, перевозка орудій изъ одного борта въ другой, передвижаніе ихъ изъ косяка въ косякъ посредствомъ креста или просто таями.

Хотя эти приемы не новы, тѣмъ не менѣе они еще не уничтожены, такъ какъ существуютъ суда, для которыхъ вышеупомянутые приемы необходимы, а слѣдовательно ихъ нужно знать комендорамъ. Я этимъ не хочу доказывать того, что комендорамъ не слѣдуетъ обучаться у станковъ со стрѣлами, но только высказываю, что учебно-артиллерійскому судну не должно имѣть одни лишь эти станки для гладкостѣнныхъ орудій.

Считаю не лишнимъ сказать здѣсь нѣсколько словъ о тѣхъ приименіяхъ, которыя были сдѣланы на фрегатѣ по артиллерійскому дѣлу.

Введена была новая система боевыхъ батарейныхъ сигналовъ. Система эта во многомъ схожа съ той, которая была принята на эскадрѣ броненосныхъ судовъ, съ нѣкоторыми впрочемъ измѣненіями. Она состоитъ въ слѣдующемъ:

1) Первая тревога, по которой раскрѣпляютъ и заряжаютъ орудія, играется на барабанѣ и рожкѣ.

2) Короткая тревога: *на барабанѣ*—батальный огонь на правомъ бортѣ, *на рожкѣ*—батальный огонь на лѣвомъ бортѣ, *на барабанѣ и рожкѣ*—батальный огонь на оба борта.

3) Стоя на оба борта, прислуга переходитъ на одинъ бортъ только по командѣ: «на такой-то бортѣ», а если была тревога на оба борта, то предварительно играется сигналъ «слушайте всѣ».

4) Дробь сохранила свое старое значеніе и если пробита на барабанѣ, то относится до праваго борта, а на рожкѣ до лѣваго.

5) Первое колѣно егерскаго похода означаетъ сосредоточенный огонь; на барабанѣ—правый бортъ, на рожкѣ—лѣвый.

6) Когда батарея сосредоточена, то бьется на барабанѣ короткая дробь и одинъ палки.

7) Отбой играетъ на барабанѣ и рожѣ.

Затѣмъ, всѣ остальные батареиные сигналы уничтожены.

Эта система боевъ гораздо удобнѣе и проще старой. Командиръ судна, имѣя около себя по одну сторону барабанщика, а по другую горниста, можетъ прямо указывать дѣйствіе праваго или лѣваго борта, не нуждаясь въ переправѣ и перекатѣ, которые вслѣдствіе этого совершенно уничтожены.

По пробитіи короткой тревоги вся прислуга становится такъ, какъ это дѣлается по командѣ «трубку»; первый же комендоръ, вставивъ трубку, стоитъ у казенной части орудія до тѣхъ поръ, пока не будетъ объявлено направление и разстояніе, и только получивъ оныя, батарея открываетъ огонь. Это же самое правило соблюдается и при переходѣ прислуги по тревогѣ на другой бортъ.

Если стоять на оба борта, то каждый бортъ дѣйствуетъ по сигналамъ, относящимся только до него; такъ напримѣръ, стоя на оба борта, пробьютъ короткую тревогу на барабанѣ, то дѣйствуетъ только правый бортъ, а лѣвый стоитъ смирно, пока не проиграютъ тревогу на рожѣ; если же нужно прекратить дѣйствіе какого нибудь борта, то играютъ дробь на томъ инструментѣ, который относится до указываемаго борта.

Чтобъ перемѣнить прицѣлъ, или вообще отдать батареѣ какое нибудь приказаніе, играетъ на рожѣ сигналъ: «слушайте всѣ»; по этому сигналу вся батарея прекращаетъ дѣйствіе и стоитъ смирно, оставаясь въ томъ положеніи, въ какомъ ее засталъ упомянутый сигналъ, такъ что, если кто заносилъ банниги, или закладывалъ заднія тали, или нагнулся за ганшпугомъ и тому подобное—всѣ такъ и остаются въ этихъ положеніяхъ; какъ только приказаніе будетъ отдано—батарея продолжаетъ дѣйствовать. Сигналъ этотъ полезенъ не только въ томъ отношеніи, что даетъ возможность провѣрять дѣйствія всей батареи, но и въ бою онъ можетъ принести большую пользу; такъ напримѣръ, если во время боя понадобится вдругъ очистить батарею отъ раненыхъ, то стоитъ только проиграть упомянутый сигналъ, батарея не надолго замолкнетъ, а прислуга, назначенная для носки раненыхъ, не будучи болѣе затрудняема дѣйствіями орудій, тотчасъ же исполнитъ свое назначеніе; кромѣ того, если разгоряченные комендоры, невидя непріятеля за дымомъ, станутъ палить наудачу и безо всякаго вреда для противника, то ихъ опять можно остановить тѣмъ же самымъ сигналомъ; отъ такой небольшой остановки комендоры успѣютъ придти въ себя и въ то же время получать точныя приказанія, послѣ которыхъ тотчасъ же снова откроютъ огонь.

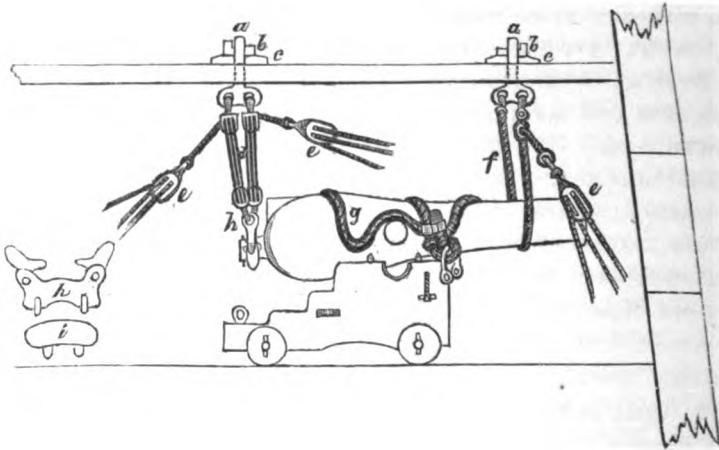
Не должно смѣшивать дробь съ сигналомъ «слушайте всѣ», потому что по дробѣ заряженные орудія придвигаются къ борту, въ запалъ вставляется протравка, опускается прицѣлъ, закрѣпляются боковыя тали, кладутся ганшпуги на палубу и всѣ стоятъ смирно, такъ что для открытія вновь огня требуется бить тревогу и дать прицѣлъ, тогда какъ по сигналу «слушайте всѣ», батареи только какъ-бы замираютъ на короткій срокъ, потребный для отдачи необходимаго приказанія, и затѣмъ снова отсрывается огонь.

Чтобы сосредоточить орудія, играютъ первое колѣно егерскаго похода, или просто командуютъ: «сосредоточенный огонь!» По этой командѣ или по бою, берутся только инструменты, введенные въ сосредоточеніе, и всѣ стоятъ смирно; затѣмъ дается фокусъ, разстояніе, зарядъ и снарядъ; тогда, установивши всѣ инструменты на указанныя мѣста, 1-й комендоръ командуетъ «цѣльсь!» и даетъ орудію направленіе, послѣ чего командуетъ «по мѣстамъ!» Когда всѣ орудія будутъ установлены въ извѣстномъ направленіи, то дается кренъ и 1-й комендоръ устанавливаетъ орудіе на данное число градусовъ, вставляетъ трубку и всѣ инструменты убираются, за исключеніемъ вертикальной рейки, которую вынимаютъ по первому звонку, что означаетъ «товсь!» По этому же звонку комендоры командуютъ «ложись!» поднимаютъ лѣвыя руки, № 3 и 4 раскрѣпляютъ боковыя тали и вся прислуга ложится между орудіями въ банкахъ, въ четыре шеренги, наблюдая при томъ, чтобы люди не ложились на лопаря боковыхъ талей и были бы внѣ отвѣта орудій. По второму звонку дѣлается залпъ и комендоры командуютъ «банъ и жай!» — орудія заряжаются, придвигаются къ борту и вся прислуга стоитъ какъ по командѣ «дробь.» Если сосредоточенный залпъ производится посредствомъ гальваническаго тока, то по первому звонку ложатся со всей прислугой и комендоры; втораго же звонка не бываетъ, а прямо сообщается токъ и производится залпъ, послѣ котораго всѣ вскакиваютъ и снова заряжаютъ орудія, какъ и въ первомъ случаѣ.

На фрегатѣ, кромѣ мѣтокъ на палубѣ, былъ введенъ для сосредоточенія еще слѣдующій способъ. На верхнемъ косякѣ каждаго порта ставятся двѣ шпильки, изъ которыхъ одна—наружная, должна находиться надъ самымъ штыромъ, т. е. въ оси вращенія орудія въ горизонтальной плоскости (надо помнить, что всѣ орудія на фрегатѣ вращаются на бортовыхъ штыряхъ); другая же шпилька ставится на внутреннемъ углѣ верхняго же косяка, такъ что створъ этихъ шпилекъ, видимый черезъ прорѣзъ прицѣла, даетъ направленіе орудія въ извѣстный фокусъ. Способъ этотъ простъ, несложенъ и позволяетъ очень скоро сосредоточивать ору-

Перемѣна станка

ДУЛЬНЫМЪ ШКЕНТЕЛЕМЪ И ГИНЯМИ.



a—Подъемные штыри.

b—Чеки.

c—Железные планки.

d—Гини съ железными блоками.

e—Пушечные тали.

f—Дульный шкентель.

g—Брюкъ.

h—Храпъ, который владывается подъ винградъ.

i—Ключъ для отвинчиванія жѣдныхъ втулокъ къ штырямъ.

ія, даже въ лунную ночь, особливо съ того борта, который обращенъ къ лунѣ. Жаль только, что стрѣлы въ станкахъ и самыя штыры на бортахъ имѣютъ большіе зазоры, отчего весьма часто лучается довольно чувствительная погрѣшность въ направленіи рудій.

На фрегатѣ былъ введенъ новый способъ перемѣны станка: шкентелемъ и гинями. Способъ этотъ яснѣе видѣнъ изъ чертежа. Въ палубѣ, надъ орудіемъ, просверливаются сквозныя дырѣя, для желѣзныхъ штыровъ *a*; на одномъ концѣ каждаго штыра находятся два обуха, а въ другомъ—дыра для чеки; подѣ чеки, чтобы не испортить палубы, подкладываются желѣзныя планки *C*, поперегъ палубы. Въ передній штырь закладывается шкентель, для подъема дульной части; въ обухи же задняго штыра закладываются трехшквинные желѣзные блоки гиней, а нижніе двухшквинные блоки тѣхъ же гиней закладываются въ хвостъ *h*, который подводится подѣ виноградъ. Въ ходовые лопаля гиней вводятся коуши, для закладыванія обыкновенныхъ пушечныхъ талей. Мѣста коушей опредѣляются такимъ образомъ, что когда казенная часть будетъ опущена на малый клинъ, то чтобы коушъ приходился у самаго шкива верхняго блока гиней. Дырѣя въ палубѣ закрываются мѣдными втулками, которыя ввинчиваются и вывинчиваются ключемъ *i*. Способъ этотъ можетъ показаться съ перваго взгляда довольно сложнымъ, по большому количеству необходимыхъ для него принадлежностей; но на практикѣ онъ оказывается удобнѣе способа четырехъ стоекъ. На фрегатѣ мѣняли станки этимъ новымъ способомъ въ 5 минутъ, а четырьмя стойками—въ 7 минутъ; разница эта происходила также и отъ того, что, мѣняя станокъ четырьмя стойками, необходимо было предварительно вынимать брусъ изъ подѣ станка и потомъ, по окончаніи работы, заводить этотъ брусъ опять на мѣсто, тогда какъ при новомъ способѣ, ничего подобнаго дѣлать не приходилось. Для перемѣны станка шкентелемъ и гинями составлено въ артиллерійской командѣ полное и весьма удобное ученіе.

Нельзя умолчать о весьма интересномъ фактѣ — приготовленія изъ рекрутовъ артиллерійскихъ унтеръ-офицеровъ. Это началось въ 1864 году, когда для этой цѣли выбраны были люди изъ набора 1863 года, т. е. молодые матросы, пробывшіе на службѣ только годъ. Люди эти были произведены въ комендоры со своими сверстниками въ 1866 году и теперь, получивъ, кромѣ того, обыкновенное унтеръ-офицерское званіе, оставлены въ артиллерійской командѣ, для окончанія своего образованія. Хотя это сдѣлано для опыта, но есть надежда, что опытъ этотъ увѣнчается успѣхомъ, вслѣдствіе

чего въ артиллерійской командѣ готовятъ еще другіе выпускъ въ артиллерійскіе унтеръ-офицеры. Программа ихъ знаній состоитъ въ слѣдующемъ: ариметика, алгебра, включительно до рѣшенія уравненій со многими неизвѣстными; изъ геометріи—планиметрія и вычисленіе объемовъ, и плоская тригонометрія включительно до вычисленія прямолинейныхъ треугольниковъ. Занимается съ ними лейтенантъ О. Надо замѣтить, что нѣкоторые изъ нихъ не знали даже грамоты, а теперь уже вычисляютъ треугольники, различныя площади и объемы. Первый выпускъ въ артиллерійскіе унтеръ-офицеры будетъ сдѣланъ въ 1868 году осенью; онъ состоитъ изъ восьми человекъ. Такимъ образомъ, люди эти, черезъ пять лѣтъ своей службы, получаютъ званіе артиллерійскаго унтеръ-офицера и надо надѣяться, что они будутъ вполне достойны этого званія, потому что поведеніе ихъ безукоризненно, а своею умственною развитостію они превосходятъ многихъ старыхъ артиллерійскихъ унтеръ-офицеровъ.

Лейтенантъ Бартошевичъ.

Извѣстія о плаваніи нашихъ военныхъ судовъ за границей.

— Изъ донесенія начальника отряда судовъ на станціи въ Пирей, отъ 25 августа 1866 г.—18-го августа оставилъ Пирей съ обоими судами. Передъ самымъ уходомъ, на рейдъ вошла австрійская канонерка *Wall* съ семействами кандіотовъ изъ Армиро, на сѣверномъ берегу Крита. 19-го числа, оглябая юго-западную оконечность Кандіи, между мысами Кріо и Элофаниси, видѣли три фрегата и броненосецъ на якорѣ, подъ флагомъ Ибрагимъ-паши, старающіеся исправить пароходъ *Аркадіонъ* на столько, чтобы можно было его спустить съ берега и, какъ трофей, отвести въ Константинополь; на горахъ видѣли лагерь, защищающій работающихъ отъ пуль инсургентовъ. Послѣ заката солнца подошелъ къ Трипиту, одновременно съ двумя парохода-крейсерами: одинъ—яхта *Измаилъ*, слѣдилъ за нами вдоль берега; другой, пароходъ *Шехперъ*, подошедшій отъ востока. Ночь продержался въ 4-хъ миляхъ отъ берега и утромъ 20-го подошелъ къ Трипиту. Съ яхты *Измаилъ* пріѣхалъ офицеръ и отъ имени начальника отряда крейсеровъ, Ахмедъ-бей, заявилъ, что уже два дня какъ они получили извѣщеніе, что европейскія суда не будутъ болѣе приходить за семействами, и

потому просить меня не брать ихъ, а сходить къ адмиралу Ибрагимъ-пашѣ въ Элофанисъ и переговорить съ нимъ. На это я отвѣчалъ, что, имѣя приказаніе отъ своего правительства вывозить семейства, я не получилъ еще противныхъ инструкцій, и потому буду выполнять полученное приказаніе; что суда другихъ націй дѣлають то же самое, и въ моментъ моего ухода изъ Пирен туда вошла австрійская канонерка съ семействами изъ Армиро, чему турки съ трудомъ вѣрили, и дѣйствительно это былъ первый рейсъ австрійцевъ; что къ адмиралу мнѣ идти некогда и они могутъ послать одинъ изъ своихъ пароходовъ увѣдомить его и просить, чтобы адмиралъ письменно сообщилъ мнѣ о новыхъ распоряженіяхъ ихъ правительства, о вывозѣ семействъ съ острова. Дѣйствительно, пароходъ *Шехнеръ* отправился, а я спустилъ шлюпки и послалъ ихъ на берегъ; въ это время пароходъ *Измаилъ* подошелъ ближе къ берегу; я тоже, давъ ходъ, подошелъ къ нему и, положивъ руль на бортъ, сдѣлалъ циркуляцію. Скоро шлюпки вернулись, объявивъ, что на берегу нѣтъ семействъ, за исключеніемъ нѣсколькихъ душъ, которыя не хотятъ выѣзжать. Къ нашимъ шлюпкамъ подѣвжалъ каякъ съ однимъ человѣкомъ, который объявилъ, что вчера, увидѣвши наши суда, кто-то отправился въ Омоло извѣстить объ этомъ семейства, тамъ собравшіяся, которыя вѣроятно придутъ въ Айя-Румели, гдѣ есть много семействъ.

Поднявъ шлюпки, пошелъ къ Айя-Румели и сталъ на якорь на 11 саженьяхъ, весьма близко къ берегу. «Бомборы» стала подлѣ насъ. Командиръ парохода *Измаилъ* пріѣхалъ, прося, чтобы я подождать забирать семейства до возвращенія парохода *Шехнеръ* съ отвѣтомъ адмирала; я объявилъ, что не могу, ибо это цѣль моего прихода сюда.—А ежели адмиралъ скажетъ, что нельзя брать семейства, то свезете ли вы ихъ обратно на берегъ?—«Нѣтъ, разъ что я взялъ ихъ, не имѣю права свозить обратно». Изъ долины вышло множество народу къ берегу, но семействъ было весьма мало; къ полдню едва набралось до 80 душъ. Къ этому времени явился пароходъ *Шехнеръ* и командиръ его, Хаири-бей, пріѣхалъ ко мнѣ и объявилъ, что адмиралъ Ибрагимъ влается и проситъ не брать семейства; что прежде это было допущено, но теперь, по новымъ распоряженіямъ, запрещается брать семейства въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ нѣтъ карантина; «гдѣ же есть карантинъ это вы лучше знаете, а адмиралъ проситъ васъ немедленно уйти». На это я отвѣтилъ, что не могу уйти, не выполнивъ цѣли, для которой пришелъ, тѣмъ болѣе, что 4 (16) августа, у береговъ Киссамоса, командиръ яхты *Изединъ* объявилъ мнѣ отъ имени Сердаръ-Экрема, что крейсерамъ приказано не препятствовать европейскимъ судамъ вывозить семей-

ства. На мой вопросъ, почему адмиралъ не далъ мнѣ письменнаго увѣдомленія, какъ я просилъ, Хаири-бей сказалъ, что такъ мнѣ не далъ письменнаго, то ему не начто было отвѣчать: онъ говорилъ много и объявилъ, что пойдетъ съ отвѣтомъ къ Ибрагимъ-пашѣ, который хотѣлъ самъ, на своемъ броненосномъ фрегатѣ, придти сюда, но работы при *Аркадіонѣ* его задерживаютъ, и уперствовалъ на томъ, что я не буду брать семейства. Видя изъ тона, какой принималъ разговоръ, что Хаири-бей какъ будто страдать силой препятствовать мнѣ, я объявилъ, что какъ военные люди каждый изъ насъ обязанъ исполнять въ точности приказанія своего правительства, и потому я буду до вечера ожидать семейства и сколько ихъ прибудетъ, столько и возьму. Когда я объявилъ ему мое намереніе положительнымъ тономъ, онъ замѣтно измѣнилъ свой тонъ и просилъ дать ему бумагу, въ которой высказать, что, не смотря на его заявленіе—не брать семейства въ мѣстахъ, гдѣ нѣтъ карантина, я продолжалъ забирать ихъ; я далъ ему бумагу слѣдующаго содержанія:

«Согласно приказаніямъ, полученнымъ военными судами разныхъ націй отъ ихъ правительствъ, забирать семейства кандіотовъ и увозить ихъ съ острова, я пришелъ въ Айя-Румелию. До сихъ поръ турецкія суда, крейсерующія вокругъ острова, не препятствовали выполненію нашего порученія, и даже командиръ яхты *Исидина*, которую я встрѣтилъ у береговъ Киссамоса, $\frac{1}{16}$ августа, объявилъ мнѣ, что главнокомандующій Омеръ-паша отдалъ приказаніе дозволить намъ выполнить свои инструкціи. Когда мы пришли въ Айя-Румелию, для перевозки семействъ на суда, командиръ крейсера *Шехперъ*, Хаири-бей, посланный его превосходительствомъ адмираломъ Ибрагимъ-пашею, объявилъ мнѣ, что сообразно послѣднимъ полученнымъ инструкціямъ, дозволено забирать семейства только тамъ, гдѣ учреждены карантинны. Такъ какъ семейства и греческіе волонтеры уже собрались на берегу и продолжаютъ еще собираться и такъ какъ перевозка ихъ на суда началась прежде сообщенія Хаири-бея, то я не могу не продолжать перевозки, чтобы не оставить ихъ беззащитными на берегу.»

Часу въ 4-мъ я отдалъ эту бумагу капитану Хаири-бею и вскорѣ послѣ того поѣхалъ повидаться съ коммодоромъ Ахмедъ-беемъ. Съ виду онъ весьма почтительный человѣкъ; онъ говорилъ, что до настоящаго времени не имѣлъ никакого приказанія, противнаго моимъ дѣйствіямъ, и послѣднее, словесное, только что получилъ отъ Ибрагимъ-паши; также просилъ забрать волонтеровъ собравшихся на берегу, и даже кандіотовъ и прибавилъ: «заберите ихъ всѣхъ; бѣдный народъ страдаетъ отъ голода и что они будутъ

гдѣлать зимой, одному Аллаху извѣстно. Говорять, что тутъ много команды съ *Аркадіона*, возьмите и ихъ».

При мнѣ Хаири-бей получилъ донесеніе Ахмедъ-бея къ Ибрагимъ-пашѣ и, вернувшись на свой пароходъ, ушелъ въ Элефаниси.

Коммодоръ Ахмедъ-бей просилъ меня не оставаться на ночь на якорѣ, что я обѣщалъ, и погрузивъ на корветъ 427 душъ, въ числѣ которыхъ было 12 человѣкъ изъ команды *Аркадіона* и до 20 волонтеровъ раненыхъ и больныхъ, послѣ заката солнца снялся съ якоря и направился къ Пирею. Я считъ необходимымъ съ корветомъ вернуться для исправленія сломавшейся чугуниной втулки, въ которую проходитъ валикъ привода золотника, и осмотрѣть винтъ, который началъ подозрительно стучать, и въ то же время отправилъ шхуну «Бомборы» въ Канею, прося нашего генеральнаго консула выяснитъ дѣло и просить главнокомандующаго подтвердить крейсерамъ распоряженія ихъ правительства.

22 августа свезъ всѣхъ пассажировъ въ Каламаки, а 23-го прибылъ въ Пирей и сдалъ раненыхъ въ военную госпиталь. Немедленно разобрали машину и заказали на заводѣ желѣзное кольцо, которое надѣнемъ на сломавшуюся чугунную втулку, для скрѣпленія ея; подняли винтъ на палубу и у бакаутowych закладокъ сняли по $\frac{1}{8}$ дюйм., чтобы уменьшить діаметръ подшипниковъ винтового вала, а также уменьшили діаметръ упорнаго круга на заднемъ старикостѣ.

Штыры въ золотниковыхъ приводахъ размолили свои мѣдныя втулки, почему надо въ нихъ заложить закладки; по окончаніи этой работы необходимо провѣрить золотники.

Надѣюсь всѣ эти работы окончить чрезъ три дня и продолжать вывозъ семействъ въ силу Высочайшаго повелѣнія, сообщеннаго мнѣ нашимъ посланникомъ при аѳинскомъ дворѣ.

24-го австрійская канонерка привезла до 600 душъ. 25-го числа, утромъ, шхуна «Бомборы» прибыла въ Пирей съ 809 душъ семействъ, и вскорѣ послѣ нея италіанскій пароходъ привезъ около 250 душъ. Всѣ они забирали семейства въ Армиро, на сѣверномъ берегу, между Ретимно и Сулой. Массы семействъ, стекающіяся къ этому мѣсту, постоянно находятся въ количествѣ, превышающемъ 6000 душъ.

Съ шхуной «Бомборы» я получилъ увѣдомленіе нашего генеральнаго консула въ Канею, что главнокомандующій Омеръ-паша весьма удивился, говоря, что никакихъ препятствій къ вывозу семействъ со стороны крейсеровъ не можетъ существовать, ибо онъ не давалъ никакого приказанія въ этомъ смыслѣ.

По словамъ матросъ *Аркадіона*, когда пароходъ выскочилъ изъ берегъ, то его носовая часть почти совершенно развалилась; лѣтъ отошли отъ штевня и образовали такое большое отверстіе, что черезъ него вся команда вышла на берегъ, прямо на песокъ. Нѣкоторые, оставшіеся на пароходѣ, зажгли его въ разныхъ мѣстахъ, и днемъ уже съ горъ видѣли, что вся палуба сгорѣла и провалилась; уголь тоже загорѣлся. Если эти рассказы справедливы, то немало работы туркамъ, чтобы привести пароходъ въ состояніе, хотя на буксирѣ, совершить переходъ до Константинополя.

Завтрашняго числа, по случаю коронаціи Ихъ Императорскихъ Величествъ, всѣ иностранныя суда, находящіяся на рейдѣ, приглашены принять участіе въ празднествѣ этого дня, и его превосходительство нашъ посланникъ при аѳинскомъ дворѣ и гг. секретари миссіи будутъ присутствовать на корветѣ во время молебствій.

Шкуна Бомборы (изъ рапорта командира, отъ 25 августа 1867 года, изъ Пирея), 18-го августа въ 2 часа пополудни шкуна Бомборы вмѣстѣ съ корветомъ «Память Меркурія» вышли съ ирѣскаго рейда для слѣдованія къ острову Кандія, при свѣжѣмъ вѣтрѣ отъ N. Въ 3 часа поставилъ прямые паруса, но такъ какъ шкуна весьма много отставала отъ корвета, то я, не прекращая паровъ, шелъ подѣ парусами и парами. 19 числа въ $1\frac{1}{2}$ 2-го часа пополудни по сигналу начальника отряда закрѣпилъ паруса. Мысъ Ково-Крію прошли въ 4 часа, а въ 7 часовъ подошли къ Трипити, гдѣ встрѣтили двухъ Турецкихъ крейсеровъ. По осмотрѣ берега отошли въ море, гдѣ и продержались всю ночь. 20 числа, въ 10 часовъ пополуночи, стали на якорь въ заливѣ восточнѣе мыса Трипити; въ то же время съ турецкаго парохода шлюпка ходила на корветъ, съ командиромъ парохода, который объявилъ начальнику отряда, что по имѣемымъ у него инструкціямъ отъ адмирала Ибрагимъ-Паша (который съ нѣсколькими судами стоялъ въ заливѣ между мысомъ Ково-Крію и островомъ Элофаниси, производя работы у выброса шагося на берегъ парохода *Аркадіонъ*), мы не можемъ брать семействъ въ этомъ пунктѣ, а что это можно дѣлать въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ учреждены карантинны. Подошедшихъ изъ горъ къ берегу семействъ было очень мало; къ 4 часамъ пополудни на шкуну было принято только 46 душъ, которые по распоряженію начальника отряда были переданы на корветъ, а я получилъ приказаніе, при обратномъ слѣдованіи въ Пирей, отдѣлиться отъ корвета и идти въ Канею, чтобы предъявить консулу о бывшемъ препятствіи. Въ $7\frac{1}{2}$ часовъ снялись съ якоря для слѣдованія по назначенію.

21-го числа, въ 6 часовъ пополуночи, на траверзѣ острова Пон-

дно-низи, отдѣлился отъ корвета, для слѣдованія въ Канею, гдѣ долженъ былъ передать депеши отряднаго начальника, нашему консулу. На рейдъ Канеи прибылъ въ часъ пополудни. По передачѣ депешъ консулу, сей послѣдній послалъ своего секретаря къ главнокомандующему Турецкими войсками Омеръ-Пашѣ (который въ настоящее время имѣетъ свою штабъ-квартиру въ Канеѣ) узнать причину, по которой адмиралъ Ибрагимъ-паша не позволялъ брать семействъ? Омеръ-паша объявилъ секретарю, что онъ не давалъ приказаній, которыя бы препятствовали европейскимъ судамъ перевозить семейства съ острова Кандіи. Послѣ означенныхъ переговоровъ я располагалъ того же числа ночью идти за семействами въ заливъ Армиро, но увеличившаяся зыбь отъ N не позволила мнѣ исполнить моего намѣренія, а потому я и остался на рейдѣ, ожидая болѣе благопріятной погоды. 22 августа къ полдню зыбь увеличилась еще болѣе; оставаться на открытомъ рейдѣ Канеи было бы рискованно, и потому въ 1 часъ пополудни я снялся съ якоря и перешелъ въ заливъ Суда. Въ продолженіе ночи въ Судѣ дулъ ровный вѣтръ отъ W, а это служило признакомъ, что въ морѣ не было свѣжаго вѣтра отъ N. 23 числа, въ 9 часовъ полуночи, я развелъ пары и въ 10 часовъ вышелъ изъ залива для слѣдованія въ Армиро, гдѣ по полученнымъ мною свѣдѣніямъ было готовыхъ къ отправленію болѣе 5000 душъ. Подходя въ Армиро, я увидѣлъ два итальянскихъ парохода и австрійскую канонерку, бравшихъ семейства. Въ часъ пополудни сталъ на якорь на глубинѣ 9 сажень; въ то же время послалъ всѣ гребныя суда для перевозки семействъ; въ 2½ часа вѣтръ NNW началъ свѣжѣть и пошла небольшая зыбь; въ это время итальянскіе пароходы снялись съ якоря; австрійская канонерка ушла раньше. Будучи закрытъ берегомъ и имѣя возможность грузить семейства, я продолжалъ перевозку ихъ до 6 часовъ, послѣ чего увеличившіеся вѣтръ и зыбь отъ N заставили меня прекратить перевозку, тѣмъ болѣе, что къ этому времени было принято 808 женщинъ и дѣтей. Поднявъ гребныя суда, въ исходѣ 7-го часа снялся съ якоря для слѣдованія въ Цирей. Несмотря на то, что по приходѣ въ Суду, я объявилъ турецкимъ офицерамъ (пріѣзжавшимъ на шкупу съ поздравленіями), что иду за семействами, никто изъ крейсеровъ не выходилъ изъ залива и не слѣдилъ за погрузкой.

Послѣ 5-ти часовой усиленной перевозки и приѣма семействъ на шкупу въ самое жаркое время дня, при малочисленности команды, не было ни одного человѣка свободнаго отъ работъ, а потому для сохраненія здоровья команды по окончаніи всѣхъ работъ, я рѣ-

шился сдѣлать незначительной расходъ, выдавъ командѣ, на основаніи § 263 морскаго устава, по чаркѣ рому.

Съ полночи 24-го августа вѣтръ отъ Н скрѣпчалъ и увеличилась зыбь, такъ что шкуна, постепенно теряя ходъ, къ часу имѣла только 2 узла; къ полдню вѣтръ и зыбь сдѣлались гораздо слабѣе; въ 4½ часа, пройдя траверзъ острова Карави, шкуна имѣла ходъ 7 узловъ.

Не располагая ночью входить на тѣсный рейдъ Пирея, гдѣ въ настоящее время стоятъ очень много иностранныхъ судовъ, я всею ночью, при уменьшенномъ парѣ, шелъ малымъ ходомъ; 25-го числа въ 6 часовъ утра прибылъ на пирейскій рейдъ благополучно. На переходѣ родилась одна дѣвочка. При приемѣ семействъ съ берега, женщины и дѣти, не ожидая когда пристанетъ шлюпка къ берегу, бросались въ воду, чтобы скорѣй быть принятыми.

Во все время плаванія шкуны здоровье команды находилось въ хорошемъ состояніи, въ настоящее же время одинъ больной—ушибомъ руки. Команда ведетъ себя отлично, при отпускахъ въ свободное время на берегъ, люди возвращаются всегда въ назначенное время и не было случая, чтобы кто-нибудь возвращался въ нетрезвомъ видѣ.

По собраннымъ мною свѣдѣніямъ въ Канеѣ, съ первыхъ чиселъ настоящаго мѣсяца военныя дѣйствія на островѣ Кандіи превращены.

— Изъ рапорта командира фрегата «Александръ Невскій» изъ Пирея, отъ 22 сентября 1867 г.—15 сентября, въ 6 часовъ утра, ввѣренный мнѣ фрегатъ, подъ брейдъ-вымпеловъ г. отряднаго начальника, снялся съ пирейскаго рейда подъ парами и отправился къ острову Кандія. На слѣдующее утро бросилъ якорь у города Канея, а ночью, при засвѣжѣвшемъ вѣтрѣ отъ Н, снялся съ якоря и отправился къ южному берегу острова. 17-го и 18-го числа, вѣтеръ дулъ съ большою силою, и потому не могли подойти къ берегу, а держались въ морѣ подъ самыми малыми парами. 19 числа фрегатъ сталъ на якорь противъ селенія Франко-Кастелли, гдѣ забрали нѣсколько собравшихся жителей, всего 174 человѣкъ, и на ночь опять удалились отъ берега; на слѣдующее утро снова подошли къ берегу, и, простоявъ цѣлый день на якорѣ, забрали на фрегатъ всего 1325 душъ, въ томъ числѣ 415 мужчинъ, а остальныя женщины и дѣти. Вечеромъ того же числа снялись съ якоря и отправились въ Пирей, куда прибыли 22 сентября. Для прокормленія находившихся на фрегатѣ 1325 душъ употреблено, по приказанію г. отряднаго начальника, нижеслѣдующее количество провизіи, рассчитывая на взрослыхъ мужчинъ и женщинъ по поло-

нѣ матросской порціи, кромѣ вина, и на дѣтей нѣсколько меньше гверти порціи: мяса 9 пуд. 30 фунт., масла 6 пуд., крупы пуд. 20 фунт., сухарей 80 пуд., соли 2 пуда 10 фунт., гороху пуд. и зелени 500 порцій.

Во время пребыванія этихъ несчастныхъ на фрегатѣ, гг. офицерами, гардемаринами и нижними чинами пожертвовано 1500 франковъ, которые и розданы на руки наиболѣе нуждающимся.

Во всю эту экспедицію сожжено каменнаго угля 19 914 пудовъ, а сумму 2955 руб. 57³/₄ коп. сер., по цѣнѣ покупки въ Мальтѣ.

На фрегатѣ все обстоитъ благополучно, больныхъ весьма мало, о машина, бывшая больше мѣсяца почти безпрерывно въ дѣйстви, ребуетъ нѣкоторыхъ исправленій, къ которымъ и приступили немедленно.

Отправленіе фрегата «Дмитрій Донской». Въ воскресенье 9 октября, отправился изъ Кронштадта въ практическое океанское плаваніе съ гардемаринами и кондукторами фрегатъ «Дмитрій Донской», подъ командою кап.-лейт. Дрешера. По привязанію г. исправляющаго должность главнаго командира, былъ назначенъ, для отвоза на фрегатъ родственниковъ и сослуживцевъ, желающихъ проститься съ отправляющимися въ море, пароходъ «Работникъ», который и отвалилъ съ цубкой отъ петербургской пристани въ 10 часовъ утра. Вскорѣ послѣ парохода «Работникъ», къ фрегату пришло много катеровъ и яликовъ съ тѣми, которые не знали о посылкѣ казеннаго парохода,—такъ что палубы и каютъ-компанія фрегата были наводнены гостями.

Въ одинадцатомъ часу прибылъ на фрегатъ свиты Е. В. контръ-адмиралъ Лесовскій, поздоровался со стоящими во фронтѣ офицерами и командой и приказалъ пробить на молитву. Послѣ напутственнаго молебна, при которомъ присутствовали всѣ служащіе на фрегатѣ и провожавшіе ихъ, адмиралъ собралъ всѣхъ гардемаринъ и кондукторовъ въ капитанскую каюту. Тамъ онъ съ отеческою любовью напомнилъ молодежи ея обязанности какъ въ служебномъ, такъ и въ нравственномъ отношеніяхъ и, пожелавъ счастливаго пути, выразилъ надежду на то, что молодые люди не доведутъ начальства впредь до принятія тѣхъ строгихъ мѣръ взыскапія, къ которымъ, къ сожалѣнію, должны были необходимо прибѣгнуть для прикѣра послѣ прошлой кампаніи. Затѣмъ, выйдя на палубу, адмиралъ простился съ командиромъ, офицерами и командой, сѣлъ на ожидавшійся его пароходъ «Колдунчикъ» и отправился въ городъ, сопровождаемый криками ура фрегатской команды. Между тѣмъ гости были еще въ каютахъ и въ каютъ-компаніи фрегата, но

*

когда фрегатъ началъ сниматься съ якоря, оставшіеся, послѣ самаго задѣшевнаго прощанія, должны были перейти на пароходъ «Работникъ». Въ 12 часовъ фрегатъ «Дмитрій-Донской» снялся съ якоря, отсалютовалъ крѣпости и, провожаемый до Толбухина ~~на~~ пароходомъ «Работникъ», ушелъ въ море. Поворачивая назадъ, бывшіе на пароходѣ послали уходящимъ послѣднее троекратное ура, на которое получили отвѣтъ съ фрегата.

(Кр. Вѣсти.)

Списокъ штабъ и оберъ-офицеровъ, гардемариновъ и кондукторовъ на фр. «Дмитрій-Донской».

Командиръ фрегата, капитанъ-лейтенантъ Яковъ Дрешеръ.

Старшій офицеръ лейтенантъ Владиміръ Верховскій.

Лейтенанты: Модестъ Дубровинъ, Иванъ Лавровъ, Владиміръ Невельской 3, Владиміръ Мессеръ 4, Михаилъ Вишняковъ 2, Петръ Дурновъ 4, Николай Рогуля 4, Сергій Сврягинъ, Михаилъ Кутровъ.

Мичманы: Николай Пономаревъ и Александръ Макаровъ.

Корпуса морской артиллеріи: поручикъ Фома Карлюгинъ и прапорщикъ Владиміръ Соколовъ.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: Поручикъ Александръ Пашинниковъ; прапорщики: Николай Чупраковъ и Валеріанъ Мочалгинъ.

Корпуса инженеръ механиковъ: поручикъ Николай Сергѣевъ; прапорщики: Павелъ Александровъ и Владиміръ Зуевъ.

Врачи: старшій—надворн. совѣтникъ Францъ Кролевещій; младшій—коллеж. ассессоръ Александръ Любичій.

Содержатель по швипер. части поручикъ Андрей Ковесскій.

Содержатель по комис. части провинц. секретарь Карлъ Шилетъ.

Содержатель по артилл. части коллеж. регистр. Сергій Ивановъ.

Новгородск. Хутынскаго монастыря іеромонахъ Исидоръ.

Гардемарины: Николай Подушкинъ, Дмитрій Фелькерзамъ, Василій Швиммаревъ, Евгений Бахтеяровъ, Степанъ Макаровъ, Антоній Барановъ, Сергій Вердеревскій, Алексѣй Бопль, Николай Генбачевъ, князь Петръ Шаховской, Егоръ Проффевъ, Николай Александровскій, Владиміръ Скворцовъ, Иванъ Пвковъ, князь Павелъ Ухтомскій, Николай Шеманъ, Константинъ Клеопинъ, Иванъ фонъ-Роткирхъ, Кирилло Никоновъ, Михаилъ Скворцовъ, Николай Мазуровъ, Павелъ Харзѣевъ, Иванъ Мельгуновъ, Николай Баскаковъ, Генадій Казнаковъ, Алексѣй Завалишинъ, Николай Кайсаровъ, Александръ Бартеневъ, Николай Нероновъ, Николай Потемевъ.

Кондукторы, корпуса флотскихъ штурмановъ: Александръ Сергѣевъ, Леонидъ Федотовъ, Петръ Винокуровъ, Николай Замбо-

левскій, Петръ Карякинъ, Дормидонъ Везумскій, Петръ Волковъ, Николай Массаговскій, Петръ Новицкій, Василій Швецовъ, Петръ Емельяновъ, Петръ Валясинъ, Ардаліонъ Ростовъ, Ѳеодоръ Зарудневъ, Константинъ Нюхатовъ, Павелъ Симаковъ 1, Константинъ Аленивъ, Георгій Мордовинъ, Илья Остроумовъ, Николай Ивановъ, Павелъ Любимовъ, Николай Постниковъ, Аркадій Филиповъ, Николай Симаковъ 2, Александръ Валясинъ, Ѳеодоръ Фелисовъ, Силиверстъ Хржановскій, Василій Дементьевъ, Александръ Ламбухинъ, Александръ Корачевъ, Александръ Яковлевъ, Порфирій Купріяновъ, Василій Руфановъ, Александръ Дмитріевъ, Василій Новиковъ, Александръ Добровъ, Павелъ Шубинъ, Александръ Скворцовъ, Николай Кувидоровъ, Петръ Чайниковъ, Павелъ Жпленковъ, Николай Федотовъ, Владиміръ Костевичъ, Николай Жамбовъ, Михаилъ Вавиловъ, Инокентій Петровъ, Петръ Семеновъ, Константинъ Гуть, Константинъ Афонасьевъ, Николай Шель, Дмитрій Померанцевъ, Валеріанъ Яковлевъ, Александръ Мальцевъ, Венедиктъ Пипискій, Николай Любичкій, Василій Петровъ, Петръ Захаровъ, Купріянь Поповъ, Илья Алябьевъ, Петръ Кожевниковъ, Михаилъ Захаровъ, Николай Прохоровъ.

Кондукторы, корпуса инженеръ механиковъ: Павелъ Ставицкій, Николай Броше, Павелъ Мордвиновъ, Ѳеодоръ Максимовъ, Александръ Шаншіевъ, Илья Морозовъ.

Юнкеръ флота, Николай Половцовъ, юнкеры корпуса инженеръ-механиковъ: Иванъ Степановъ и Логинъ Туксенъ.

Артиллерійскіе учтеръ-офицеры 1 класса: Павелъ Исаковскій, Григорій Петровъ, Василій Козминъ, Сергій Ивановъ и Петръ Анкудовичъ.

15-е Октября 1867 года.

— Въ офиціальномъ отдѣлѣ помѣщенъ Высочайшій манифестъ о бракосочетаніи Его Величества Короля Эллиновъ съ Ея Императорскимъ Высочествомъ Великой Княжной Ольгой Константиновной; здѣсь мы прибавимъ, что въ церемоніи этого торжественнаго событія принимали участіе Императорскія паровыя яхты: «Александрія» и «Стрѣльна», парходы: «Онега» и «Ильмень», парусныя яхты: «Королева Викторія», «Забава», «Никса», «Волна», «Костя», боты: «Увалень», буера—№ 1 и № 2, винтовыя канонерскія лодки: «Мечъ», «Лѣшій», «Шалунъ» и «Свѣтъ», которые были расположены по Невѣ, на якоряхъ, передъ Зимнимъ дворцомъ и были

иллюминированы днемъ флагами, а съ наступленіемъ вечера разноцвѣтными огнями по борту и такедажу. Государь Императоръ въ день совершенія брачнаго обряда былъ въ адмиральскомъ флотскомъ мундирѣ, потому что Король Георгій еще до вступленія на прусскій престолъ, предназначалъ себя въ морю.

Старшины морскаго собранія въ Кронштадтѣ отправили 15 октября на имя Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Генераль-Адмирала слѣдующую телеграмму:

«Общество моряковъ кронштадтскаго морскаго собранія имѣетъ счастье принести поздравленіе Ихъ Императорскимъ Высочествамъ Великому Князю Константину Николаевичу и Великой Княгинѣ Александрѣ Іосифовнѣ съ совершившимся высокаторжественнымъ бракосочетаніемъ Ея Императорскаго Высочества Великой Княгини Ольги Константиновны съ его Величествомъ Королемъ Эллиновъ Георгіемъ I».

На эту телеграмму послѣдовала собственноручная резолюція Его Высочества Генераль-Адмирала: *«весьма благодарю»*.

Паровая пожарная лодка «Русская».

Въ нынѣшнемъ году, г. Шаковский, извѣстный нашъ изобрѣтатель новаго способа производства морскихъ ночныхъ сигналовъ, построилъ на свой счетъ пожарный локомобиль своего изобрѣтенія, который, отличаясь необыкновенною легкостью, своростью изготовленія паровъ и крайнею простотою механизма, обратилъ на себя вниманіе г. с.-петербургскаго оберъ-полиціймейстера, который заказалъ теперь два такихъ локомобиля, а потомъ ихъ будетъ по одному на каждую пожарную часть. Этотъ локомобиль вѣситъ съ топливомъ на нѣсколько часовъ, всего только 14 пудовъ, и возится на буксирѣ извозничьихъ дрожекъ; онъ имѣетъ при машинѣ холодильникъ, изъ котораго теплая вода, образуемая изъ отработаннаго пара, проходитъ въ шлангъ и согрѣваетъ выбрасываемую воду, такъ что шлангъ не обмерзаетъ и не ломается при переносѣ и скатываніи на пожаръ зимою. По прибытіи локомобиля на пожаръ, поджигаютъ топку и покуда разносятъ шланги, пары уже готовы. Управлять его машиною можетъ всякій, видѣвшій ея дѣйствіе два раза, и теперь къ ней приставлены два унтеръ-офицера пожарной команды.

На дняхъ г. Шаковский представилъ Императорскому вольно-

экономическому обществу построенную имъ паровую пожарную шлюпку, названную «Русская». По нашему мнѣнію, лучшаго названія нельзя было выдумать, чтобы указать нашему простонародью, что не все то, что у насъ есть хорошаго и дѣльнаго по части механики, выдуманно и сдѣлано англичанами, или вообще за моремъ, но, что и у насъ, молъ, есть люди съ разумомъ, изобрѣтательностію и энергіею.

Опишемъ подробно эту лодку такъ, какъ мы ее видѣли: корпусъ ея, построенный изъ листовъ желѣза въ 1,6 дюйм. со стальными шпангоутами, вѣситъ 16 пудовъ; длинна—20 футовъ, ширина—5 футовъ, углубленіе— $1\frac{1}{2}$ ф. Чертежъ самаго корпуса, можетъ быть, не понравится опытному корабельному инженеру, такъ какъ всѣ линіи его подводной части суть дуги круга и самый мидель-шпангоутъ есть ровно правильный полукругъ; но за то постройка его *необыкновенно* отчетливая, такъ что ее можно въ любомъ мѣстѣ повѣрить по лекалу и не найти отступленія ни на $\frac{1}{4}$ дюйма, а такой критики, пожалуй, не выдержитъ ни одинъ маленькій пароходъ русской работы; только французы и финляндцы строятъ довольно аккуратно. Въ кормѣ поставленъ паровой котелъ г. Шаковского съ пульверизаціею, а кругомъ его настланы мостки. Нѣсколько впереди котла машина, а впереди машины — пожарный насосъ; между насосомъ и машиной—штурвалъ, отъ котораго штуртрость идетъ къ балансируму рулю. Въ носовой оконечности помѣщенъ резервуаръ, вмѣщающій 12 пудовъ скипидару на 24 часа дѣйствія. Между скипидарнымъ резервуаромъ и пожарнымъ насосомъ по бортамъ сдѣланы скамейки для 12 человѣкъ пассажировъ. Винтъ четырехперый, діаметръ его 16 дюймовъ.

Паровой котелъ имѣетъ форму усѣченного конуса и имѣетъ въ основаніи діаметръ 2 фута, а верхній діаметръ равняется 14 дюймамъ; высота же его 2 фута. Онъ сжигаетъ отъ 20 до 40 фунтовъ скипидару въ часъ дѣйствія и изготавляетъ изъ холодной воды паръ до 100 фунтовъ давленія въ 4 минуты времени; для накачиванія въ пульверизаторъ воздуха при разводкѣ паровъ устроена ручная горизонтальная помпючка, помѣщенная около котла подъ мостками. Машина поразительной простоты: нѣтъ ни мотылей, ни эксцентриковъ, ни тягъ, ни ногъ, а состоитъ она изъ небольшого горизонтальнаго цилиндра, чрезъ который насквозь проходитъ валъ. Механики тотчасъ по этому описанію догадаются, что это такъ называемая ротативная или круговращательная машина, только она значительно усовершенствована г. Шаковскимъ и можетъ, по желанію, при переднемъ ходѣ дѣйствовать съ

тройнымъ расширеніемъ пара. Она занимаетъ 8 дюймовъ по длинѣ судна, 12 д. по ширинѣ, и вѣситъ, съ проходящею сѣвозъ нее частью вала 3 пуда. У этой машины не можетъ быть мертвой точки, и поэтому переводъ съ передняго хода на задній производится моментально, однимъ поворотомъ ручки. Машина, при сжиганіи въ топкѣ 30 фунтовъ скипидару и при полномъ расширеніи пара, имѣетъ шесть индикаторныхъ силъ.

Валъ машины легко сообщается какъ съ гребнымъ валомъ, такъ и съ валомъ пожарнаго насоса. Этотъ насосъ, подобіе насоса Леклерка, не имѣетъ ни поршней, ни клапановъ, часто подвергающихся порчѣ, а состоитъ изъ двухъ шестерней, заключенныхъ въ мѣдную коробку, и надъ коробкой мѣдный колпакъ. Вѣсъ насоса 2 пуда. При дѣйствіи машины переднимъ ходомъ, привнятивъ пожарный шлангъ, этотъ насосъ бьетъ довольно широкою струей до высоты 100—120 футовъ, давая до 50 ведеръ въ минуту, а при заднемъ ходѣ, поставивъ вмѣсто шланга небольшой приѣмникъ, опущенный въ трюмъ, выкачиваетъ воду изъ трюма за бортъ.

26 сентября г. Шпаковский производилъ опыты надъ своей шлюпкой около дворцоваго моста въ присутствіи почетнаго президента Имп. вольно экон. общ., Его И. В. Великаго Князя Николая Николаевича Старшаго, при предсѣдательѣ и членахъ комисіи П отдѣленія того общества, и мы слышали, что за свой полезный трудъ, которымъ онъ довелъ до крайней простоты, компактности и удобства паровую машину и пожарный насосъ, онъ будетъ награжденъ большою золотою медалью.

На пробѣ паровая шлюпка «Русская» шла по 6 узловъ; это средняя скорость изъ пройденныхъ разстояній противъ теченія и по теченію.

Желающіе видѣть шлюпку «Русская», найдутъ ее у пристани морскаго корпуса, а заводъ г. Шпаковского въ 11 линіи, между Большимъ и Среднимъ проспектами Васильевскаго острова.

(Кр. Вѣстн.).

Новый паропроизводитель С. А. Бурачка.

Топки на всемірной парижской выставкѣ, что во Франціи изобрѣтенъ особаго рода паровой котелъ, въ которомъ холодная струя водяной пыли, падаѣ на раскаленный металлъ, обращается въ

парь, — возбудили весьма большой интересъ въ нашемъ морскомъ обществѣ. Въ виду этого всеобщаго интереса, мы считаемъ себя вправе сообщить нашимъ морякамъ, что вопросъ этотъ уже болѣе грехъ лѣтъ разрабатывается въ Петербургѣ, въ нашемъ новомъ адмиралтействѣ, корабельнымъ инженеромъ С. А. Бурачкомъ, и если у насъ до сихъ поръ нѣтъ котла, дѣлаемаго, какъ говорятъ, во Франціи, такъ это единственно отъ неимѣнія Степаномъ Анисимовичемъ *достаточныхъ* къ тому матеріальныхъ средствъ. Мы не считаемъ для себя возможнымъ дѣлать подробное описаніе вновь изобрѣтеннаго котла г. Бурачкомъ, но можемъ сказать всѣмъ нашимъ читателямъ, что *любезность* и *готовность* знаменитаго изобрѣтателя дѣлаютъ его котель *легко* доступнымъ для каждаго *истинно* интересующагося дѣломъ. Въ котлѣ С. А. Бурачка паръ образуется отъ паденія водяной пыли на раскаленные трубы; количество падающей водяной пыли, а слѣдовательно и пара, вполне зависитъ отъ нашего желанія, такъ какъ это дѣлается посредствомъ особаго регулятора. Каленіе трубокъ происходитъ отъ горѣнія внутри ихъ скипидарнаго газа; для предварительнаго же обращенія скипидара въ газъ, въ котлѣ г. Бурачка сдѣлано особое, весьма простое и удобное, приспособленіе; это каленіе газомъ имѣетъ ту важность, что количество расхода топлива дѣлается вдвое менѣе, чѣмъ у г. Шпаковского. Мы удержимся пока отъ всякаго дальнѣйшаго сужденія о выгодахъ изобрѣтенія г. Бурачка, тѣмъ болѣе, что его котель, вѣроятно, въ скоромъ времени явится официально предъ всѣмъ морскимъ міромъ, но мы не можемъ не высказать, что, смотря на котель Стенана Анисимовича, вась при каждомъ взглядѣ поражаетъ глубина мысли и простота приложенія.

Дай Богъ ему полнаго успѣха!

Викторъ Макаровъ. (Изъ Кр. Вѣстн.).

ВОЕННО-МОРСКАЯ СУДЕБНАЯ ХРОНИКА.

**Судебное засѣданіе 7-го октября въ военно-окружномъ судѣ
Петербургскаго военного округа.**

По дѣлу о несомасіи командира 95-ю пѣхотнаго красноярскаго полка съ рѣшеніемъ полковаго суда о назначеніи наказанія унтеръ-офицеру Семену Богданову, за ослушаніе и дерзкіе отвѣты мичману 5-го флотскаго экипажа Макарову, командовавшему ночнымъ морскимъ обходомъ.

Засѣданіе открылось въ два часа по-полудни, подъ предѣльствомъ генералъ-лейтенанта Діотовскаго.

Обстоятельства этого дѣла, по объясненію докладывавшаго члена суда, заключаются въ слѣдующемъ:

«11-го мѣнувшаго сентября, въ 12 часовъ ночи, въ г. Кронштадтѣ, мичманъ 5-го флотскаго экипажа Макаровъ, командовавшій ночнымъ морскимъ обходомъ, увидѣвъ у кронштадтскихъ воротъ трехъ нижнихъ чиновъ, направился къ нимъ, но они пустились бѣжать; поэтому мичманъ Макаровъ приказалъ обходу задержать ихъ, но обходъ успѣлъ задержать только одного изъ бѣжавшихъ. Мичманъ Макаровъ привелъ задержаннаго въ полковую канцелярію, для удостовѣренія въ его тишины, но когда сталъ записывать его имя, фамилію и званіе, вошелъ въ канцелярію, въ одной рубашкѣ съ разстегнутымъ воротомъ, писарь старшаго оклада, унтеръ-офицеръ Семень Богдановъ, и обратился къ приведенному унтеръ-офицеру съ вопросомъ: не сдѣлалъ ли онъ какую дерзость противъ офицера и, получивъ отрицательный отвѣтъ, сказалъ: «не бойся, ничего не будетъ. Вчерашняго числа былъ взятъ старшій нашъ писарь; мы его отпустили и ничего ему не сдѣлали». Оскорбась такимъ неумѣстнымъ и дерзкимъ поступкомъ Богданова, мичманъ Макаровъ приказалъ ему выйти изъ канцеляріи, но Богдановъ оказалъ ослушаніе, отзываясь, что «онъ хозяинъ въ этой комнатѣ», и вышелъ изъ канцеляріи уже послѣ вторичнаго приказания мичмана; потомъ, надѣвъ мундиръ, онъ вновь явился въ канцелярію, говоря, что уже больше изъ нея не пойдетъ, послѣ чего мичманъ Макаровъ ушелъ.

Всѣ эти обстоятельства подтверждаются, какъ донесеніемъ мичмана Макарова, такъ показаніями трехъ, сирокъ, под присягою, свидѣтелей и, наконецъ, сознаниемъ самого подсудимаго

Богданова, который объяснилъ при этомъ, что вошелъ въ канцелярію тогда, когда тамъ находился офицеръ, но что онъ вошелъ въ рубашкѣ собственно по забывчивости, и что мичманъ Макаровъ, изгоняя его изъ канцеляріи, назвалъ его *бестіей*; но такое показаніе свидѣтели не подтвердили.

Мичманъ Макаровъ, въ донесеніи своемъ о поступкахъ Богданова, между прочимъ, объяснилъ, что Богдановъ, возвратясь въ ундирѣ въ канцелярію, говоритъ: «теперь я уже не выйду изъ канцеляріи, не смотря ни на чьи приказанія»,—Богдановъ не зналъ въ произнесеніи этихъ словъ; три свидѣтеля (о которыхъ сказано уже выше) также показали, что дѣйствительно Богдановъ ничего не говорилъ послѣ того, когда вторично вошелъ въ канцелярію.

Полковой судъ, учрежденный при 95-мъ пѣхотномъ красноярскомъ полку, разсмотрѣвъ дѣло объ унтеръ-офицерѣ (старшемъ канцелярскомъ писарѣ) Семенѣ Богдановѣ, находитъ, что унтеръ-офицеръ этотъ, по прибытіи въ полковую канцелярію патрульнаго офицера, мичмана Макарова, позволилъ себѣ, въ присутствіи офицера, войти въ одной рубашкѣ, ободрать задержаннаго унтеръ-офицера Булатова, что ему ничего не достанется, а также не исполнилъ приказанія офицера, приказавшаго ему удалиться, неумѣстнымъ и дерзкимъ возраженіемъ. А потому, на основаніи положенія о взысканіяхъ дисциплинарныхъ §§ 5 и 11-го, пунктъ 9, приговорилъ унтеръ-офицера Семена Богданова разжаловать въ рядовые со смѣщеніемъ на низшій окладъ жалованья, и штрафъ сей записать въ ротный штрафной журналъ.

Командиръ 95-го пѣхотнаго красноярскаго полка, представляя въ военно-окружной судъ дѣло писаря Богданова, вмѣстѣ съ приговоромъ полковаго суда, присовокупляетъ, что полковой судъ, руководствуясь § 5 положенія о дисциплинарныхъ взысканіяхъ, нашелъ поступокъ Богданова дерзостію маловажною; но что онъ, основываясь на ст. 1 и 3 правилъ, приложенныхъ къ приказу военнаго министра 12-го іюня, за № 225, усматриваетъ здѣсь оскорбленіе неприличнымъ дѣйствіемъ и неисполненіе требованій военнаго бараула въ лицѣ мичмана Макарова, командовавшаго обходомъ, почему и полагалъ бы унтеръ-офицера Богданова, сверхъ наказанія, определеннаго судомъ, подвергнуть одиночному заключенію, срокомъ на двѣ недѣли; а какъ съ одиночнымъ заключеніемъ соединяется, согласно ст. 48 и 50 правилъ, объявленныхъ въ приказѣ военнаго министра, отъ 20-го мая сего года, за № 179, и различное лишеніе правъ и преимуществъ, то и лишенію его нашивки за шести-

лѣтнюю безпорочную службу, безъ перевода въ разрядъ штрафныхъ, со внесеніемъ наказанія въ графу о прохожденіи службы послужнаго списка.

Послѣ доклада дѣла, помощникъ прокурора, полковникъ Максимовъ, далъ слѣдующее заключеніе:

Полковой судъ 95-го пѣхотнаго красноярскаго полка приговорилъ унтеръ-офицера Богданова за преступленія, о которыхъ было сейчасъ доложено г. докладчикомъ, къ наказанію на основаніи дисциплинарнаго положенія. Полковой командиръ, не соглашаясь съ этимъ рѣшеніемъ, въ отзывѣ своемъ военно-окружному суду объяснилъ, что онъ полагаетъ, что наказаніе унтеръ-офицеру Богданову должно быть назначено не на основаніи дисциплинарнаго положенія, а на основаніи 1-й и 3-й ст. правилъ о наказаніяхъ за оскорбленіе караула. Не касаясь опредѣленія наказанія и требованія полковаго командира, я сперва обращаюсь къ объясненію статей, указанныхъ полковымъ командиромъ: я полагаю, что эти статьи не идутъ къ настоящему дѣлу: 1-я опредѣляетъ наказаніе за оскорбленіе караула, 3-я за нарушеніе законныхъ требованій караула. Въ примѣчаніи къ 1-й статьѣ есть опредѣленіе, что военнымъ карауломъ признаются чины вооруженной военной команды во время отправленія служебныхъ обязанностей. Ночной же обходъ въ городѣ Кронштадтѣ назначается изъ нижнихъ чиновъ морскаго или сухопутнаго вѣдомствъ, подъ начальствомъ унтеръ-офицера или офицера, для полицейскаго надзора за порядкомъ въ крѣпости; при этомъ они не имѣютъ ни ружей въ рукахъ, ни обнаженнаго холоднаго оружія; а потому этотъ ночной обходъ нельзя признать за военный караулъ, ибо это не есть вооруженная военная команда. За тѣмъ обращаюсь къ тѣмъ статьямъ закона, по которымъ долженъ быть наказанъ Богдановъ за свое преступленіе, опредѣливъ прежде свойство преступленія его. Въ преступленіи Богданова не было явнаго неповиновенія, потому что онъ, получивъ приказаніе офицера выйти изъ канцеляріи, хотя и возразилъ на это приказаніе, но все-таки вышелъ вонъ. Возвратясь вновь въ канцелярію, онъ уже вторичнаго приказанія о выходѣ не получалъ. Въ его поступкахъ было ослушаніе,—но не то ослушаніе, которое предусмотрено военно-уголовнымъ уставомъ, гдѣ въ ст. 234 за ослушаніе назначается каторжная работа, а то ослушаніе, которое предусмотрено въ § 5-мъ дисциплинарнаго положенія. Въ другихъ поступкахъ унтеръ-офицера Богданова заключается оскорбленіе офицера словами и неприличнымъ дѣйствіемъ. Въ воен. угол. уставѣ есть двѣ статьи, опредѣляющія наказаніе за оскорбленіе старшаго. 235-я—назначаетъ нава-

заніе за поношеніе старшаго бранными словами, а 236-я — за публичную насмѣшку надъ старшимъ. Ни одна изъ этихъ статей прямо не подходитъ къ поступкамъ Богданова. Затѣмъ, другихъ статей, ближе подходящихъ къ этому дѣлу, въ военно-уголовномъ уставѣ нѣтъ, а потому оиять обращаюсь къ дисциплинарному положенію, гдѣ, въ числѣ проступковъ, подлежащихъ взысканію, упоминается дерзость противъ старшаго.

Итакъ, въ настоящемъ случаѣ есть ослушаніе и дерзость, упоминаемая въ дисциплинарномъ положеніи, но только не въ случаѣ маловажномъ. Проступки Богданова не могутъ считаться маловажными потому, во-первыхъ, что офицеръ былъ при исполненіи служебныхъ обязанностей, о чемъ зналъ Богдановъ; во-вторыхъ, потому, что оскорбленіе это было нанесено въ присутствіи другихъ нижнихъ чиновъ. Въ дисциплинарномъ уставѣ предусмотрѣнъ подобный случай: въ § 11-мъ сказано, что если проступокъ, означенный въ дисциплинарномъ уставѣ, по важности своей требуетъ особенно строгаго наказанія, то виновные переводятся въ разрядъ штрафованныхъ.

Принимая во вниманіе всѣ указанные мною законы и мнѣніе полковаго командира, я полагаю, что Богдановъ, за ослушаніе и дерзость противъ офицера при исполненіи служебныхъ обязанностей, долженъ быть подвергнутъ наказанію по пятой степени 48-й ст. правилъ 15-го мая, т. е. онъ подлежитъ: лишенію унтеръ-офицерскаго званія, добавочнаго жалованья, нашивки, безъ перевода въ разрядъ штрафованныхъ, и одиночному заключенію на хлѣбъ и водѣ отъ трехъ до четырехъ недѣль.

Послѣ непродолжительнаго совѣщанія, судъ постановилъ слѣдующую резолюцію:

«1867 года, октября 7-го дня, петербургскій военно-окружной судъ, выслушавъ дѣло о несогласіи командира 95-го пѣхотнаго красноярскаго полка съ приговоромъ полковаго суда, относительно опредѣленія наказанія писарю унтеръ-офицерскаго званія *Семену Васильеву Богданову*, 32-хъ лѣтъ, за неповиновеніе и дерзкіе отвѣты мичману 5-го флотскаго экипажа Макарову, командовавшему почнымъ морскимъ обходомъ, и выслушавъ, на основаніи 893-й ст. военно-судебн. уст., заключеніе по сему дѣлу помощника военнаго прокурора, — постановилъ: на основаніи ст. 1-й правилъ, Высочайше утвержденныхъ 24-го іюня 1867 г. (*), также ст. 48-й правилъ, Высочайше утвержденныхъ 15-го мая 1867 года — по 3-й степени

(*) Правила о наказаніяхъ за оскорбленіе военнаго караула.

прилож. 2-го къ ст. 64-й сихъ правилъ, по 3 ст., писаря Семена Васильева Богданова, 32-хъ лѣтъ, лишить унтеръ-офицерскаго званія, нашивки за 6-ти-лѣтнюю безпорочную службу, подвергнуть аресту на хлѣбъ и водѣ на четыре недѣли и перевести въ разрядъ штрафованныхъ.» (Русск. Инв.)

Судебное засѣданіе 16 октября въ военно-морскомъ судѣ Кронштадтскаго порта.

По дѣлу о матросѣ 1-й статьи 1-ю флотскаго Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала экипажа Яковъ Мамонтовъ Ивановъ.

Засѣданіе открылось въ 11 часовъ утра, подъ предсѣдательствомъ контръ-адмирала Филипова.

Обстоятельства изложенныхъ ниже трехъ дѣлъ, по объясненію докладывавшаго секретаря суда, заключаются въ слѣдующемъ:

22 августа 1867 года матросъ 1-й статьи 1-го флотскаго Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала экипажа Яковъ Ивановъ въ нетрезвомъ видѣ производилъ шумъ и валялся близъ Козьяго болота, въ городѣ Кронштадтѣ, гдѣ былъ взятъ обходомъ отъ 3-го флотскаго экипажа и представленъ на гауптвахту. Въ то время, когда обходъ задерживалъ Иванова, онъ замахнулся рукой на старшаго обходнаго, матроса 1-й статьи Андрея Акакіева, но, не попавъ въ него, нанесъ рукою ударъ по лицу матросу Павлу Иванову, бывшему также въ обходѣ.

Хотя обвиняемый не сознается въ нанесеніи сего удара, но онъ обличается въ этомъ показаніями вышеупомянутыхъ свидѣтелей: Павла Иванова и Андрея Акакіева, а также свидѣтеля матроса Алексѣя Афонасьева, бывшаго обходнымъ вмѣстѣ съ двумя предъидущими. По формулярному списку Иванова, онъ имѣетъ нашивку за 6-ти лѣтнюю безпорочную службу. На сихъ основаніяхъ матросъ Яковъ Ивановъ обвиняется въ томъ, что 22 августа, будучи въ нетрезвомъ видѣ, нанесъ матросу Павлу Иванову во время отправленія имъ должности обходнаго обиду дѣйствіемъ. Преступное дѣяніе это не предусмтрѣно сводомъ морскихъ уголовныхъ постановленій, но, обращаясь къ силѣ 90 ст. правилъ взамѣнъ 35 статей 1-го раздѣла I кн. помянутаго свода и уставу о наказаніяхъ, налагаемыхъ мировыми судьями, оказывается, что обида дѣйствіемъ, нанесенная обвиняемымъ, предусмтрѣна статьею 31 сего устава. Посему матросъ Яковъ Ивановъ, по распоряженію

командира 1 флотского Его Императорского Высочества Генералъ-Адмирала экипажа преданъ военно-морскому суду кронштадтскаго порта.

По выслушаніи обвинительной рѣчи прокурора Потулова и защитительной рѣчи капитана 2 ранга Давыдова, судъ послѣ предварительнаго совѣщанія постановилъ слѣдующую резолюцію: подудимаго матроса Якова Иванова подвергнуть заключенію въ военноморскую исправительную тюрьму на 4 мѣсяца, съ лишеніемъ кашивки, а въ случаѣ немѣнія помѣщенія въ тюрьмѣ, подвергнуть престу на хлѣбѣ и водѣ на три недѣли, также съ лишеніемъ кашивки и нѣкоторыхъ преимуществъ, упомянутыхъ въ 50 и 51 ст. правилъ 2 іюля сего года.

По дѣлу о матросѣ 2-й статьи 1-го флотскаго Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала экипажа Федорѣ Андреевѣ Гераничевѣ.

1867 года сентября 4 дня, командиръ 1-й запасной роты 1 флотскаго Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала экипажа донесъ экипажному командиру, что ввѣренной ему роты матросъ 2 статьи Федоръ Гераничевъ 28 августа сего же года не явился на вечернюю переключку, а пришелъ въ роту на другой день вечеромъ. Во время этой отлучки онъ утратилъ изъ казеннаго своего обмундированія слѣдующія вещи, невыслужившія срока: мундирную пару, фланелевую рубашу, вязаную шерстяную фуфайку и бѣлую рубашу съ синимъ воротникомъ; вещи эти стоятъ казнѣ пятнадцать руб. семьдесятъ девять коп.

Подсудимый Гераничевъ показалъ, что, будучи уволенъ своимъ капральнымъ унтеръ-офицеромъ, онъ отправился за городъ на кладбище, гдѣ напился пьянъ и заснулъ; проснувшись только на другой день утромъ, онъ увидалъ себя въ одной рубашкѣ; при уходѣ же изъ команды онъ имѣлъ на себѣ, кромѣ рубахи, мундиръ съ брюками и вязаную фуфайку. Неоказавшіяся же у него другія вещи: синяя фланелевая рубаша пропала въ командѣ во время сей отлучки 28 августа, а бѣлая рубаша съ синимъ воротникомъ пропала еще ранѣе того, въ банѣ.

Изъ вышеозначеннаго рапорта ротнаго командира и изъ показанія Гераничева вполне ясно видно: 1) что онъ былъ въ пьяномъ видѣ; 2) что вслѣдствіе пьянства онъ не явился въ команду на вечернюю переключку, и 3) что у него не оказалось казенныхъ вещей его обмундированія, на сумму 15 руб. 79 коп., въ пропажѣ которыхъ онъ не представляетъ никакого законнаго объясненія.

Эти противозаконныя дѣянія Гераничева предусмтрѣны 240 и 361 ст. Св. Мор. Угол. Пост. и § 5 положенія по морскому вѣдомству о взыскаііяхъ дисциплинарныхъ, почему матросъ Гераничевъ, по распоряженію командира 1 флотскаго Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала экипажа, и преданъ военно-морскому суду кронштадтскаго порта.

По выслушаніи обвинительной рѣчи прокурора Потулова и защитительной рѣчи капитана 2 ранга Давыдова, судъ послѣ предварительнаго совѣщанія постановилъ слѣдующую резолюцію: подсудимаго матроса Федора Гераничева подвергнуть заключенію въ военно-морскую исправительную тюрьму на 6 мѣсяцевъ, съ лишеніемъ нашивки и съ переводомъ въ разрядъ штрафованныхъ, а въ случаѣ неимѣнія помѣщенія въ тюрьмѣ, подвергнуть аресту на хлѣбъ и водѣ на три недѣли также съ лишеніемъ нашивки, съ потерю нѣкоторыхъ преимуществъ, упомянутыхъ въ 50 и 51 ст. правилъ 2 іюля сего года, и перевести въ разрядъ штрафованныхъ.

По дѣлу о писарѣ 7-ю флотскаго экипажа Яковѣ Ермолаевѣ.

1867 года 12 августа, писарь 3 класса 7-го флотскаго экипажа Яковъ Ермолаевъ самовольно отлучился отъ роты и пробылъ въ отсутствіи до 16 августа. Во время этого побѣга онъ продалъ на пьянство выданныя ему казенныя вещи: зимніе брюки, вязаную фуфайку, двѣ рубахи съ синими воротниками и башлыкъ.

Противозаконныя поступки Ермолаева доказываются собственнымъ его признаніемъ и рапортами командира 1-й запасной роты отъ 15 и 31 августа. Въ формулярномъ спискѣ Ермолаева означено, что онъ имѣетъ нашивку за 6-ти лѣтнюю безпорочную службу, а изъ штрафнаго его журнала видно, что онъ въ 1865 году былъ разжалованъ изъ старшихъ фельдшеровъ въ матросы 2 статьи за первую утрату казенныхъ мундирныхъ вещей.

По симъ основаніямъ писарь Яковъ Ермолаевъ обвиняется въ первомъ побѣгѣ, продолжавшемся отъ 12 до 16 августа, и во второй уtratѣ казенныхъ мундирныхъ вещей. Преступныя дѣянія эти предусмтрѣны статьями 240 и примѣчаніемъ къ ней, 361 и 366 ст. Св. Мор. Угол. Пост., почему писарь Яковъ Ермолаевъ, по распоряженію командира 7-го флотскаго экипажа, и преданъ военно-морскому суду кронштадтскаго порта.

По выслушаніи обвинительной рѣчи прокурора Потулова и защитительной рѣчи лейтенанта Лукьянова, судъ послѣ предварительнаго совѣщанія постановилъ слѣдующую резолюцію: подсуди-

аго писаря Якова Ермолаева подвергнуть заключенію въ военно-морскую исправительную тюрьму на 7 мѣсяцевъ, съ лишеніемъ нашивки и унтеръ-офицерскаго званія, а въ случаѣ неимѣнія помѣщенія въ тюрьмѣ, подвергнуть аресту на хлѣбъ и водѣ на три недѣли, также съ лишеніемъ нашивки и унтеръ-офицерскаго званія и потерю нѣкоторыхъ преимуществъ, указанныхъ въ 50 и 51 ст. правилъ 2-го іюля сего года; по выbytіи же изъ военной тюрьмы, его, Ермолаева, отставить отъ службы.

Засѣданіе военно-морскаго суда с.-петербургскаго порта, 21-го октября 1867 г.

21 октября было второе публичное засѣданіе военно-морскаго суда с.-петербургскаго порта. Разсматривались 3 дѣла: 1) о матросѣ 8 фл. экипажа Кубинскомъ, обвиняемомъ въ четвертой утратѣ казенныхъ мундирныхъ вещей; 2) о матросѣ 8 фл. экипажа Михаилѣ Кряжевѣ, обвиняемомъ въ самовольной отъ команды отлучкѣ и четвертой утратѣ казенныхъ мундирныхъ вещей, и 3) по отзыву командира с.-петербургскаго портоваго экипажа на приговоръ экипажнаго суда по дѣлу о рядовомъ Матвѣѣ Кисляковскомъ, обвиняемомъ въ неактѣ къ вечерней перекличкѣ, неочеваніи въ казармѣ и утратѣ казенныхъ мундирныхъ вещей.

Военно-морской судъ былъ въ слѣдующемъ составѣ: Предсѣдатель, контръ-адмиралъ Горковенко, постоянные члены: капитаны 2 ранга Ратьковъ-Рожновъ и Губчицъ, и временные члены: капитаны 1 ранга Свинкинъ и Угла, лейтенантъ 8 флотскаго экипажа Киткинъ, корпуса морской артиллеріи капитанъ Егоровъ, корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитанъ Блокъ и портоваго экип. шт.-кап. Токаревъ. Секретарь суда, капитанъ-лейтенантъ Шипуновъ. Обвинителемъ по первымъ двумъ дѣламъ былъ помощникъ военно-морскаго прокурора баронъ Штапельбергъ, по послѣднему же дѣлу заключеніе было дано военно-морскимъ прокуроромъ Серебряковымъ, а докладывалъ его постоянный членъ военно-морскаго суда, капитанъ 2 ранга Губчицъ. Защитниками были сверхштатные кандидаты на судебныя должности при главномъ военно-морскомъ судѣ: по дѣлу Кубинскаго—лейтенантъ Шихмановъ, а по дѣлу Кряжева лейтенантъ Зеленой.

Засѣданіе это происходило въ присутствіи Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Генералъ-Адмирала, Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, Предсѣдателя и членовъ главнаго военно-

морского суда и Директора инспекторского департамента морского министерства. Въ числѣ посѣтителей находились военные и морскіе чины. Его Императорское Высочество изволилъ прибыть въ то время, когда судьи постановляли приговоръ по дѣлу Кубинскаго, выслушалъ резолюцію по этому дѣлу, прослушалъ все дѣло Кряжева и изволилъ уѣхать, выслушавъ докладъ и заключеніе по дѣлу Кисляковского, прочіе же почетные посѣтители оставались до конца засѣданія.

Засѣданіе 21-го октября началось въ 12 часу и окончилось около 3 часовъ пополудни.

Первое дѣло, рассмотрѣнное въ этомъ засѣданіи, было о матросѣ 8 флотскаго экипажа Кубинскомъ, обвиняемомъ въ самовольной отлучкѣ отъ команды и въ продажѣ своихъ мундирныхъ вещей въ четвертый разъ.

Принимая во вниманіе, что подсудимый два раза уже содержался въ исправительной тюрьмѣ морскаго вѣдомства, судъ приговорилъ матроса Кубинскаго къ отдачѣ въ военно-исправительныя роты на 1 годъ и 3 мѣсяца.

Такъ какъ дѣла Кубинскаго и Кряжева однородны, но послѣднее было полнѣе записано, то мы и представимъ здѣсь изложеніе всего происходившаго въ судѣ уже послѣ постановленія приговора по первому дѣлу.

На вопросы предсѣдателя подсудимому, какъ его зовутъ, сколько ему лѣтъ отъ роду, какого вѣроисповѣданія и сознаетъ ли себя виновнымъ, подсудимый отвѣчалъ, что зовутъ его Михаиломъ Арсеньевымъ Кряжевымъ, что ему 33 года, что вѣроисповѣданія онъ православнаго и что сознаетъ себя виновнымъ. Затѣмъ по приказанію предсѣдателя былъ прочитанъ секретаремъ суда обвинительный актъ слѣдующаго содержанія:

Обвинительный актъ, коимъ предается суду военно-морскаго суда с.-петербургскаго порта матросъ 2 ст. 8 фл. экипажа, состоящій въ разрядѣ штрафованныхъ, Михаилъ Арсеньевъ, сынъ Кряжевъ.

Матросъ Кряжевъ 17 сентября вечеромъ отлучился самовольно изъ команды, а 20-го былъ приведенъ въ роту матросомъ Савельевымъ, при чемъ у Кряжева не оказалось разныхъ вещей казеннаго обмундированія, стоимостью 21 р. 31 к. При предварительномъ слѣдствіи Кряжевъ показалъ, что ушелъ изъ казармъ въ нетрезвомъ видѣ, что пьянствуя въ разныхъ мѣстахъ, на другой день послѣ отлучки замѣтилъ, что у него недостаетъ разныхъ вещей казеннаго обмундированія, что послѣ того, въ хмѣльномъ состояніи, промѣнялъ неизвѣстному ему человѣку свою казенную шинель

на старую оборванную, взявъ въ придачу 75 коп., затѣмъ, пьянствуя остальное время, хотѣлъ зайти въ домъ къ женѣ своей, но на это будто не рѣшился, а остался ночевать на дворѣ. На слѣдующее затѣмъ утро, Кряжевъ, рѣшившись, по его показанію, идти въ команду, встрѣтилъ матроса Савельева, съ которымъ явился въ роту.

Изъ формулярнаго списка и изъ выписки изъ штрафнаго журнала усматривается, что Кряжевъ неоднократно подвергался взысканіямъ и три раза учинилъ утрату казенныхъ мундирныхъ вещей.

Вслѣдствіе сего матросъ Кряжевъ обвиняется въ отлучкѣ отъ команды и въ четвертой утратѣ казенныхъ мундирныхъ вещей, т. е. въ преступныхъ дѣйствіяхъ, предусмотрѣнныхъ въ 240 и 366 ст. 1 кн. Свода Морскихъ Уголовныхъ Постановленій, съ приложеніемъ 43 ст. правилъ взаимнѣ 1 раздѣла 1 кн. Св. Морск. Угол. Постановленій, объявленныхъ въ приказѣ по морскому вѣдомству отъ 2 іюля 1867 г.

Посему матросъ Кряжевъ предается суду военно-морскаго суда при с.-петербургскомъ портѣ.

Составленъ 4 октября 1867 г. въ С.-Петербургѣ. Помощникъ военно-морскаго прокурора Штапельбергъ.

Послѣ прочтенія обвинительнаго акта, по просьбѣ прокурора, была прочитана выписка изъ штрафнаго журнала.

Выписка изъ штрафнаго журнала 5 роты 8 фл. экипажа.

Кряжевъ, Михаилъ Арсеньевъ.

Матросъ 2 статьи, въ службѣ съ 1853 года, въ разрядѣ штрафованныхъ. За какую вину взыскано, мѣры взысканія и по чьему распоряженію:

- 1) За пьянство и уклоненіе отъ службы.—На пять дней въ карцеръ.—По распоряженію г. ротнаго командира 21 октября 1864 г.
- 2) За неисправность по службѣ и ослушаніе.—На четыре дня въ карцеръ.—По распоряженію г. ротнаго командира 22 марта 1865 г.
- 3) За пьянство и уклоненіе отъ службы.—На восемь дней въ карцеръ.—По распоряженію г. ротнаго командира 8 апрѣля 1865 г.
- 4) За 1 утрату казенныхъ мундирныхъ вещей, стоющихъ казнѣ 6 р. 44 к.—Лишенъ нашивки, сопряженныхъ съ нею преимуществъ и переведенъ въ разрядъ штрафованныхъ.—По конфирмаціи г. директора инспекторскаго департамента м. м., объявленной въ приказѣ г. командира экипажа 25 апрѣля 1866 г. № 1132.

- 5) Было дано 6 дней свободы ходить на вольную работу для

*

заведенія утраченныхъ вещей, которыя сказалъ, что завелъ, но при осмотрѣ не оказалось.—Посаженъ въ карцеръ на шесть дней.— По распоряженію г. ротнаго командира 11 мая 1866 г.

6) За утрату шинели.—Штрафу не подвергнется, но обязался предъ экипажнымъ командиромъ на честное слово исправить свое поведеніе.—По распоряженію г. командира 8 экипажа 14 іюня 1866 года.

7) За 3 утрату казенныхъ вещей: фланелевой рубахи и лѣтнихъ брюкъ.—Разрѣшено ходить на вольную работу и деньги представлять къ образу экипажа, наказанъ пятьюдесятью ударами розогъ при собраніи роты.—По приказанію г. командира 8 фл. экипажа 20 августа 1866 г. № 2512.

8) За отлучку отъ команды и утрату заработныхъ денегъ 1 руб. 60 к.—Наказанъ 50 ударами розогъ.—По конфирмаціи г. директора инспекторскаго департамента м. м. по предоставленной командиру власти; приказъ ком. экипажа 28 декабря 1866 г. № 3982.

9) За самовольный 4 суточный побѣгъ.—Посаженъ въ одиночное заключеніе въ исправительную тюрьму на двѣ недѣли на хлѣбъ и воду.—По приказу г. командира 8 фл. экипажа 17 января 1867 № 185.

10) За подозрѣніе въ кражѣ у чиновника Таргаловскаго ящика съ вещами на сумму 148 р. 10 к.—По недостаточности уликъ отъ суда и отвѣтственности освобожденъ.—По предписанію г. главнаго командира с.-петербургскаго порта, объявленному въ приказѣ по 8 флотскому экипажу 10 іюня 1867 г. № 2069.

Затѣмъ, по просьбѣ помощника прокурора, былъ спрошенъ подсудимый, который въ свое оправданіе привести ничего не могъ; послѣ чего председатель объявилъ судебное слѣдствіе конченнымъ и помощникъ военно-морскаго прокурора баронъ Штапельбергъ произнесъ слѣдующую обвинительную рѣчь:

Обвиненіе Кряжева, какъ это съ достаточною полнотою усматривается изъ обвинительнаго акта заключается въ томъ, что упомянутый подсудимый учинилъ самовольную отлучку изъ команды, во время которой, предаваясь пьянству, растратилъ въ четвертый разъ свои мундирныя вещи.

Основаніемъ къ обвиненію подсудимаго служатъ: 1) рапортъ ротнаго командира, гдѣ между прочимъ упоминается, что по мнѣнію его, т. е. ротнаго командира, матросъ Кряжевъ надежды къ исправ-

енію не представляеть; 2) прочитанная въ настоящемъ засѣданіи выписка изъ штрафнаго журнала подсудимаго.

Слова подсудимаго и объясненія его, данныя въ присутствіи суда, полнѣ согласны съ родомъ взведеннаго на него обвиненія.

Переходя къ заключенію объ опредѣленіи Кряжеву наказанія и разсматривая законъ въ примѣненіи къ его винѣ, видно что закономъ допускается двойное наказаніе и притомъ различнаго рода.

По содержанію 366 ст. Св. Мор. Уг. Пост. нижніе чины, непользующіеся особенными правами состоянія, за растрату оружія или имуніи уже въ третій разъ, отсылаются для исправленія въ арестантскія роты на срокъ; по этой статьѣ подсудимый подлежалъ бы (по замѣнѣ арестантскихъ ротъ, согласно 43 ст. Высочайше утвержденныхъ правилъ, объявленныхъ приказомъ по морскому вѣдомству отъ 2-го іюля сего года, военно-исправительными ротами) къ отдачѣ въ военно-исправительныя роты.

Другое наказаніе, примѣнимое къ винѣ, въ которой обвиняется подсудимый, слѣдуетъ изъ § VI Высочайше утвержденныхъ 2-го ноября 1864 года временныхъ правилъ о порядкѣ заключенія въ исправительной тюрьмѣ морскаго вѣдомства.

На основаніи сего § разрѣшается замѣнять арестантскія роты и, слѣдовательно, въ настоящее время военно-исправительныя роты, заключеніемъ въ означенной тюрьмѣ за развратное поведеніе, которое и составляетъ отличительное свойство вины подсудимаго.

Выборъ того или другаго наказанія опредѣляется обстоятельствомъ, которое заключается въ томъ, подвергался ли уже обвиняемый заключенію въ исправительной тюрьмѣ морскаго вѣдомства или нѣтъ. Вотъ слова закона: въ ст. VII упомянутыхъ правилъ 2-го ноября сказано, нижніе чины, содержащіеся въ исправительной тюрьмѣ по силѣ предшедшей VI ст., т. е. за развратное поведеніе, если окажутся въ командахъ вновь неисправными и будутъ преданы за сіе военному суду, приговариваются, по силѣ дѣйствующихъ законовъ, къ отсылкѣ на срокъ въ арестантскія роты.

Въ ст. VIII: нижніе чины, два раза бывшіе въ исправительной тюрьмѣ, въ случаѣ совершенія ими новаго преступленія, которое влечетъ за собою, на общемъ основаніи, отдачу въ исправительную тюрьму, приговариваются къ арестантскимъ ротамъ.

Изъ формулярнаго списка и изъ выписки изъ штрафнаго журнала видно, что наказаніе тюрьмою къ обвиняемому Кряжеву по суду еще не было примѣняемо.

Поэтому я прошу судъ подсудимаго Кряжева, вина котораго предусмотрѣна въ 366 ст. Св. Мор. Уг. Пост., а по соображеніи

совокупности всѣхъ обстоятельствъ, заключается въ развратности его поведенія,—по самостоятельности этого преобладающаго преступленія, приговорить подсудимаго Кряжева, на основаніи ст. VI закона 2-го ноября 1864 года, къ тюремному заключенію, согласно 48, 49 и 50 ст. Высочайше утвержденныхъ правилъ 2 іюля и приложенія къ ст. 63 тѣхъ же правилъ, по 5-й степени и притомъ въ высшей мѣрѣ, а на случай недостатка помѣщенія въ исправительной тюрьмѣ соотвѣтствующему сему наказанію по общимъ правиламъ о замѣнѣ одиночнаго заключенія въ военной тюрьмѣ согласно состоянію подсудимаго на службѣ.

Относительно вознагражденія за вредъ и убытки, причиненные подсудимымъ казнѣ, я прошу, если судъ ихъ признаетъ, согласно особымъ морскимъ постановленіямъ, приведенными въ положительную извѣстность, опредѣлить взысканіе въ приговорѣ, въ противномъ случаѣ предоставить оное ближайшему начальству въ порядкѣ административномъ, согласно 66 ст. Высочайше утвержденныхъ правилъ 2 іюля сего года и на основаніи 833 ст. Воен. Мор. Суд. Устава.

По окончаніи рѣчи прокурора, защитникомъ, сверхъ-штатнымъ кандидатомъ на судебныя должности при главномъ военно-морскомъ судѣ, лейтенантомъ С. Зеленымъ, была произнесена слѣдующая рѣчь:

Господа судьи! подсудимый Михаилъ Кряжевъ обвиняется въ 4-й утратѣ казенныхъ вещей на сумму 21 р. 31 к. и самовольной отлучкѣ.

Позвольте мнѣ противъ этого возразить, и такъ какъ по правиламъ о совокупности преступленій, низшее поглощается высшимъ, то я буду возражать только противъ высшаго, т. е. противъ числа повторенія утраты и противъ цифры утраченныхъ вещей. Ст. 131 уложенія о наказаніяхъ, повтореніемъ преступленія называетъ совершеніе того же преступленія или и другого, не менѣе тяжкаго послѣ осужденія за первое по суду и послѣ того какъ наказаніе за преступленіе было ужъ вынесено. Слѣдовательно, для того чтобы было повтореніе, необходимо чтобы ему предшествовало осужденіе по суду. Сколько было осужденій, столько будетъ и повтореній. Но, обращаясь въ данномъ случаѣ къ формулярному списку подсудимаго, къ документу, который служитъ основаніемъ при примѣненіи закона о повтореніи, мы видимъ, что подсудимый за утрату былъ сужденъ только одинъ разъ, именно за 1-ю утрату, за что и былъ по суду лишенъ нашивки и переведенъ въ разрядъ штрафованныхъ. О второй и третьей утратѣ формулярный списокъ ничего не говоритъ. Правда, выписка изъ штрафнаго журнала указываетъ, что подсудимый утрачивалъ еще 2 раза казенныя вещи, но за третью утрату

онъ былъ только наказанъ въ дисциплинарномъ порядкѣ, а за 2-ую и вовсе оставленъ безъ наказанія; слѣдовательно, должно предполагать, что обѣ эти утраты сопровождались обстоятельствами, столь смягчающими и даже вовсе уничтожающими вину, что они не могли возбудить противъ себя уголовного преслѣдованія, а слѣдовательно не могутъ и стоять въ ряду повтореній. Значить, на точномъ основаніи ст. 131, настоящая утрата не можетъ быть разсматриваема утратою въ 4-й разъ, а только во 2-й. Обращаясь теперь къ цифрѣ стоимости утраченныхъ вещей, я долженъ сказать, что въ обвинительномъ актѣ она показана—какъ бы утраченныя вещи были совершенно новыя. Но такъ какъ всѣ эти вещи срочныя и какъ всѣ онѣ прослужили болѣе или менѣе извѣстное время, то несправедливо было бы считать пѣнность ихъ равною пѣнности совершенно новыхъ вещей, а потому, предположивъ, что стоимость ихъ уменьшается равномерно съ теченіемъ того времени, которое онѣ прослужили, я списалъ эту стоимость и за тѣмъ 15 сентября 1867 г. утраченныя вещи стоили казнѣ не 21 р. а только 8 р. 92 к. Итакъ значить обвиненіе сводится на основаніи ст. 131 Ул. о Наказ. и положенія о срочныхъ вещахъ, не на обвиненіе въ 4-й утратѣ на сумму 21 р. 31 к., а только на обвиненіе въ утратѣ въ 2-й разъ на сумму 8 р. 92 к.

Теперь позвольте мнѣ, господа судьи, имѣть честь обратить ваше благосклонное вниманіе на всѣ тѣ обстоятельства, которыя сопровождали настоящую утрату, всестороннее и безпристрастное разсмотрѣніе вами которыхъ, можетъ благотворно подѣйствовать на рѣшеніе участи подсудимаго. Я постараюсь изложить ихъ такъ, какъ это можно мнѣ было уяснить изъ самаго дѣла и изъ справокъ подсудимаго.

Михаилъ Кряжевъ человекъ семейный. Еще 3 мѣсяца тому назадъ у него было 3 дѣтей, но вторая его дочь, дѣвочка 4 лѣтъ, умерла незадолго предъ совершеніемъ Кряжевымъ послѣдней утраты. Въ настоящее время у него есть жена и 2 малолѣтнихъ дѣтей: старшему сыну 6 лѣтъ, младшей дочери нѣтъ еще и 2-хъ. Кряжевъ помѣщался въ казармахъ 8-го флотскаго экипажа, а жена его съ дѣтьми жила въ его домѣ находящемся въ Галерной гавани, доставшемся Кряжеву по наслѣдству еще отъ дѣда. Положеніе семейнаго нижняго чина и въ особенности съ малолѣтними дѣтьми не можетъ быть названо завиднымъ, а потому домъ Кряжева, хотя очень старый и ветхій, былъ весьма важной помощью ему для поддержанія существованія его семьи. Но вотъ 13-го сентября совершенно неожиданно Кряжевъ получаетъ ужасное извѣстіе, что его домъ, его

единственное достояніе, будетъ въ 2-хъ мѣсячный срокъ проданъ съ публичнаго торга за долгъ покойной его матери.

Эта катастрофа, которая въ предстоящую трудную осеннюю пору грозила оставить семейство Кряжева безъ крова и необходимыхъ средствъ къ существованію, могла потрясти нравственно и не такого человѣка, какъ подсудимый; много людей, стоящихъ гораздо выше его и по образованію и по воспитанію, не выдержали бы такого удара. На подсудимаго же это извѣстіе подѣйствовало убійственно. Нѣсколько дней находился онъ въ состояніи близкомъ къ отчаянію, не зная что предпринять и на что рѣшиться для того, чтобы выйти изъ этого безысходнаго положенія. Наконецъ, 17 сентября онъ рѣшился отправиться къ женѣ, для того, чтобы вдвоемъ что нибудь придумать. Выходя изъ казармъ, онъ взялъ съ собой въ узелъ вязаную фуфайку, фланелевую рубашку и рабочее платье, которые хотѣлъ отдать женѣ вымыть. По дорогѣ ему попадаетъ товарищъ его дѣтства, съ которымъ онъ и зашелъ въ кабакъ. Выйдя изъ кабака и пройдя нѣсколько времени Кряжевъ, замѣчаетъ, что съ нимъ пѣтъ узла; тогда онъ возвращается назадъ въ кабакъ, спрашиваетъ кабатчика, по узла не находитъ. Эта новая бѣда прибавила еще горечи и къ безъ того уже горькому положенію подсудимаго. Въ такомъ положеніи пришелъ онъ къ своей женѣ, но, не будучи въ состояніи долго выдерживать этой двойной нравственной пытки—мысли о бѣдственномъ положеніи своего семейства и о готовящемся ему самому наказаніи за потерю вещей, обратился къ универсальному средству русскаго человѣка во всѣхъ невзгодахъ и печаляхъ—къ вину и очнулся только ночью на Смоленскомъ полѣ, въ одной шинели, безъ брюкъ, безъ мундира, безъ башлыка. Нѣтъ ничего невѣроятнаго, что вещи съ него сняли съ пьянаго въ ночную пору въ такомъ глухомъ мѣстѣ, какъ Смоленское поле. Очнувшись и не помня себя и отъ холода и отъ горя и отъ страха, но инстинктивно желая отдалить грозящее ему наказаніе, и въ то же время имѣя необходимость обогрѣться, Кряжевъ, вмѣсто того, чтобы возвратиться въ роту, зашелъ въ кабакъ, промѣнялъ свою шинель на старую, за что взялъ въ придачу 75 коп., и когда прожилъ всѣ деньги, вернулся 20 сентября въ команду, гдѣ былъ арестованъ и преданъ суду.

Итакъ, гг. судьи, вы изволите усмотрѣть изъ моего объясненія, что въ настоящемъ случаѣ подсудимый достоинъ болѣе состраданія, нежели наказанія, и что утрата, имъ совершенная, сдѣлана не съ цѣлью нанести казнѣ ущербъ, а была результатомъ тѣхъ внѣшнихъ горестныхъ обстоятельствъ, которыя, такъ сказать, независимо отъ воли самаго подсудимаго, привели его къ совершенію того

преступленія, которое такъ строго наказывается нашимъ закономъ. Но и самый законъ, и высшая морская администрація при примѣненіи закона о наказаніи за утрату, принимаютъ во вниманіе совершена ли она была съ цѣлью нанести казнѣ ущербъ, или единственно отъ умственной и нравственной слабости подсудимыхъ. Я позволю себѣ, господа судьи, сослаться на мнѣніе комисіи, учрежденной для изслѣдованія причины частыхъ утратъ казенныхъ мундирныхъ вещей нижними чинами брештгадтскаго порта, которая говоритъ, что за 3 и 4 утрату, вмѣсто отдачи въ арестантскія роты можно заключать въ военно-исправительную тюрьму морскаго вѣдомства. При этомъ я долженъ еще обратить ваше вниманіе на то обстоятельство, что подсудимый изъ солдатскихъ дѣтей и что на основаніи приказа Е. И. В. Генераль-Адмирала отъ 6 мая текущаго года за №83, онъ имѣетъ право выхода въ отставку во всякое время, а слѣдовательно не состоитъ на срочной по закону службѣ.

Затѣмъ, господа судьи, предъ назначеніемъ подсудимому наказанія я буду имѣть честь напомнить, что онъ уже въ теченіе мѣсяца содержится подъ стражей, и въ заключеніе я позволю себѣ попросить васъ вспомнить статью 78 кн. I, разд. I, Св. М. Уг. П., которая говоритъ, что при постановленіи приговора судъ долженъ руководствоваться общимъ правиломъ: 1) чтобы не полагать наказанія паче мѣры содѣяннаго преступленія и 2) чтобы оказывать себя болѣе милостивымъ, нежели жестокимъ, памятуя, что и судья человѣкъ есть.

На произнесенную защиту помощникъ прокурора отвѣчалъ: Принимая во вниманіе, что произнесенная защита не отвергаетъ, по существу, рода виновности, въ которой обвиняется подсудимый, я ограничусь замѣчаніемъ, что ст. 131 Уложенія, приводимую защитникомъ и ученіе о рецидивѣ, т. е. повтореніи преступленія послѣ суда и наказанія за предъидущее, къ настоящему случаю я полагаю непримѣнимою, потому что въ 3-й утратѣ или продажѣ мундирныхъ вещей о бывшемъ судѣ въ томъ смыслѣ, какъ это говорится въ 131 статьѣ, по самой сущности вины и рѣчи быть не можетъ, такъ какъ наказанія за первую и за вторую растраты до сихъ поръ налагались въ порядкѣ дисциплинарномъ; далѣе, статья эта не имѣетъ примѣненія еще и потому, что самое повтореніе обсуждаемаго преступленія не имѣетъ видъ увеличивающаго вину обстоятельства, какъ это имѣетъ повтореніе, упомянутое въ 131 статьѣ, а вторая, третья или четвертая растрата составляютъ преступленія совершенно самостоятельныя и законъ опредѣляетъ за каждую изъ нихъ опредѣленное наказаніе, не принимая во вниманіе предшествовавшаго

суда и наказанія, какъ это усматривается изъ 366 ст. Св. М. Уг. Пост.; если не было наказанія подсудимому за его вторую растрату мундирныхъ вещей, то это составляетъ обстоятельство въ отношеніи къ настоящему обсужденію совершенно отдѣльное, на которое судъ, согласно 834 ст., можетъ обратить свое вниманіе и указать въ особомъ постановленіи. Кромѣ того, г. защитникъ даетъ особенно большое значеніе въ настоящемъ случаѣ нетрезвому состоянію подсудимаго, во время учиненной имъ отлучки. Тутъ я считаю долгомъ замѣтить, что законъ нашъ вообще не уничтожаетъ вѣроятность вслѣдствіе пьянства, которое впрочемъ только въ высшей своей степени можетъ затмить разумъ человѣка и парализовать его волю, чего въ настоящемъ случаѣ не было, такъ какъ подсудимый дѣйствовалъ не безсознательно, какъ это усматривается изъ его собственнаго показанія.

Во всякомъ случаѣ слѣдуетъ различать пьянство случайное отъ обычнаго; послѣднее составляетъ въ этомъ дѣлѣ, въ нѣкоторомъ смыслѣ, судимый фактъ и потому я полагаю, что это обстоятельство при примѣненіи наказанія не должно имѣть вліянія.

На это защитникъ возразилъ, что хотя 366 ст. Свода Мор. Уголовныхъ Постановленій и говоритъ о третьей или четвертой утратахъ, какъ о преступленіяхъ самостоятельныхъ, не упоминая ничего о предшествовавшемъ суду и наказаніи, но это еще не значить, чтобы она не принимала ихъ во вниманіе, а что она должна ихъ принимать во вниманіе,—это слѣдуетъ изъ того, что она совершенно сходна съ тѣмъ духомъ, вытекающимъ какъ изъ русскихъ, такъ и вообще изъ современныхъ законодательствъ, что за одно и то же преступленіе, учиненное при совершенно тѣхъ же обстоятельствахъ, наказанія бываютъ различны, смотря по тому, совершено ли преступленіе просто преступникомъ или преступникомъ-повторителемъ, преступникомъ-рецидивистомъ. Духъ же этотъ основанъ на томъ положеніи, что законъ въ видахъ предупрежденія преступленія на будущее время, находитъ необходимымъ наказывать строже того преступника, который понесъ уже болѣе легкія наказанія, оказавшіяся недѣйствительными для того, чтобы остановить его отъ повторенія того же преступленія; а потому законъ, въ видахъ огражденія общественной безопасности, принужденъ за совершеніе того же преступленія не въ первый разъ, наказывать строже, чѣмъ въ предъидущіе, но только, разумѣется, въ томъ предположеніи, что всѣ предъидущіе постановленные закономъ наказанія были уже наложены и оказались безъ дѣйствія, а потому въ настоящемъ случаѣ должно употребить сильнѣйшую мѣру. Но если промежуточные наказанія не были испытаны, то нѣтъ причины

переходить прямо къ высшему роду наказаній, основываясь только на одной буквѣ закона и не обращая вниманія на общій взглядъ закона на повтореніе, который выразился въ ст. 131 Уложенія о наказаніяхъ.

На это возраженіе помощникъ прокурора въ нѣсколькихъ словахъ развилъ уже высказанное имъ мнѣніе о толкованіи 131 ст., а защитникъ, на предложеніе г. предсѣдателя сказать послѣднее слово, предоставилъ участь подсудимаго на совершенное благоусмотрѣніе суда.

За тѣмъ судъ удалился изъ залы засѣданія для совѣщанія, послѣ котораго прочтена была слѣдующая резолюція.

Выслушавъ дѣло о матросѣ 8 фл. эк. Михаилѣ Кряжевѣ, обвиняемомъ въ отлучкѣ отъ команды и въ четвертой утратѣ казенныхъ мундирныхъ вещей, признавъ подсудимаго матроса 2 ст. 8 фл. эк. Михаила Арсеньева Кряжева виновнымъ въ самовольной отлучкѣ отъ команды и утратѣ казенныхъ мундирныхъ вещей въ 4 разѣ, вслѣдствіе развратнаго поведенія, на основ. св. м. уг. пост. кн. I ст. 240 и 366, VI п. временныхъ правилъ о заключеніи въ тюрьму морскаго вѣдомства и 5 ст. приложенія II къ ст. 63 правилъ Высочайше утвержд. 15 мая 1867 и ст. 52 тѣхъ же правилъ—*постановилъ*: матроса Михаила Кряжева, 33 лѣтъ, заключить въ военно-испр. тюрьму морскаго вѣдомства на одинъ годъ и два мѣсяца и по выбытіи Кряжева изъ тюрьмы исключить его изъ службы. Убытокъ же, понесенный казною отъ утраты подсудимымъ казенныхъ мунд. вещей, взыскать съ него на осп. ст. 70 вышеупомянутыхъ правилъ. На основаніи статьи 834 морскаго военно-судебнаго устава, судъ указываетъ на наложеніе на Кряжева командиромъ 8 флотскаго экипажа дисциплинарныхъ взысканій за преступленія, предусмотрѣнныя 366 статьей свода мор. угол. постановленій.

За тѣмъ приступлено было къ рассмотрѣнію *третью* дѣла, по отзыву командира с. п. б. портового экипажа, на приговоръ экипажнаго суда по дѣлу о матросѣ Матвѣѣ Кисляковскомъ. Постоянный членъ суда, капитанъ 2 ранга Губчицъ, доложилъ его въ слѣдующихъ выраженіяхъ.

26 прошлаго сентября, рядовой с.-петерб. портового экипажа Матвѣй Кисляковскій былъ, по окончаніи работъ въ новомъ адмиралтействѣ, отпущенъ унтеръ-офицеромъ въ рынокъ. Ни 26 числа, ни на другой день Кисляковскій въ экипажъ не явился, а 28-го былъ приведенъ въ команду городскимъ стражемъ. Во время отлучки Кисляковскимъ утрачены: зимніе брюки, шинель и башлыкъ, стоящіе казнѣ 2 р. 16 к.

Эти обстоятельства подтвердились собственнымъ сознаниемъ Кисляковского, который, при производствѣ дѣла въ экипажномъ судѣ, показалъ, что продалъ ли онъ казенныя вещи или съ него ихъ сняли, того не знаетъ, потому что былъ пьянъ.

Кисляковскій въ службѣ съ 1855 г., имѣетъ нашивку за 6-ти лѣтнюю безпорочную службу. Въ маѣ 1867 г. за пьянство и утрату нѣкоторыхъ мундирныхъ вещей, которыя завелъ самъ, содержался три дня въ карцерѣ, на хлѣбѣ и водѣ. Артельныхъ денегъ имѣетъ 8 рублей.

Экипажный судъ, рассмотрѣвъ дѣло о рядовомъ с.-петербургскаго портового экипажа Матвѣѣ Кисляковскомъ, признать его виновнымъ въ утратѣ казенныхъ вещей и въ самовольномъ неночеваніи въ казармѣ, и, на основаніи положенія о дисциплинарныхъ взысканіяхъ, постановилъ: выдержать Кисляковского при экипажномъ гардерѣ одинъ мѣсяцъ и въ томъ числѣ двѣ недѣли въ одиночномъ заключеніи, на хлѣбѣ и водѣ; убытокъ же, понесенный казною отъ утраты подсудимымъ казенныхъ вещей, взыскать изъ его артельныхъ денегъ.

Командиръ с.-петербург. портового экипажа не утвердилъ этого приговора экипажнаго суда и, представляя дѣло о Кисляковскомъ въ военно-морской судъ, присовокупляетъ, что «такъ какъ рядовой Кисляковскій въ службѣ состоитъ съ 1855 года, имѣетъ нашивку за 6-ти лѣтнюю безпорочную службу, и серебряную медаль и крестъ за службу на Кавказѣ, и утрату дѣлаетъ во второй разъ, то, по силѣ § 37 положенія о дисциплинарныхъ взысканіяхъ, за означенныя поступки подлежитъ лишенію нашивки и переводу въ разрядъ штрафованныхъ, а потому, не соглашаясь съ мнѣніемъ экипажнаго суда, дѣло о проступкахъ Кисляковского, на основ. 355 ст. военно-морскаго судебнаго устава, имѣю честь препроводить въ военно-морской судъ».

Къ настоящему случаю относятся 240 и 366 статьи св. мор. уг. пост. и ст. 54 правилъ Высочайше утвержденныхъ 15 мая 1867 г. и объявленныхъ по мор. вѣд. приказомъ Его Имп. Выс. Генералъ-Адмирала 2 іюля 1867 г., № 120. Наказаніе опредѣляемое упомянутыми мною законами, состоитъ въ лишеніи нашивки, съ зачисленіемъ или безъ зачисленія въ разрядъ штрафованныхъ.

По окончаніи доклада, военно-морскимъ прокуроромъ Серебряковымъ было произнесено слѣдующее заключеніе:

Настоящее дѣло подлежитъ рассмотрѣнію суда, вслѣдствіе отзыва, принесеннаго командиромъ портового экипажа на приговоръ экипажнаго суда. По закону, приговоръ экипажнаго суда получаетъ силу лишь послѣ утвержденія его экипажнымъ командиромъ, при-

чемъ послѣдній можетъ или ослабить, или усилить положенное подсудимому наказаніе, но не выходя при этомъ изъ лично принадлежащей ему дисциплинарной власти. Если же экипажный командиръ считаетъ нужнымъ усилить опредѣленное наказаніе въ такихъ размѣрахъ, которые превышаютъ дисциплинарную его власть, то, на основаніи 355 ст. военно-морскаго судебнаго устава, представляетъ все дѣло, приговоръ экипажнаго суда и свое мнѣніе на разрѣшеніе военно-морскаго суда. Въ настоящемъ случаѣ экипажный судъ опредѣлилъ подвергнуть подсудимаго Кисляковскаго аресту на одинъ мѣсяцъ; экипажный же командиръ, считая такое наказаніе недостаточнымъ, полагаетъ болѣе правильнымъ наказать подсудимаго лишеніемъ нашивки съ переводомъ въ разрядъ штрафованныхъ, слѣдовательно, такимъ взысканіемъ, которое превышаетъ присвоенную ему дисциплинарную власть, а потому можетъ быть наложено только судомъ. Такимъ образомъ, порядокъ представленія этого дѣла на разрѣшеніе военно-морскаго суда представляется совершенно правильнымъ и согласнымъ съ закономъ.

При разрѣшеніи дѣлъ подобнаго рода въ военно-морскомъ судѣ, законъ, по 888 статьѣ военно-морскаго судебнаго устава, возлагаетъ на меня обязанность изложить заключеніе въ отношеніи къ уголовной отвѣтственности подсудимаго; обращаясь поэтому къ существу дѣла, я нахожу, что здѣсь слѣдуетъ отдѣлить вопросъ о виновности подсудимаго отъ вопроса о наказаніи, которому онъ подлежитъ за эту вину.

Что касается перваго вопроса, то онъ не возбуждаетъ сомнѣнія. Экипажный судъ призналъ подсудимаго Кисляковскаго виновнымъ въ отлучкѣ отъ команды и второй уtratѣ мундирныхъ вещей; обвиненіе это основано на признаніи подсудимаго, подтвержденномъ всѣми другими обстоятельствами дѣла; противъ него не возражаетъ экипажный командиръ. Поэтому я нахожу, что эта часть приговора экипажнаго суда подлежитъ утвержденію.

Несогласіе экипажнаго командира съ приговоромъ суда относится собственно до наказанія, слѣдующаго за это преступленіе. Съ одной стороны экипажный судъ, признавъ Кисляковскаго виновнымъ въ уtratѣ во второй разъ мундирныхъ вещей, опредѣлилъ подвергнуть его за это мѣсячному аресту, т. е. дисциплинарному взысканію. Съ другой стороны, экипажный командиръ находитъ, что подсудимый подлежитъ наказанію значительно болѣе строгому.

Обращаясь для разрѣшенія этого разногласія къ закону, мы видимъ, что изъ двухъ проступковъ, въ которыхъ обвиненъ подсудимый, отлучка отъ команды предусмотрена въ 240 ст. св. мор. уг. пост., а утрата мундирныхъ вещей въ 366 ст. того же свода.

Первая изъ этихъ статей дѣйствительно опредѣляетъ только дисциплинарное взысканіе. Но въ настоящемъ случаѣ отлучка можетъ повліять развѣ на мѣру наказанія; по правиламъ о совокупности преступленій наказаніе должно быть опредѣлено на основаніи 366 ст., предусматривающей болѣе тяжкій изъ совершенныхъ подсудимымъ проступковъ. По этой послѣдней статьѣ полагается за утрату во 2-й разъ мундирныхъ вещей наказаніе, которое, на основ. ст. 3 и 4 замѣняющихъ правилъ 2 іюля, можетъ состоять или въ заключеніи въ военно-исправительной тюрьмѣ, или въ лишеніи нашивки. Слѣдовательно, по точной силѣ закона, подсудимый подлежитъ одному изъ этихъ двухъ наказаній, отъ которыхъ переходъ къ дисциплин. взысканію, какое опредѣлено въ приговорѣ экипажнаго суда, могъ бы послѣдовать только во вниманіе къ особеннымъ уменьшающимъ вину обстоятельствамъ, о которыхъ не упомянуто и въ приговорѣ экипажнаго суда и которыхъ въ настоящемъ дѣлѣ дѣйствительно не представляется. Выборъ же одного изъ двухъ наказаній, слѣдующихъ подсудимому на основаніи 366 ст., конечно, принадлежить суду. Принимая во вниманіе, что до сихъ поръ подсудимый, состоя на службѣ 12 лѣтъ, не подвергался оштрафованію по суду, я полагаю бы справедливымъ назначить ему менѣе тяжкое изъ этихъ двухъ наказаній, но при томъ въ высшей мѣрѣ, такъ какъ совершенная имъ утрата вещей сопровождается самовольною отлучкою отъ команды.

По этимъ основаніямъ я нахожу, что постановленный судомъ портового экипажа приговоръ о матросѣ Кисляковскомъ подлежитъ отмѣнѣ въ той части его, которая касается опредѣленнаго въ немъ наказанія, съ тѣмъ, что согласно съ мнѣніемъ экипажнаго командира, подсудимаго слѣдуетъ приговорить къ лишенію нашивки съ переводомъ въ разрядъ штрафованныхъ.

За тѣмъ судомъ была постановлена слѣдующая резолюція: Выслушавъ на основаніи 888 статьи воен. мор. суд. устава заключеніе военно-морскаго прокурора, постановилъ: на осн. 240 и 366 ст. св. мор. уг. п., Высочайшаго повелѣнія объявленнаго въ пунктѣ 5 приказа г. Упр. мор. мин. 17 апрѣля 1863 № 53 и ст. 54 по 2 степ. правилъ Высочайше утвержденныхъ 15 мая 1867 г., рядоваго Матвѣя Кисляковскаго, 34 лѣтъ, лишить нашивки за шестилѣтнюю службу безъ зачисленія въ разрядъ штрафованныхъ. Убытокъ же, понесенный казной отъ утраты казенныхъ мундирныхъ вещей, пополнить по ст. 70 вышеупом. правилъ, изъ имѣющихся у подсудимаго артельныхъ денегъ.

Французская экспедиція къ сѣверному полюсу.

Читатели Морскаго Сборника уже знакомы съ проектами доктора Петермана и капитана Осборна, составляющими экспедицію къ сѣверному полюсу. Подобно тому, какъ ученый докторъ взывалъ къ своимъ соотечественникамъ нѣмцамъ, а капитанъ Осборнъ — къ англичанамъ, такъ теперь Густавъ Ламбертъ взываетъ къ французамъ. Рядъ его писемъ, помѣщенныхъ въ журналѣ *Economiste Français*, посвященъ объясненію этого проекта, гдѣ онъ указываетъ — какъ на средства, для приведенія его въ исполненіе, такъ и на тѣ данныя, которыя заставляютъ не соглашаться съ гг. Осборномъ или Петерманомъ.

§ 1. По мнѣнію г. Ламберта полярная экспедиція будетъ состоять въ слѣдующемъ: судно, предназначенное для экспедиціи и удовлетворяющее всѣмъ необходимымъ условіямъ, о которыхъ мы скажемъ впоследствии, выходитъ въ море въ сентябрѣ и, пересѣкая Атлантическій океанъ до мыса Горна, занимается ловлею китовъ, жиръ и усы которыхъ оно можетъ сбыть у Горна же; отсюда оно идетъ въ широту 72° и 78° S, о которой капитанъ Россъ говоритъ какъ о мѣстѣ отдыха китовъ. Здѣсь, по примѣру Россъ, надо будетъ прокалывать ледъ, а послѣ полутора или двухъ мѣсяцевъ идти въ Сидней для сбыта лова, который по его разсчету долженъ доставить до 500 000 франковъ, т. е. до 180 000 рублей. Затѣмъ, поднимаясь къ сѣверу Тихаго океана, представляется возможность провѣрки не только счисленія, но и всѣхъ инструментовъ, такъ чтобъ, достигнувъ Берингова моря въ іюнѣ, быть въ началѣ іюля уже готовымъ для самой сущности экспедиціи. Пройдя Беринговъ проливъ и направляясь къ N¹W, разбивая ледъ минами и разчищая дорогу крѣпкимъ двойнымъ форштевнемъ, г. Ламбертъ надѣется достигнуть полюса не позже конца августа.

Вотъ самый ходъ экспедиціи; изъ него мы видимъ, что г. Ламбертъ, заботясь о наукѣ, не забылъ и матеріальной выгоды, чему служатъ доказательствомъ его поиски за китами въ широтѣ 72° S, которую посѣщалъ только одинъ Джонъ Россъ; вмѣстѣ съ тѣмъ, мы видимъ, что г. Ламбертъ предлагаетъ идти Беринговымъ проливомъ, тогда какъ докторъ Петерманъ предпочитаетъ направленіе гольфстрима между Новой Землей и Шпицбергеномъ, а капитанъ Осборнъ — санный путь отъ пролива Смита въ Америкѣ. Всѣ

три проекта совершенно различны. Разсмотримъ здѣсь основанія, заставляющія г. Ламберта предпочитать Беринговъ проливъ.

Недавно, г. Ламбертъ читалъ въ политехническомъ институтѣ лекцію о количествѣ теплоты, выдѣляемой солнцемъ въ разныхъ широтахъ, въ различные часы дня и въ разное время года (*de l'insolation du soleil*), которая зависитъ отъ зенитнаго разстоянія, т. е. отъ угла, составляемаго линіею, идущею отъ глаза къ центру солнца, съ отвѣсною линіею. Сила этого *выдѣленія* не должна быть смѣшиваема съ температурой, которая хотя и есть слѣдствіе выдѣленія, но находится въ зависимости отъ разныхъ причинъ, какъ напримѣръ, скрытая и явная теплота, поглощеніе и лученспусканіе, теплоемкость и проч.

Громадныя вычисленія, при посредствѣ интегральнаго исчисленія, плодъ которыхъ и была упомянутая лекція, дали возможность находить силу выдѣленія для каждаго дня. Вотъ главные результаты: во время солнцестоянія, около 22 іюня, сила выдѣленія *увеличивается* отъ полярныхъ круговъ къ полюсу и тутъ *полюсъ продолжаетъ цѣлый день*. То же самое количество теплоты солнце испускаетъ (въ это время) и въ широтахъ 59°N и 26°S , что однако не значитъ, чтобъ температура сѣвернаго полюса и параллелей 59°N и 26°S была та же. Около 22 мая и 22 іюля параллели выдѣленія, равнаго полюсному, суть 66°N и 33°S . Около 7 мая и 7 августа — 72°N и 44°S . Около 22 апрѣля и 22 августа — 78°N и 57°S и, наконецъ, около 22 марта и 22 сентября, около равноденствія, полюсъ не получаетъ теплоты.

Цифры эти интересны и важны въ высшей степени, потому что показываютъ, что полюсъ не всегда имѣетъ температуру очень низкую и не постоянно покрытъ льдами. Для нѣкоторыхъ читателей цифры эти будутъ живой рѣчью, не требующею комментарій, и потому, ограничиваясь указаніями г. Ламберта я не стану останавливаться на этомъ и перейду къ вопросу — что находится на сѣверномъ полюсѣ—*море* или *континентъ*?

Для рѣшенія этого вопроса намъ надо пуститься въ нѣкоторые разсужденія о теченіяхъ и объ образованіи льда. Начнемъ съ теченій.

Морскія теченія бываютъ или въ открытомъ морѣ или у береговъ; примѣромъ перваго намъ служить гольфстримъ, береговыя же теченія, какъ, напримѣръ, африканское, идутъ по берегу, перемѣняя свое направленіе согласно очертанію берега; теченія эти могутъ раздвигаться, но во всякомъ случаѣ они берутъ свое начало въ морѣ а не съ берега, такъ что судно, подходящее къ берегу, можетъ

встрѣтить отливъ, который въ свое время замѣнится приливомъ, но не теченіе, которое бы несло его отъ берега. Изъ этого разсужденія мы можемъ вывести то заключеніе, что тамъ, гдѣ есть теченіе, надо предполагать и море, изъ котораго бы оно брало свое начало. Примѣняя выведенное нами заключеніе къ арктическому полюсу, мы встрѣчаемъ тамъ возможность примѣненія нашей гипотезы; дѣйствительно, въ 1827 году, Парри и его лейтенантъ Россъ, пробуя достичь сѣвернаго полюса къ NW отъ Шипбергена, на саняхъ, должны были отказаться отъ своего намѣренія. Ихъ отважность и энергія, какъ физическая, такъ и нравственная, была побѣждена теченіями отъ сѣвера, относившими ихъ къ югу, такъ что подвигаясь по льдинѣ впередъ, они, вмѣстѣ съ льдиной, шли назадъ. Другіе мореплаватели подтверждаютъ существованіе подобнаго теченія и самъ г. Ламбертъ имѣлъ случай наблюдать въ широтѣ 71 N и долготѣ 170°W, теченіе, имѣвшее скорость около двухъ узловъ. Игакъ, мы имѣемъ право предполагать, что у сѣвернаго полюса находится открытое море, о южномъ же полюсѣ мы не можемъ сказать того, потому что, сколько намъ извѣстно, никто не указывалъ на существованіе подобныхъ теченій.

Теперь перейдемъ къ льдамъ и будемъ искать подтвержденія нашей гипотезы.

Самыя обширныя наблюденія полярныхъ льдовъ принадлежатъ Скорезби и его объясненія образованія льдовъ еще никѣмъ не опровергнуты. Основываясь на его показаніяхъ, мы знаемъ, что первое появленіе льда въ видѣ кристалловъ, называемое шугою, походить на снѣгъ, кинутый въ холодную воду. Шуга эта успокоиваетъ море, производя такое же дѣйствіе, какъ и масло. Кристаллы скоро соединяются и образуютъ тонкій ледъ. Если нѣтъ волненія и морозъ продолжается, то ледъ этотъ, часъ отъ часу, становится толще, нарастая снизу. Такимъ образомъ, образуются ледяныя поля, простирающіяся на разстояніе пятидесяти и болѣе миль, причемъ толщина ихъ рѣдко превышаетъ десять футовъ. Ледяныя поля составляютъ только одинъ видъ полярнаго льда, другой не менѣе важный—это ледяныя горы, покрывающія собою всѣ окрестности Гренландіи и Баффиновъ заливъ. Образованіе ледяныхъ горъ совершенно отличается отъ образованія ледяныхъ полей, — имъ нужны берега. Подобно тому, какъ альпійскіе ледники опускаются съ вершинъ горъ, точно также и ледяныя горы полярныхъ поясовъ, суть тѣ же ледники гренландскихъ береговъ, покрытыхъ вѣчными снѣгами и ледяныя массы которыхъ, будучи подымаемы волнами, отрываются и падаютъ въ море. Эти то обрывы и составляютъ самую сущность ледяныхъ горъ.

Изъ этого мы выводимъ то заключеніе, что ледяныя горы означаютъ присутствіе материка и именно материка возвышеннаго и крутаго, тогда какъ ледяныя поля заставляютъ предполагать существованіе открытаго моря, а, основываясь на этихъ заключеніяхъ мы опять-таки видимъ, что у сѣвернаго полюса должно быть море, тогда какъ у южнаго материкъ, потому что въ южныхъ полярныхъ странахъ капитанъ Россъ встрѣчалъ повсюду горы-гиганты, тогда какъ въ сѣверномъ поясѣ, тамъ, гдѣ нѣтъ крутыхъ береговъ, какъ за Беринговымъ проливомъ, такія горы не существуютъ, а небольшія возвышенности *Herald* и *Plover*, справедливо названные верхушками (*piton*), которыя видѣлъ самъ г. Ламбертъ, суть единственные материкъ въ этой части полярнаго моря.

Утверждая (на основаніи чего, мы уже видѣли) существованіе полярнаго моря, г. Ламбертъ не согласенъ съ нѣмецкимъ ученымъ только въ выборѣ прохода, предпочитая Беринговъ проливъ какъ наименѣе покрытый ледяными горами; что же касается до проекта Осборна, то г. Ламбертъ считаетъ его болѣе примѣнимымъ для южнаго полюса. Неудобопримѣнимость его къ изслѣдованію сѣвернаго полюса, кромѣ своей гипотезы, г. Ламбертъ подтверждаетъ еще указаніями Парри и Мортонъ. О свидѣтельствѣ Парри мы уже говорили и его авторитетомъ подтверждали существованіе теченія; въ экспедиціи предпринятой имъ на NW отъ Шпицбергена, послѣ безуспѣшной попытки на саняхъ, Парри выражалъ сожалѣніе, что не пробовалъ пройти на суднѣ. Мортонъ состоя въ экипажѣ *Елизы Канъ* (*Elisa Kane*), зимовалъ въ 1854 году въ заливѣ Пибоди; въ сопровожденіи одного гренландца онъ поднялся вверхъ по берегу пролива Смита и тамъ съ горы видѣлъ море, свободное отъ льда. Капитанъ Осборнъ, предлагая въ своемъ проектѣ этотъ же путь предполагаетъ, что море, видѣнное Мортонъ, не болѣе какъ полынья во льду и говоритъ, что надо идти на суднѣ только до Пибоди или немного выше, пока не достигнутъ предѣла толстаго льда, а за тѣмъ дальнѣйшее изслѣдованіе должно производиться на саняхъ. Допуская даже справедливость этой гипотезы, нельзя не обратить вниманіе на слѣдующее обстоятельство. Достиженіе полюса не есть пустая прихоть добаться до широты 90° , мѣста пересѣченія всѣхъ меридіановъ, а на достиженіи полюса основана надежда на цѣлый рядъ всевозможныхъ наблюденій, которыя могутъ производиться достаточно удобно на кораблѣ, тамъ зимующемъ; но чтобъ идти на саняхъ 1500 верстъ, т. е. къ полюсу и обратно, надо, по крайней мѣрѣ, полтора мѣсяца, и если даже предположить, что полюсъ достигнутъ, какія же наблюденія могутъ быть сдѣланы; не говоря уже о томъ пространствѣ, которое зай-

муть всё необходимые приборы для различных наблюдений, что отниметь конечно мѣсто отъ запаса провизіи, или же придется сдѣлать сани такой же величины, какъ и корабль.

Проектъ Осборна кажется намъ болѣе пригоднымъ для изслѣдованія южнаго полюса, для чего надо, однако, изобрѣсти какой нибудь аппаратъ для движенія саней; изслѣдованіе же сѣвернаго полюса, можетъ быть, съ большимъ успѣхомъ, произведено по способу Петермана или Ламберта; изъ этихъ двухъ мы предпочитаемъ послѣдній, состоящій въ томъ, чтобъ бѣжать отъ береговъ и связанныхъ съ ними ледяныхъ горъ.

Единственное препятствіе, могущее представить серьезное затрудненіе, — это вѣчные сплошные льды, или, какъ ихъ называютъ англичане, *packed ice*; мѣста ихъ непостоянны, и потому то Коллинсонъ прошелъ тамъ, гдѣ за мѣсяцъ передъ тѣмъ не могъ пройти Мак-Клюръ; но и это препятствіе не должно устрашать моряковъ, имѣющихъ пороховъ и могущихъ взрывать ледъ минами, что не составитъ большаго труда со льдами, встрѣчающимися въ Беринговомъ проливѣ.

§ 2. Разсмотрѣвъ теоретическую часть вопроса, перейдемъ къ практической и укажемъ на тѣ средства, которыя г. Ламбертъ считаетъ возможными для осуществленія полярной экспедиціи; при этомъ считаемъ нужнымъ напомнить, что г. Ламбертъ составлялъ свой планъ не сидя въ кабинетѣ, а на самомъ мѣстѣ, тщательно изслѣдовавъ тѣ условія, которыя могутъ имѣть вліяніе при исполненіи такого важнаго дѣла.

Излагая условія, которымъ долженъ удовлетворять корабль, предназначенный въ полярную экспедицію, г. Ламбертъ обращаетъ вниманіе на то, чтобъ онъ могъ легко маневрировать, а слѣдовательно не былъ очень длиненъ и очень узокъ; крѣпость членовъ должна быть важнѣе легкихъ очертаній; низкія мачты съ прочнымъ вооруженіемъ и двойныя реи, чтобы избѣгать необходимости посылать много людей на нихъ; чтобы дать возможность съ небольшимъ числомъ людей легко управлять и бросить реи, надо обратить вниманіе на возможное уменьшеніе тренія. Самый корпусъ судна долженъ быть крѣпкій и имѣя, плоское дно, покрытъ на скулахъ толстой, двойной обшивкой. Не имѣя нужды въ сѣткахъ, онъ долженъ имѣть невысокій бортъ такъ чтобы непосредственно съ палубы можно было наблюдать по горизонту, а для того, чтобы палуба была, по возможности, чиста, всё запасныя деревья сложить около борта или же въ сѣти, если таковыя имѣются; тогда только одинъ боть будетъ помѣщаться на шкелѣтѣ. Бакъ долженъ быть просторный и

•

не ниже роста человѣка, а на югѣ особая платформа для рулевого; наконецъ, не менѣе шести вельботовъ въ родѣ пирога, употребляемыхъ при ловлѣ китовъ и кашалотовъ, должны помѣщаться на боканцахъ. Вотъ въ общихъ чертахъ корабль, который, по мнѣнію г. Ламберта, долженъ удовлетворять условіямъ арктической экспедиціи. Кромѣ этихъ общихъ условій, обратимъ вниманіе еще на слѣдующія.

1) Передняя часть судна должна быть такъ крѣпка, чтобы могла сопротивляться дѣйствію льда, и въ этомъ случаѣ прямой и хорошо укрѣпленный форштевень лучше шпирона, но какъбы ни былъ хорошо укрѣпленъ форштевень, онъ все же недостаточенъ и необходимо имѣть носовую часть съ двойнымъ бортомъ, такъ чтобы передній форштевень не соединялся съ заднимъ и, будучи поврежденъ, служилъ бы заднему защитой. Двойную обшивку, для передней части хорошо бы сдѣлать металлическою, но, конечно, не такой толщины, какъ на военныхъ броненосныхъ судахъ, отъ которой она будетъ отличаться еще и тѣмъ, что броненосныя суда покрываются броней въ надводной части, а ниже ватерлинии броня идетъ едва на нѣсколько футовъ, тогда какъ судно, предназначенное для плаванія въ арктическомъ морѣ, напротивъ, должно быть обшито въ подводной части, надъ водой же достаточно двухъ или трехъ футовъ.

2) Корпусъ судна долженъ быть раздѣленъ внутри на четыре или на пять отдѣленій, независимыхъ одно отъ другаго, такъ чтобы въ случаѣ помятія льдомъ, если одно отдѣленіе и будетъ наполнено водою, то чтобы остальные могли поддерживать плавучесть, пока поврежденіе не будетъ исправлено. Переборки, составляющія, раздѣленія должны быть устроены такъ, чтобы ихъ брусья служили помощью бимсамъ для противодѣйствія наружному давленію. Г. Ламбертъ совѣтуетъ, кромѣ того, имѣть въ отдѣленіяхъ желѣзные ящики въ родѣ системъ, которые служатъ резервуарами для воды или масла, могли бы въ случаѣ нужды быть обращены и въ воздушныя ящики.

3) Относится собственно къ гигиенѣ. Приписывая во вниманіе, что условія плаванія въ арктическихъ моряхъ совершенно отличительны отъ обыкновеннаго плаванія, помѣщеніе для экипажа не должно быть такъ стѣснительно, какъ это бываетъ на обыкновенныхъ судахъ. Предполагая составъ экипажа для судна въ 600 или 700 тоннъ, всего сорокъ человѣкъ, г. Ламбертъ считаетъ возможнымъ дать имъ удобное помѣщеніе и даже свои каюты, которые должны быть хорошо вентилированы и совершенно защищены отъ вѣтра. Такъ какъ наружный холодъ не позволитъ открывать дверей или люковъ

въ каютахъ, то необходимо имѣть особые вентиляторы, которые постоянно освѣжали бы воздухъ; для того же, чтобъ нѣсколько согрѣвать каюты во время большихъ холодовъ, могущихъ случиться осенью или при зимовкѣ, то лучшимъ средствомъ должно быть проведеніе трубъ съ нагрѣтымъ паромъ или просто теплой водой, какъ это часто употребляется на американскихъ пассажирскихъ пароходахъ. Температура въ каютахъ не должна быть высока, напротивъ, она по возможности должна ближе подходить къ температурѣ наружнаго воздуха, чтобъ, переходя изъ каютъ на палубу, не чувствовать слишкомъ рѣзкой перемены. Отдѣленіе, гдѣ будетъ помѣщаться резервуаръ, распредѣляющій по трубамъ теплую воду, должно быть, по проекту г. Ламберта, устроено такъ, чтобъ могло служить и сушильной, гдѣ бы просушивалась мокрая шерстяная одежда, которая на воздухѣ никогда не высохнетъ, коль скоро была уже разъ вымочена. Чтобъ сохранить здоровье экипажа, надо, не предоставляя каждому заботиться самому о себѣ, наблюдать, чтобы у всѣхъ была сухая шерстяная одежда для отдохновенія, чтобы каюты были вентилированы и чтобы всѣ просушивали мокрое платье. При заготовленіи провизіи надо помнить, что главнымъ анти-скорбутнымъ средствомъ служить картофель, котораго запасъ долженъ быть полонъ; кромѣ того, слѣдуетъ имѣть живой скотъ, который быть на мѣстѣ, причѣмъ заботиться объ остающемся мясѣ, такъ, какъ въ полярныхъ странахъ, при холодахъ, оно сохраняется цѣлыми мѣсяцами; при возбужденіи вопроса о хлѣбѣ и сухаряхъ, не должно склоняться на сторону сухарей, потому что экономія слишкомъ незначительна, тогда какъ питательныя достоинства разнятся много. Говоря о гигиеническихъ условіяхъ и о заботахъ, которыя лежатъ на начальникѣ, г. Ламбертъ справедливо замѣчаетъ, что постоянная и прямая обязанность начальника — это пенсись о благосостояніи подчиненныхъ, ввѣренныхъ его управленію, какъ въ физическомъ, такъ и въ нравственномъ отношеніи; ставя въ примѣръ англичанъ, онъ говоритъ, что доброта и деликатность суть качества несовмѣстныя съ энергіей и твердостью, необходимыми человеку командующему, который всегда долженъ достойнымъ образомъ пользоваться своимъ авторитетомъ, а не употреблять его во-зло, что, въ несчастію, встрѣчается еще и теперь, хотя довольно рѣдко. Что касается до насъ, то, мнѣ кажется, мы смѣло можемъ отрицать существованіе подобныхъ грубыхъ начальниковъ въ нашемъ флотѣ, гдѣ неизвѣстны примѣры недостойнаго злоупотребленія ввѣренной кому нибудь власти.

Говоря о тѣхъ или другихъ условіяхъ, которымъ должно удовлетворять судно, предназначенное въ плаваніе въ арктическомъ морѣ, мы ничего не сказали о скорости, требуемой отъ этого судна, потому

что считаемъ это вопросомъ второстепеннымъ. Г. Ламбертъ не считаетъ даже необходимымъ условіемъ, чтобы судно было паровое, такъ какъ это потребовало бы значительныхъ средствъ, тогда какъ при снаряженіи паруснаго судна издержки сокращаются почти на половину. Если судно должно быть паровое, то непригодность не только колесъ, но и винта, для плаванія во льдахъ, требуетъ устройства особаго двигателя, а главное увеличеніе издержекъ происходитъ отъ дороговизны горючихъ матеріаловъ. Разсмотримъ это подробнѣе.

Колеса негодятся для арктическаго судна, во первыхъ потому, что обмерзаніе оси потребуетъ для каждаго оборота впуска струи пара для оттаиванія, а во вторыхъ потому, что лопасти будутъ непремѣнно ломаться о толстыя льдины, которыми покрыто все полярное море.

Винтъ, не представляя затрудненія обмерзанія, такъ какъ ось его находится довольно глубоко подъ водою, нисколько не гарантированъ отъ обламыванія перьевъ винта о ледъ; при этомъ представляется еще опасность порчи руля, а это было бы крайне опасно въ полярныхъ моряхъ, гдѣ употребленіе всякихъ временныхъ рулей крайне затруднительно и почти невозможно, и потому, если необходимо выбирать одно изъ двухъ, колеса или винтъ, то г. Ламбертъ, кажется, симпатизируетъ болѣе колесамъ; онъ предлагаетъ даже меньшія колеса, которыя можно было бы снимать; причемъ и машина требуется въ 7 или 8 лошадиныхъ силъ, такъ что въ обыкновенное время она могла бы исполнять и другія работы на суднѣ.

Полагая, что для полярнаго судна достаточно имѣть скорость въ два или три узла, г. Ламбертъ обращается къ давно покинутой системѣ *fusée à eau*, т. е. къ струѣ воды, которая переливалась бы по системѣ трубъ, расположенныхъ въ подводной части, съ носу на корму. Способъ этотъ былъ предлагаемъ во Франціи инженеромъ Курбебесомъ (*Courbebaisse*) и къ нему то обратился теперь г. Ламбертъ. Разбирая эту систему, мы замѣчаемъ, что малая скорость, даваемая судну переливаніемъ воды, происходитъ отъ сравнительно небольшой площади трубокъ съ площадью поперечнаго сѣченія корпуса, т. е. съ площадью мидель-шпангоута и отъ незначительной скорости, съ которою вода переливается, считая возможнымъ увеличить эту скорость и замѣняя воду паромъ или пороховыми газами, или, наконецъ, сжатымъ воздухомъ г. Ламбертъ предполагаетъ достигнуть желаемого. Основываясь на теоретическихъ вычисленіяхъ, онъ считаетъ, что трубы, расположенныя хоть по вилу въ

кормовой части, приспособленные для пропуска пара, должны подобно известному (питательному въ машинахъ) прибору Жиффара, давать судну нѣкоторую скорость. Мы съ своей стороны считаемъ нужнымъ прибавить, что если идея эта и вѣрна въ принципѣ, то тѣмъ неменѣе въ примѣненіи ея къ большому судну необходимо прежде изслѣдованія ея не по одной теоріи, а и на опытѣ, чтобъ быть въ состояніи видѣть полезную работу пара или сжатого воздуха. Но г. Ламбертъ считаетъ это средство наилучшимъ и останавливается на немъ, такъ какъ тутъ нѣтъ опасности отъ порчи льдомъ двигателя прибора, расположеннаго внутри.

Вопросъ о топливѣ приводитъ г. Ламберта къ разсужденіямъ о китоловствѣ и вслѣдствіе этихъ-то финансовыхъ расчетовъ онъ и заставляетъ, какъ мы видѣли это въ началѣ, судно, назначенное для изслѣдованія сѣвернаго полярнаго моря идти въ широту 78° S; но прослѣдимъ по порядку.

Такъ какъ каменный уголь находится только въ огромныхъ складахъ, то понятно, что въ полярныхъ кругахъ судну будетъ негдѣ запастись имъ, за исключеніемъ ничтожнаго количества, которое оно могло бы взять изъ неразработанныхъ копей мыса Лисбурна или сѣверныхъ береговъ Америки. Это указываетъ необходимость того, чтобы въ топкахъ арктическаго судна можно было жечь и дрова, которые все же легче достать чѣмъ уголь. Но главнымъ топливомъ представляется китовый жиръ, который доставляетъ и гораздо болѣе теплоты, чѣмъ простой уголь; а такъ какъ въ обыкновенномъ китѣ находится до 30 тоннъ жиру, то слѣдовательно недостатка въ этомъ топливѣ быть не можетъ, потому что, если 30 тоннъ и ничтожное количество для нашихъ громадныхъ машинъ, то для машины арктическаго судна это количество совершенно достаточно на нѣкоторое время. Правда, что это топливо будетъ обходиться дороже 100 руб. за тоннъ, но тамъ, гдѣ рѣчь идетъ о спасеніи людей, о спасеніи плода всей экспедиціи, экономическіе расчеты не могутъ имѣть мѣста.

Резюмируя все уже сказанное нами, мы приходимъ къ слѣдующему:

- 1) Температура полюса не всегда очень низка.
- 2) Основываясь на теченіяхъ и льдахъ мы вправѣ предполагать открытое море у сѣвернаго полюса.
- 3) На основаніи предъидущаго, мы можемъ считать достиженіе сѣвернаго полюса возможнымъ.
- 4) Беринговъ проливъ представляетъ наиболѣе удобный проходъ въ ледовитый океанъ, по отсутствію береговъ, изобилующихъ ледниками и связанными съ ними ледяными горами.

5) Необходимое для экспедиціи судно можетъ быть снаряжено. Оно можетъ быть парусное или паровое.

6) Если судно будетъ паровое, то оно не будетъ имѣть недостатка въ топливѣ, хотя-бы и дорогое.

Придя къ этому заключенію, намъ остается только разсмотрѣть вопросъ о финансовыхъ средствахъ, столь необходимыхъ для снаряженія экспедиціи.

Финансовыя средства, по мнѣнію г. Ламберта, могутъ имѣть три источника, или средства отъ правительства или частная подписка съ полной затратой капитала, или же акціонерная компанія, для которой научная цѣль была бы соединена съ промышленными выгодами.

Не считая себя достаточно популярнымъ, чтобы возбудить всеобщій энтузіазмъ, слѣдствіемъ котораго частная подписка могла бы дать хорошіе результаты, и указывая на доктора Петермана, какъ на примѣръ, гдѣ такой авторитетъ, былъ недостаточенъ, въ Германіи (потому что докторъ Петерманъ обращался съ просьбою о субсидіи къ прусскому морскому министру, который съ своей стороны передалъ эту просьбу министру народнаго просвѣщенія); г. Ламбертъ останавливается на акціонерныхъ обществахъ.

Вотъ что онъ говоритъ, между прочимъ, о средствахъ отъ правительства. Въ такихъ случаяхъ, какъ научные опыты, на примѣръ: опредѣленіе крѣпости брони или изслѣдованіе законовъ упругости пара, гдѣ требуются значительныя затраты, невознаграждаемая непосредственно, тамъ правительство и можетъ и должно оказывать помощь и выдавать пособие; но въ такихъ случаяхъ, гдѣ затраченный капиталъ можетъ быть возвращенъ, тамъ нѣтъ нужды обращаться къ содѣйствію правительства, и здѣсь оно годно только какъ авторитетъ. Итакъ, не возлагая надежды на правительство, какъ капитанъ Осборнъ, подавшій свой проектъ на утвержденіе лордовъ адмиралтейства, г. Ламбертъ имѣетъ въ виду воспользоваться отъ правительства только двумя вещами; это, во первыхъ, судномъ, какъ на примѣръ старымъ корветомъ, который, будучи построенъ на казенной верфи, конечно крѣпче и надежнѣе судовъ, построенныхъ на частныхъ верфяхъ, и второе отпускомъ съ содержаніемъ офицеровъ, которые изъявляютъ желаніе участвовать въ экспедиціи, указывая при этомъ, на свой отпускъ, которымъ онъ пользовался для изслѣдованія околополюсныхъ странъ. Эта субсидія, не вовлекая правительство въ невѣрное предпріятіе, облегчила бы возможность составить акціонерную компанію, такъ какъ тогда не потребовалось бы ни судна, которое могло бы быть одолжено прави-

тельствомъ, ни содержанія офицерамъ, кромѣ необходимыхъ закупокъ, потребныхъ собственно для плаванія во льдахъ.

Мы говорили уже съ самаго начала о промыслѣ на китовъ и кашалотовъ,—это-то и составляетъ доходъ, посредствомъ котораго г. Ламбертъ предполагаетъ удовлетворить акціонеровъ, затратившихъ свой капиталъ на сооруженіе экспедиціи. Во время пребыванія въ антарктическихъ широтахъ, ловъ долженъ принести около 500 000 франковъ, точно также какъ и пребываніе у арктическаго пояса, предполагая даже зимовку и сопряженную съ нею трату жира на топливо, должно дать, отъ жиру и кости, не менѣе 300 000 франковъ, такъ какъ американскіе китоловы убиваютъ въ сезонъ до двадцати китовъ, что равно приблизительно 500 000 франковъ; арктическіе же путешественники имѣютъ еще ту выгоду, что они будутъ на мѣстѣ лова прежде первыхъ китобоевъ, которые обыкновенно пользуются болѣе успѣшнымъ ловомъ. Шесть-десятихъ общаго дохода должны идти на удовлетвореніе акціонеровъ, тогда какъ четыре-десятихъ собственно на экипажъ.

Считая наибольшее число экипажа равнымъ сорока семи чело-вѣкамъ, г. Ламбертъ выводитъ слѣдующій расходъ на снаряженіе экспедиціи: на приобрѣтеніе судна и его исправленіе 100 000 франковъ; на вооруженіе и необходимыя передѣлки 100 000 франковъ; на научныя инструменты и приборы 20 000 фр.; на запасы провизій аммуниціи и проч. 80 000 фр. Итого, общій расходъ, по его вычисленію, 300 000 франковъ, не считая случайностей непредвидѣнныхъ. По окончаніи экспедиціи является еще расходъ, который частію самъ собою и окупится, это на печатаніе и гравированіе путешествія, открытій и наблюденій, сдѣланныхъ въ полярномъ морѣ.

Вотъ общая идея предполагаемой экспедиціи французовъ. Проектъ г. Ламберта нашелъ довольно большую поддержку въ французскомъ географическомъ обществѣ и въ настоящее время составляется коммисія изъ ученыхъ, капиталистовъ и моряковъ, которые избравъ изъ среды себя членовъ и открываютъ подписку. *Общество ствер-наго полюса, la Société du pôle Nord*, не выполнѣ акціонерное общество, потому что въ немъ можетъ участвовать каждый, внося не опредѣленную сумму, а ту, какую онъ по силѣ увлеченія внести можетъ. Всѣ французскіе журналы, какъ парижскіе, такъ и провинціальныя, открыли свои страницы для всякаго рода заявленій этого общества, и надо полагать, что французскій проектъ будетъ приведенъ въ исполненіе ранѣе нѣмецкаго.

Д. Иллешенъ.

Семафоры на берегахъ Франціи.

На берегахъ Франціи устроено 36 семафорныхъ или телеграфныхъ станцій, которыя соединены электрическою проволокою со всѣми телеграфными станціями внутренней страны; съ судами же, находящимися въ морѣ, семафоры могутъ переговариваться при помощи флаговъ свода международныхъ сигналовъ; такимъ образомъ корабль, подходя къ берегу и не входя въ портъ, можетъ послать депешу въ любой городъ Французскаго материка и получить отвѣтъ тѣмъ же путемъ. Въ настоящее время дѣйствія семафоровъ открыты и получили законное утвержденіе, какъ видно изъ прилагаемаго декрета (*).

Ст. 1. Временно учрежденная соединенными средствами министерствъ морскаго и публичныхъ работъ для безопасности страны линія семафоровъ, считается учрежденіемъ постояннымъ и состоитъ въ вѣдомствѣ министерства публичныхъ работъ.

2. Семафорные посты назначаются для наблюденія за происходящимъ на морѣ и для сношенія съ судами; эти посты должны находиться въ сообщеніи съ линіями электрическихъ телеграфовъ.

3. Всѣ правительственныя учрежденія могутъ пользоваться службой семафоровъ для своихъ потребностей. Купеческія суда посредствомъ семафоровъ могутъ сообщаться съ другими телеграфными станціями.

4. Для службы на семафорахъ будутъ назначаемы преимущественно тѣ находящіеся въ распоряженіи чиновники (*employé en disponibilité*), которые выказали себя способными къ этой службѣ, и за недостаткомъ морскихъ чиновъ преимущество будетъ отдаваемо лицамъ, состоявшимъ въ военномъ вѣдомствѣ.

Во исполненіе этого закона, утвержденный королевскимъ декретомъ уставъ, опредѣлитъ для всеобщаго свѣдѣнія таксу депешъ, пересылаемыхъ между семафорными постами, а также общія правила устройства и службы семафорной линіи.

Въ бюджетѣ министерства публичныхъ работъ на 1868 годъ, 100 000 лиръ (около 30 000 рублей, считая по курсу) будутъ ассигнованы на семафорную часть.

Приближенная смѣта расходовъ на содержаніе 36 семафорныхъ

(*) Подробная статья «О семафорахъ на берегахъ Франціи» помѣщена въ М. Сб. 1866 г. № 6, н. оф.

постовъ, изъ которыхъ нѣкоторые служатъ также и для ночныхъ сигналовъ:

Жагованье 90 производителямъ сигналовъ и 36 агенгамъ . . .	80 000	лиръ (около 24 000 руб.)
На канцелярскіе расходы, отопленіе и освѣщеніе	5000	— (около 1500 руб.).
На разѣзды	3000	— (около 900 руб.).
На наемъ помѣщеній	5000	— (около 1500 руб.).
На припасы и матеріалы . . .	7000	— (около 2100 руб.).

Суэцскій каналъ, въ настоящемъ его видѣ. (*)

Въ общемъ собраніи членовъ компаніи по прорытію Суэцкаго канала, 1 августа 1867 года, г. Лессеусъ представилъ отчетъ, изъ котораго видно, что работы значительно подвинулись впередъ, вслѣдствіе усиленія ихъ на всѣхъ мѣстностяхъ канала. Въ 1865—66 г. израсходовано 35 миліоновъ франковъ (10 мил. руб.), собственно на работы, а въ 1866—67 г. 53 миліона (13 мил. руб.). Успѣху работъ значительно содѣйствовало также устройство новыхъ машинъ.

Предположенія, высказанныя инженерами при изслѣдованіи мѣстности, частію оправдываются; всѣ встрѣчаемыя препятствія устраняются довольно легко техническими знаніями. Въ проходѣ озеромъ Монзалегъ, грунтъ котораго считали болотистымъ, оказывается твердая масса, чрезъ что прорытіе канала значительно облегчается и боковые откосы стѣнъ канала держатся хорошо.

Къ концу прошлаго года прѣсноводный каналъ былъ на столько углубленъ, что большія землечерпательныя машины могли свободно на немъ двигаться; онѣ назначены для углубленія морской части канала, между озеромъ Тимзахъ и Краснымъ моремъ. Нѣкоторые изъ этихъ машинъ прошли чрезъ шлюзы прѣсноводнаго канала до Суэца и занялись работами въ промежуткахъ между устьями морскаго канала и вѣншимъ рейдомъ. Другія же прошли къ мѣсту своего назначенія каналами, нарочно устроенными для ихъ проводки. Все это выполнено весьма успѣшно. Самая трудная работа оказалась у

(*) О Суэцскомъ каналѣ, съ картою его,—см. М. Сб. 1862 г., № 9, н. оф. 1866 г. № 9, оф. стр. 245, въ рапортѣ к.-л. Копитова, посѣщавшаго каналъ, и наконецъ—1867 г. № 5, м. хр., стр. 17. *Ред.*

Сераиума, гдѣ волнообразную поверхность самого мелкаго песку пришлось превратить въ рядъ прѣсноводныхъ бассейновъ, въ которыхъ землечерпательныя машины должны были расчищать грунтъ для приморскаго канала. Въ то время года, когда производились эти работы, можно было опасаться за недостатокъ воды въ прѣсноводномъ каналѣ для наполненія бассейновъ, и полагали что введенная вода станетъ просачиваться чрезъ песчаный грунтъ, найдя себѣ исходъ въ горькія озера и озеро Тимзахъ. Но ничего подобнаго не случилось. Благодаря распоряженіямъ египетскаго вице-короля огромныя бассейны наполнены водою изъ Нила, и вообще все кончилось гораздо лучше и легче, чѣмъ изобрѣтатели геніальнаго проекта могли ожидать. Къ 1 января н. г. землечерпательныя машины находились уже на своихъ мѣстахъ.

Природа устроила у Суэца великолѣпную гавань, которую вице-король значительно улучшаетъ громадными сооружениями. Тамъ придется прорыть только одинъ каналъ. Такъ какъ грунтъ въ этомъ мѣстѣ довольно легокъ, то работы землечерпательныхъ машинъ не представляютъ затрудненій. Лежащая въ 2 километрахъ (почти 2 версты) къ югу отъ Суэца у устья канала песчаная банка, во время прилива всегда покрывалась водою. Теперь одна часть этой банки возвышена и представляетъ островокъ на суэцкомъ рейдѣ. Здѣсь устроены мастерскія для внѣшнихъ работъ и бассейны для плавающего матеріала. Искусство, постоянство и неутомимость, съ которою возведены эти работы, удивляютъ всѣхъ моряковъ и пассажировъ, прибывающихъ изъ Индіи въ Суэцъ на пароходахъ англійской и французской компаній.

Портъ Саидъ. Для продолженія набережныхъ употреблялся искусственный камень, дѣлаемый изъ песку и гидравлической извести. Западная плотина, длиною 2500 метровъ (около 2½ верстъ), уже выдвинута на 2200 метровъ, изъ которыхъ 1900 находятся надъ водою, а 300 доведены до уровня воды. Глубина моря при концѣ дамбы 8½ метровъ (33 фута). У восточной плотины, длиною 1800 метровъ, 950 м. уже кончены, при глубинѣ моря 5½ метровъ (21½ футъ). Гг. Дюссо, строители плотинъ обязаны всего выстроить 250 000 кубическихъ метровъ (25 633 куб. саж.) изъ камней по 10 кубическихъ метровъ (1 куб. саж.) и въ 20000 килограммовъ (1220 пудовъ) вѣсомъ. До сихъ поръ они выполнили 115 000 куб. м. и такимъ образомъ еще остается погрузить 135000. Платформа для дѣланія искусственныхъ камней можетъ поднять 200 штукъ, а для просушки ихъ требуется 2 мѣсяца. Но чтобы не задержать работъ, подрядчики устроили другую платформу, поднимающую 400 камней. Ежедневно устанавливаютъ на мѣсто отъ 30 до 40 камней.

Устройство плотинъ будетъ кончено въ 13—14 мѣсяцевъ, т. е. къ концу 1868 года.

Сильнѣйшія бури и самое большое волненіе не въ состояніи разрушить эти искусственные камни. Новѣйшіе промѣры доказали, что дамбы дѣйствительно защищаютъ каналъ отъ наноснаго песку, вынимаемаго землечерпательными машинами съ мелкихъ мѣсть.

Въ каналѣ внѣшней гавани, отъ внутренняго берега большого бассейна до островка, въ прошломъ году глубина была отъ 4 до 5 метровъ, а ширина канала 70 метровъ. Съ тѣхъ поръ землечерпательными машинами увеличена ширина до 100 (328 футъ) и глубина до 5 метровъ (16,4 футъ), а въ настоящее время глубина отъ большого бассейна до самаго рейда не менѣе 6½ метр. (21,2 ф.). Къ концу настоящаго года надѣются углубить каналъ внѣшней гавани до 7 метровъ (22,9 ф.), и тогда купеческія суда всѣхъ размѣровъ будутъ въ состояніи входить въ Суэцскій каналъ.

Судя по настоящему успѣху и состоянію работъ, можно рассчитывать, что внѣшній каналъ и бассейны порта Саида будутъ кончены въ будущемъ году.

Планъ направленія плотинъ и бассейновъ, указанный нынѣшнимъ французскимъ морскимъ министромъ, адмираломъ Риго де Женульи, председателемъ совѣщательнаго комитета по устройству Суэцкаго канала, заслужилъ одобреніе моряковъ всѣхъ націй, посѣщавшихъ портъ Саидъ.

Съ начала работъ и до 1 іюня 1867 года въ портъ Саидъ заходило 3511 судовъ, вмѣстительностію 664 104 тонна. Съ 15 іюня 1866 по 1 іюня 1867 года прибыло 880 судовъ, вмѣстительностію 146 107 тон., т. е. около 406 тон. ежедневно. Въ тотъ же періодъ времени 1865—66 г. ежедневно приходило только 300 тон. Изъ заходившихъ судовъ было подъ турецкимъ и египетскимъ флагомъ 1499, съ 193552 тон.; австрійскихъ 434 съ 141 339 т.; французскихъ 609 съ 126552 т.; греческихъ 525 съ 61 914 т.; англійскихъ 138 съ 58 711 т.; русскихъ 95 съ 32 298 т.; итальянскихъ 79 съ 19 562 т., и 108 іерусалимскихъ судовъ съ 1766 тоннами вмѣстительности. Остальные тонны распределяются между ганзейскими, прусскими, американскими, бельгійскими, бразильскими, голландскими, шведскими, норвежскими, датскими, валахскими и самосскими судами. Съ острова Самоса было 200 судовъ.

Трудно описать кипучую дѣятельность въ этомъ новомъ портѣ Средиземнаго моря. Множество разгружающихся судовъ; входящіе и уходящіе пароходы, выводящіе землю, вынимаемую со дна землечерпательными машинами; буксирные пароходы, доставляющіе баржи съ огромными искусственными камнями; постоянное дви-

женіе судовъ, снабжающихъ край съѣстными припасами; шумъ паровыхъ машинъ и молотовъ въ мастерскихъ; снованіе торговаго и рабочаго люда,—все это указываетъ на важность въ ближайшемъ времени этого сборнаго пункта для востока и запада.

Морской каналъ отъ порта Саида до озера Тимзахъ. На разстояніи 75 километровъ (70¼ верстъ) между портомъ Саидъ и озеромъ Тимзахъ, большія землечерпательныя машины работали уже въ прошломъ году. Онѣ оказались одинаково удовлетворительными, на песчаномъ и глинистомъ грунтѣ. Вообще грунтъ не представляетъ особенныхъ затрудненій, потому что, вопреки ожиданіямъ, не имѣетъ болотистаго характера. Каналъ вырыть до 6—7 метровъ глубины и при 45° уклона, боковыя стѣны его прочны. Полагали, что грунтъ будетъ жидковатъ и чрезъ то откосы станутъ обваливаться въ самый каналъ; въ самомъ же дѣлѣ они обладаютъ достаточною твердостью, и даже вынутая землечерпательными машинами грязь, выгружаемая на берегъ, не вредитъ откосамъ.

Между портомъ Саидъ и городомъ Эль-Гиршъ, и между озеромъ Тимзахъ и гор. Серапиумъ—каналъ почти вездѣ имѣетъ 100 метр. (46 саж.) ширины на горизонтѣ воды. Дѣйствіе воды отъ проходящихъ судовъ не имѣетъ вреднаго вліянія на откосы. По мѣрѣ замѣны малыхъ землечерпательныхъ машинъ большими, увеличивается и количество вынимаемой земли. На первыхъ 20 километрахъ канала, т. е. до станціи Разъ-эль-Этъ работы прежде всего были кончены. Дальнѣйшій ходъ ихъ видѣнъ изъ слѣдующаго:

Въ первый годъ контракта Бореля и Ляваллея, землечерпательными машинами вынуто 374 000 кубич. метр. земл. Во второй годъ, съ 15 мая 1866 по 15 мая 1867 года, вынуто 1 440 000 куб. метр. Въ продолженіе первой половины этого втораго года, ежемѣсячно вынималось 80 000 куб. метр., а во второй половинѣ, по 160 000 куб. метр. Изъ этого можно заключить, что работы значительно усовершенствованы. Общее количество вынутой земли между мысомъ и озеромъ Балла (Ballah) составляетъ 1 202 000 куб. метр. Земляныя работы на сушѣ и при улучшеніи судоходнаго канала у ст. Эль-Фердъ, а также при прорытіи горнаго хребта Эль-Гиршъ, подвигаются успѣшно и доведены у канала на 6, а у горнаго хребта на 9 километровъ въ длину.

Въ октябрѣ 1866 года, работы по устройству канала были уже доведены до того, что посланные Борелемъ и Ляваллеемъ землечерпательныя машины и баржи могли пройти въ Серапиумъ и Суэцъ.

У Эль-Фердана кончены всѣ земляныя работы.

Вообще вся работа, потребная при прорытіи горы Эль-Гиршъ, и которую обязались выполнить подрядчикъ Кувре, состоитъ въ вынутіи земли—4 137 000 куб. метр.; изъ этого числа къ 1 іюня 1867 г. было вынуто 3 472 000 куб. метр., остается 665 000 куб. метр.

Ежемесячно вынимаютъ 120 000 куб. метр., а потому вся работа можетъ быть кончена въ теченіе настоящаго года.

Такъ какъ гора Эль-Гиршъ возвышается на 20 метр. выше уровня моря, то работа эта представляла болѣе всего затрудненій, побужденныхъ такимъ блестящимъ образомъ. Борель и Лаваллей обязались кончить каналъ, черезъ Эль-Ферданъ и Эль-Гиршъ своими землечерпательными машинами, т. е. имъ придется вынуть до 4 200 000 куб. метр. грунта. Въ настоящее время машины эти доставлены къ мѣсту работъ.

Морской каналъ отъ озера Тимзахъ до Суэца. Вторая половина морскаго канала состоитъ изъ двухъ частей. Первая, на протяженіи отъ озера Тимзахъ до Горькихъ озеръ, черезъ горный хребетъ Серапіумъ, а вторая, отъ Горькихъ озеръ до Суэца, черезъ хребетъ Шалюфъ. Озеро Тимзахъ наполнено водою до уровня обонихъ морей. Для наполненія, вода доставлена изъ Средиземнаго моря, и дошла уже до вѣшняго конца прежняго канала у Тоусума, имѣя 3 метра глубины. А потому вода Средиземнаго моря прошла уже въ степь на 87 километровъ (81½ версты), а до Краснаго моря остается еще 73 километра (68½ версты). Каналъ черезъ хребетъ Серапіумъ также углубляется землечерпательными машинами, а вынимаемый грунтъ бросаютъ въ озеро Тимзахъ. Одна изъ машинъ уже дошла до озера; другая также скоро пройдетъ. Грунтъ вынимается очень легко, вслѣдствіе чего въ работахъ не предвидится остановки. На равнинѣ у Серапіума, восемь землечерпательныхъ машинъ работаютъ съ начала января сего года. При двухъ изъ нихъ находятся большія грузовыя баржи, а при остальныхъ до тридцати лихтеровъ. Въ настоящее время они плаваютъ на 6 метровъ выше горизонта, а каналъ слѣдуетъ углубить, до 3 метровъ ниже уровня моря, т. е. до того, пока мѣстность къ югу начнетъ склоняться, составляя Горькія озера. Такъ какъ землечерпательныя машины вынимаютъ ежемесячно отъ 25 000 до 30 000 куб. метр. земли, то вся работа можетъ быть кончена въ мартъ или апрѣль 1868 года. Тогда приступятъ къ вырытію побочнаго канала, для соединенія прѣсноводнаго канала съ бассейнами на серапіумской равнинѣ. Въ то же время отомкнуть плотины, удерживающія воду въ этихъ бассейнахъ отъ стока въ прорѣзъ къ сѣверу у Тоусума, и къ югу въ Горькія

озера. Такимъ образомъ уровень прѣсной воды подымется до горизонта моря, и каналъ будетъ открытъ отъ Средиземнаго моря, на протяженіи 98 километровъ.

Съ этого момента, вода Средиземнаго моря потечетъ и наполнить горькія озера. Инженеры полагаютъ, что вся операція продлится не болѣе десяти мѣсяцевъ. Если трехъ мѣсяцевъ было достаточно, чтобы доставить 100 милліоновъ куб. метр. воды изъ Средиземнаго моря въ озеро Тимзахъ, то въ продолженіе десяти мѣсяцевъ, считая ежедневно по 5 милліоновъ куб. метр., нетрудно наполнить Горькія озера требующимися 1500 милліонами куб. метр. морской воды. Нѣтъ надобности вынимать грунтъ въ этихъ озерахъ, потому что они падаются на 8 метровъ ниже морскаго уровня.

Къ югу отъ большихъ Горькихъ озеръ почва постепенно возвышается до горнаго хребта Шалюфа. Съ плоской его возвышенности камни увезены по рельсому пути, а потомъ прорытъ каналъ, глубиной 2 метра (6,56 ф.) ниже горизонта моря и начата работа землечерпательными машинами. Къ концу 1866 г. окончены предварительныя работы, для ввода землечерпательныхъ машинъ въ равнину около Суэца, между возвышенностію Шалюфъ и Краснымъ моремъ, на протяженіи 20 километровъ, а въ январѣ самыя машины доставлены къ мѣсту работъ. Компания намѣрена сперва кончить каналъ на матеромъ берегу до черты полной воды у побережья, а потомъ выпустить воду Краснаго моря въ каналъ. Притекающая изъ прѣсноводнаго канала, а также просачивающаяся морская вода, наполнили каналъ до средняго уровня моря, и этого достаточно для землечерпательныхъ машинъ, работы которыхъ не замедлятся теченіемъ, производимымъ приливами и отливами.

Суэцкій рейдъ. Четыре большія землечерпательныя машины заняты на Красномъ морѣ; двѣ работаютъ на рейдѣ и двѣ углубляютъ докъ, предназначенный для пароходовъ общества Суэцкаго канала. Грунтъ весьма удобенъ. Подрядчики намѣревались въ августъ дать занятіе еще пятой машинѣ; тогда будетъ достаточно рабочей силы для окончанія предпріятія въ данный срокъ.

Подрядчики: Дюссо, для набережныхъ въ портъ-Саидъ, Кувре, для земныхъ работъ у Эль-Гиринъ, и Борель и Ливаллей, для остальной части канала, выказываютъ большую дѣятельность; для всѣхъ ихъ доставленъ уже въ Египетъ весь рабочий матеріалъ и средства. Главнѣйшіе они принадлежатъ Борелю и Ливаллею и состоятъ изъ 15 судовъ съ прѣсною водою для пищи, 14 малыхъ и 60 большихъ землечерпательныхъ машинъ, 1 большого, 4 малыхъ

и 12 буксирныхъ пароходовъ, 18 землетранспортныхъ машинъ, 37 лихтеровъ съ плюзовыми люками на днѣ, и 30 съ люками по бортамъ, 30 баржъ, 52 локомобили, 6 паровыхъ машинъ. Рабочая сила этихъ судовъ и снарядовъ равняется 13061 паровой лошади и тратить ежемѣсячно 9890 тоннъ угля. Рабочая сила остальныхъ подрядчиковъ и самого общества соответствуетъ 4707 лош. сил. съ мѣсячною тратою 2329 тоннъ угля. Поэтому въ настоящее время на перешейкѣ занято 17 768 лош. силъ, которыя въ мѣсяцъ сжигаютъ 12 219 тоннъ угля.

Къ этой силѣ слѣдуетъ прибавить 13 378 рабочихъ и мастеровыхъ, изъ которыхъ 6388 человѣкъ принадлежать къ мѣстному сирійскому населенію, а 6990 европейцевъ. Всего же въ степи на перешейкѣ живутъ до 25 000 человѣкъ. На протяженіи 160 километровъ, соединяющемъ оба моря, стоитъ по берегамъ канала рядъ мастерскихъ, прерываемый лишь большимъ бассейномъ Горькихъ озеръ.

Изъ произведенныхъ землечерпательными машинами работъ, до сихъ поръ славилась бывшія при углубленіи тулонскаго рейда; съ 1848 по 1857 годъ, въ 9 лѣтъ, тамъ вынуто 7 400 000 куб. метр. землѣ; въ Глазговѣ съ 1844 по 1865 годъ, т. е. въ 21 годъ, поднято грунта 6 696 700 куб. метр.; въ Ньюкастлѣ, съ 1862 по 1865 г., въ 3 года, вынуто 6 999 700 кубическихъ метровъ.

Съ августа 1866 года общество Суэцкаго канала вынуло 10 000 000 кубическихъ метровъ земли, и еще 34 землечерпательныя машины уже готовы, но не приступали къ работамъ. Такимъ образомъ общество сдѣлало въ одинъ годъ болѣе, чѣмъ въ Глазговѣ въ 21, въ Тулонѣ въ 9 и въ Ньюкастлѣ въ 3 года.

Обществу Суэцкаго канала, съ начала работъ, предстояло поднять 75 милліоновъ кубич. метр. земли, посреди степи и при самыхъ неблагопріятныхъ обстоятельствахъ относительно рабочей силы. 15 мая нынѣшняго года оставалось вынуть еще 48 милліоновъ куб. метр. до возможности открытія судоходства по каналу. Вынимая ежемѣсячно до 1 200 000 куб. м., въ промежутокъ времени съ 15 мая до 15 декабря с. г. всего будетъ вынуто 8 милліоновъ. Тогда могутъ приступить къ работѣ вышеупомянутыя 34 землечерпательныя машины. Каждая изъ нихъ вынетъ въ мѣсяцъ не менѣе 25 000 куб. м., что составитъ для всѣхъ 850 000 куб. м. въ мѣсяцъ. Сложивъ это съ вынимаемыми до сихъ поръ 1 200 000 куб. м., получимъ, что всѣми землечерпательными машинами можно будетъ вынимать по 2 милліона куб. м. ежемѣсячно. По этому расчету Суэцкій каналъ будетъ оконченъ въ продолженіе 20 мѣсяцевъ, начиная съ 15 декабря 1867 г. Въ виду достигнутыхъ результа-

товъ и выказанной энергіи, разсѣялись послѣднія сомнѣнія относительно окончанія этого гигантскаго предпріятія. Недолго придется ждать мореплаванію и торговлѣ открытія судоходства по новому пути между двумя морями. Произведенныя до сихъ поръ работы и вѣрный расчетъ будущихъ рабочихъ силъ указываютъ съ достовѣрностію, что сообщеніе по всему Суэцкому каналу будетъ открыто 1 октября 1869 года.

Настоящее состояніе прусскаго военнаго флота.

Пруссійскій флотъ состоитъ изъ слѣдующихъ судовъ.

I. Паровой флотъ.

Броненосные фрегаты: *Wilhelm I* съ 23 орудіями, 1150 сильною машиною и въ 5938 тоннъ. *Friedrich Carl*, 16 пуш., 950 с., 3800 т. *Kronprinz*, 16 п., 800 с., 3404 т.

Броненосные башенные: *Arminius*, 4 п., 300 с., 1230 т. *Prinz Adalbert*, 3 п., 300 с., 779 т.

Паровые корветы съ закрытой батареей: *Elisabeth*, 28 п., 400 с., 2026 т. *Hertha*, 28 п., 400 с., 1746 т. *Vineta*, 28 п., 400 с., 1746 т. *Arcona* 28 п., 386 с., 1621 т. *Gazelle* 28 п., 386 с., 1621 т.

Корветы съ открытой батареей: *Medusa*, 17 п., 200 с., 925 т. *Nymphe* 17 п., 200 с., 925 т. *Augusta* 14 п., 400 с., 1462 т. *Victoria*, 14 п., 400 с., 1462 т.

Пароходы: *Preussischer Adler*, 4 п., 300 с., 800 т. *Loreley* 2 п., 120 с., 332 т.

Королевская яхта *Grille*, безъ орудій, 160 с., 493 т. Во время послѣдней шлезвигъ-голландской войны на *Grille* поставлены были два 12 фунтовыхъ парѣзныя орудія, служившія превосходно при стычкахъ.

Портовые суда: *Jade*, буксирный, *Greif*, 50 с., тоже; *Neptun*, транспортный.

Канонерскія лодки 1 класса: *Basilisk*, *Blitz*, *Chameleon*, *Comet*, *Cyklop*, *Delphin*, *Drache*, *Meteor*, каждая по 3 п., 80 с., 326 т.

Канонерскія лодки 2 класса: *Fuchs*, *Habicht*, *Hay*, *Hyane*, *Jager*, *Natter*, *Pfeil*, *Salamander*, *Schwalbe*, *Scorpion*, *Cerber*, *Tiger*, *Wespe*, *Wolf*, каждая по 2 п., 60 с., 233 т.

Весь паровой флотъ состоитъ изъ 42 судовъ съ 327 орудіями, 7892 силъ и 36 140 тоннъ водоизмѣщенія.

II. Парусный флотъ.

Фрегаты: *Gefion*, 48 п., 1406 т. *Thetis*, 38 п., 1557 т. *Niobe*, 26 п., 1052 т.

Бриги: *Musquito*, 16 п., 549 т. *Rover*, 16 п., 552 т. *Hela*, 6 п., 253 т.

Портовые суда: *Barbarossa*, 9 п., 138 т. *Ilitis* безъ оруд. 178 т. *Leopard*, *Wangerooge*. Послѣднія три служатъ для лоции и постановки предостерегательныхъ знаковъ, при заливѣ Яде.

Эти 10 парусныхъ судовъ имѣютъ 159 орудій и 6685 тоннъ.

III. Гребной флотъ.

32 канонерскихъ лодки, на каждой по 2 орудія.

4 канонерскихъ шлюпки, на каждой по орудію.

Весь гребной флотъ вооруженъ 68 орудіями.

Всего же въ прусскомъ флотѣ 88 судовъ, съ 454 орудіями, въ 7892 лопш. силъ и въ 42 825 тоннъ вмѣстительности. Въ это число не включены суда, при которыхъ не означена паровая сила и число тоннъ.

Гонка судовъ съ грузомъ чая.

Нынѣшнее плаваніе судовъ съ чаемъ изъ Китая было также интересно и поучительно, какъ и прошлогоднее (*). *Taeping* хотя и вошелъ первымъ въ доки, но, кажется, не остался побѣдителемъ, потому что *Ariel*, въ 853 тонн. вошелъ 23 сентября въ 7 часовъ утра въ доки, и по шканечному журналу совершилъ переходъ 5 часами быстрѣе, чѣмъ *Taeping*.

Ariel вышелъ изъ Фу-Чу-Фу 13 іюня 1867 г. въ 7¹/₂ ч. утра, между тѣмъ какъ *Taeping* отправился 4 іюня за 1 часъ до полдня, а вошелъ въ доки 14 сентября, между 2 и 3 часами пополудни; такимъ образомъ переходъ *Taeping* длился съ 4 іюня по 14 сентября, т. е. 102 дня. *Ariel* употребилъ на переходъ столько же дней, но такъ какъ онъ вошелъ въ доки въ 7 ч. утра, то на весь переходъ онъ употребилъ около 5 часовъ менѣе. Въ прошломъ году *Taeping* выигралъ призъ; тогда онъ прибылъ одновременно съ *Ariel* къ докамъ, но этотъ не могъ войти по случаю малой воды и долженъ былъ дожидаться слѣдующаго прилива, между тѣмъ какъ *Taeping*, сидя не такъ глубоко, могъ войти въ доки и чрезъ то выиграть призъ. Оба судна построены въ Гринюфъ, въ одномъ году. Въ спискѣ Ллойда помѣщены слѣдующія свѣдѣнія объ этихъ близнецахъ. Они выстроены по такъ-называемой смѣшан-

(*) Мор. Сб. 1866 г. № 11, неоф., стр. 173.

ной системѣ, съ желѣзнымъ крѣпленіемъ винтами и тиковою обшивкою. *Ariel* величиною 853 тоннъ, длиною 197 ф. 4 д., шириною 33 ф. 9 д. и глубиною 21 ф. *Taeping* имѣетъ 767 тоннъ величины, 183 ф. 7 д. длины, 31 ф. ширины и 19 ф. 9 д. глубины. Изъ прочихъ 12 судовъ, принимавшихъ участіе въ гонкѣ, прибыли: *Fairy Cross* на другой день, а *Maitland*, вышедшій раньше другихъ изъ Фу-Чу-Фу, только что 23 сентября подошелъ къ дюнамъ. Вотъ имена остальныхъ судовъ: *Serica*, *White*, *Adder*, *Zibi*, *Taitsing*, *Flying Spur*, *Black Prince*, *Yangze*, *Chinaman* и *Golden Spur*.

Если моряки справедливо интересовались этою гонкою, то переходъ, совершенный *Lancelot* заслужилъ еще болѣе вниманія. Судно это, величиною 886 тоннъ, построено по чертежу *Ariel* также въ Гринокѣ на Клайдѣ. *Lancelot* не принималъ участія въ гонкѣ, но, вышедъ изъ Фучефу 16 іюня, сдѣлать переходъ въ 100 дней, не смотря на то, что слѣдовалъ восточнымъ путемъ, который длиннѣе.

Денежныхъ премій не было въ нынѣшнемъ году: гонка шла лишь изъ за славы; но многіе держали пари большими суммами, какъ это обыкновенно бываетъ при подобныхъ обстоятельствахъ. Въ прошломъ же году для перваго судна призомъ было назначено по 20 шиллинговъ за тоннъ, а для втораго по 10.

Двухвинтовая канонерская лодка «*Wasp*».

Лодка эта строилась въ Чатамѣ и 17 августа спущена со стапеля. Это первая изъ лодокъ для эскадры канонерокъ, предложенной къ постройкѣ по смѣшанной системѣ, главнымъ строителемъ судовъ англійскаго флота. Киль, шпангоуты, бимсы и пр. состоятъ изъ желѣза, а обшивка деревянная. Последняя положена въ два ряда, одинъ на другой, при чемъ внутренній имѣетъ 3 д., а наружный 2 д. толщины. Судно выстроено въ продолженіе 6 мѣсяцевъ и назначается для службы въ Китаѣ. У миделя оно имѣетъ почти плоское образованіе, а оттого будетъ сидѣть въ грузу 7 ф. 6 д. имѣя назначеніе дѣйствовать на рѣкахъ, въ гаваняхъ и близъ берега. Еще девять подобныхъ лодокъ уже строятся и каждая будетъ вооружена 64 фунтовою 7 дюймовою пушкою, вѣсомъ 6½ тоннъ и вращающеюся на стержнѣ. Машины двухъ винтовъ имѣютъ вмѣстѣ 120 силъ и взяты съ канонерскихъ лодокъ, построенныхъ

во время крымской кампании и разобранных въ послѣдствіи времени.

Теоретическія и практическія школы для машинистовъ и кочегаровъ французскаго флота.

Чтобы быть хорошимъ машинистомъ въ морской службѣ, необходимо обладать въ особенности слѣдующими четырьмя качествами: 1) быть крѣпкаго здоровья; 2) имѣть нѣкоторые познанія въ обращеніи съ металлами и ихъ обработкѣ; 3) владѣть хладнокровіемъ, смѣлостью и присутствіемъ духа въ моментъ опасности, 4) имѣть познанія въ математикѣ и умѣніе примѣнять ихъ на практикѣ.

Крѣпкое здоровье есть даръ природы, который не можетъ быть замѣненъ личными достоинствами; но хорошее поведеніе, осторожность и умѣренная работа содѣйствуютъ много въ сохраненію и укрѣпленію здоровья.

Механическое искусство въ обработкѣ металловъ пріобрѣтается лишь постояннымъ обученіемъ и разумными практическими занятіями на заводахъ правительства или частныхъ лицъ.

Хладнокровіе, присутствіе духа и находчивость въ трудныхъ обстоятельствахъ, конечно тоже дары природы, однако эти качества пріобрѣтаются въ достаточной степени также при практическихъ занятіяхъ.

Усвоеніе познаній въ математикѣ и примѣненіе ихъ требуютъ непремѣнно научнаго спеціальнаго образованія. Одна практика въ мастерскихъ и на суднѣ не въ состояніи ихъ замѣнить. Даже тѣ лица, которыя обладаютъ этими познаніями въ большей мѣрѣ, нежели обыкновенно встрѣчается въ морскихъ машинистахъ при ихъ ежедневныхъ работахъ,—даже и тѣ иногда хромаютъ, потому что они не въ состояніи примѣнить основныхъ научныхъ законовъ въ своимъ знаніямъ.

Смотря съ этой точки зрѣнія, устроенныя правительствомъ школы для машинистовъ въ Брестѣ и въ Тулонѣ оказали несомнѣнную пользу, слѣдствія которой уже теперь замѣтны.

Чтобы это доказать, необходимо привести вкратцѣ условія, съ которыми сопряженъ пріемъ машинистовъ различныхъ разрядовъ, и на какихъ правахъ они допускаются къ посѣщенію школы.

Служебная дѣятельность машинной прислуги на судахъ французскаго флота дѣлится на слѣдующіе разряды.

Кочегары, трехъ классовъ.

Машинные квартирмейстеры, двухъ классовъ.

Машинные унтеръ-офицеры и механики:

Машинный ученикъ.

Машинные унтеръ-офицеры, двухъ классовъ.

Механики, двухъ классовъ.

Механики офицерскаго чина:

Старшій механикъ второго класса, въ чинѣ корабельнаго прапорщика.

Старшій механикъ первого класса, въ чинѣ корабельнаго лейтенанта.

Главный механикъ, въ чинѣ капитана корвета.

Вступленіе кочегаромъ. Отставные, знающіе кузнечное, мѣдно-котельное или слесарное мастерство, могутъ просить объ отправленіи въ Тулонъ или Брестъ, для поступленія въ роты машинистовъ королевскаго флота. Граждане, знающіе тѣ же ремесла, принимаются вольноопредѣляющимися кочегарами. Для доказательства познаній въ названныхъ мастерствахъ, тѣ и другіе должны подвергаться предварительному испытанію.

Вступленіе машиннымъ квартирмейстеромъ. Граждане и молодые солдаты, знающіе тѣ же ремесла, могутъ быть приняты въ роты машинистовъ съ званіемъ машинныхъ квартирмейстеровъ 2 класса, если будутъ къ тому удостоены постоянною комисіею для испытанія машинистовъ.

Вступленіе машиннымъ ученикомъ. Мастерские металлическихъ издѣлій, воспитанники ремесленныхъ и техническихъ заведеній или специальныхъ училищъ гг. Мартиньяръ и Мюльхаузена, по предложенію одного изъ директоровъ этихъ училищъ, могутъ поступить въ машинные ученики, безъ предварительнаго экзамена. Граждана-мастерские принимаются на флотъ съ званіемъ машинныхъ учениковъ лишь въ такомъ случаѣ, если по своимъ практическимъ и теоретическимъ познаніямъ будутъ удостоены экзаменною комисіею.

Независимо отъ этихъ трехъ родовъ приѣма въ машинисты военнаго флота, недостатокъ машинной прислуги пополняется конскрипціоннымъ путемъ изъ машинистовъ и прислуги частныхъ пароходныхъ обществъ. Съ этою цѣлію въ декретѣ 28 января 1857 года постановлено, что всѣ лица, занимающія какою бы то ни было машинною службою на морскихъ пароходахъ, должны быть внесены

въ списки морской записи (*registres de l'inscription maritime*). Въ случаѣ вызова на военную службу, они опредѣляются въ машинную прислугу или машинисты, соотвѣтственно той должности, которую занимали на частныхъ пароходахъ.

Теоретическія и практическія школы для машинистовъ и кочегаровъ учреждены вслѣдствіе декрета 24 сентября 1860 года. Они находятся въ Брестѣ и въ Тулонѣ на одномъ изъ большихъ паровыхъ судовъ резерва и обязаны усовершенствовать познанія кочегаровъ и машинистовъ до степени механика 2 класса включительно. Кочегары, откуда бы ни явились, могутъ во всякое время пользоваться уроками. Граждане-мастеровые принимаются лишь въ такомъ случаѣ въ школу, если намѣрены вступить въ военную службу и роту машинистовъ; тогда они обязаны явиться при началѣ курса, бывающаго два раза въ годъ. Черезъ это, по окончаніи полугодія, имъ представляется возможность на первомъ испытаніи искать званія машиннаго квартирмейстера или машиннаго ученика.

Можно утвердительно сказать, что если этимъ способомъ не всегда достаточно пополняются низшія званія, то все-таки привлекаются въ службѣ на флотѣ молодые развитые люди, потому что имъ дается возможность пріобрѣсти достаточныя спеціальныя познанія, необходимыя при дальнѣйшей службѣ. Еслибы имъ не представлялся такой случай для продолженія образованія, они остались бы кочегарами, такъ какъ недостатокъ познаній будетъ имъ препятствовать идти впередъ, для пріобрѣтенія должности высшаго разряда.

Благодѣтельное вліяніе школы машинистовъ выказывается въ особенности въ теоретическомъ образованіи практическихъ людей, испытанныхъ на суднѣ, потому что первоначальныя свѣдѣнія въ математикѣ и вѣрное ихъ примѣненіе необходимы въ практической жизни морскаго механика. На суднѣ, распоряжающійся машиною, обязанъ ознакомить своихъ подчиненныхъ съ теоретическими правилами, и наставленія эти равно поучительны для учителя и для слушателей; но для послѣднихъ необходимо пріобрѣсти познанія посредствомъ методическаго, правильнаго образованія, чтобы навсегда усвоить слышанное при помощи чертежей и моделей. При сравненіи учениковъ школъ въ Тулонѣ и Брестѣ съ учениками, бывшими только на военныхъ судахъ, разность познаній подтверждаетъ вполнѣ это предположеніе.

Устройство и ходъ ученія въ школахъ машинистовъ представляется вообще въ такомъ видѣ:

Капитанъ фрегата, командиръ резервнаго судна въ гавани, есть въ то же время и директоръ училища.

Корабельный лейтенантъ, помощникъ директора, въ качествѣ учителя, назначается министерствомъ.

Главный механикъ, по состязательному экзамену, долженъ приобрести званіе преподавателя.

Два механика 1 класса поступаютъ также по состязательному экзамену учителями.

Чертежникъ назначается морскимъ префектомъ.

Машинный унтеръ-офицеръ, знакомый съ водолазнымъ искусствомъ.

Нѣсколько машинныхъ унтеръ-офицеровъ, по выбору директора, въ качествѣ репетиторовъ.

Учебныхъ курсовъ въ году два, по $4\frac{1}{2}$ мѣсяца каждый.

Машинисты и кочегары съ судовъ королевскаго флота, находящіеся въ Брестѣ и Тулонѣ, допускаются во всякое время къ слушанію лекцій, если имѣли случай выказать свои способности. Лица, служащіе въ другихъ портахъ, по желанію отправляются въ школу, распоряженіемъ морскихъ префектовъ. Поступившіе въ школу освобождаются отъ службы на морѣ, на время продолжительности учебного курса.

Для достиженія званія машиннаго квартирмейстера, кочегары обязаны знать:

- 1) Ариметику съ тройнымъ правиломъ, до извлеченія квадратнаго корня включительно.
- 2) Геометрію и практическое вычисленіе объемовъ круглыхъ тѣлъ.
- 3) Краткія общія понятія изъ механики и физики; опредѣленіе и примѣненіе ихъ. Описаніе и классификацію судовыхъ механизмовъ; изготовленіе и сборку отдѣльныхъ частей; краткое понятіе о качествахъ металловъ и ихъ употребленіи. Содержаніе механизма подъ надзоромъ вахтеннаго машиниста; уходъ за котлами и ихъ составными частями, при всѣхъ случаяхъ, встрѣчаемыхъ на практикѣ. Сбереженіе и починка машины въ обстоятельствахъ, случающихся во время сборки и разборки механизма.

Машинные квартирмейстеры, для достиженія званія машиннаго унтеръ-офцера, должны знать:

- 1) Всю ариметику, съ непрерывными дробями.
- 2) Геометрію всю и плоскую тригонометрію.
- 3) Теоретическую механику, равновѣсіе, движеніе, соединеніе силъ, дѣйствіе силъ, мертвыя точки, дѣйствіе простыхъ машинъ, примѣненіе теорій движенія къ паровымъ машинамъ.
- 4) Физику, законы равновѣсія капельныхъ тѣлъ; механическое вліяніе атмосферы; теплота, паръ, сгущеніе; плотность и тяжесть металловъ; упругость газовъ; установка и дѣйствіе насосовъ.

5) Пароходную механику, теорію, описаніе, приведеніе въ порядок и сборку судовыхъ паровыхъ машинъ; устройство котловъ; управленіе механизмомъ, объясненіе практическихъ правилъ при обыкновенной службѣ и въ частныхъ случаяхъ; опредѣленіе силы машины по общимъ формуламъ и по индикаторнымъ діаграммамъ; описаніе индикатора.

Эта же программа обязательна для кандидатовъ, поступающихъ на должность машинныхъ учениковъ.

Унтеръ-офицеры, при повышеніи въ механики, обязаны знать тѣ же самыя предметы, только въ обширнѣйшей степени; теоретическое ихъ образованіе занимаетъ болѣе времени, а для примѣровъ берутъ труднѣйшія практическія обстоятельства.

Всѣ ученики, смотря по способности, занимаются черченіемъ плановъ и сниманіемъ съ натуры. Машинные унтеръ-офицеры должны умѣть снять планъ съ установленной машины и составить чертежи отдѣльныхъ частей.

Одинъ день въ недѣлѣ назначается для осмотра механизмовъ вооруженныхъ судовъ. Для пріобрѣтенія большей практики, ученики всѣхъ курсовъ могутъ быть употребляемы для починки машинъ на различныхъ заводахъ и на судахъ при пробныхъ плаваніяхъ.

Машинисты и кочегары принимаются въ школу не по старшинству службы, но по очереди, опредѣленной знаніями и способностями каждаго на состязательномъ экзаменѣ.

Въ промежуткахъ времени между учебными курсами, два раза въ годъ, происходятъ экзамены для пріобрѣтенія высшихъ разрядовъ.

Однимъ словомъ, обученіе въ школѣ машинистовъ необходимо для морскаго спеціальнаго образованія машинной прислуги; способнымъ и прилежнымъ машинистамъ, неполучившимъ достаточнаго воспитанія, доставляется возможность пріобрѣсти въ короткое время знанія, необходимыя какъ для личной пользы, такъ и для блага государства.

Съ іюня 1862 по 1 ноября 1866 года въ обѣихъ школахъ перебывало 444 машиниста всѣхъ разрядовъ; изъ нихъ 375 выдержали испытаніе и удостоены званій высшихъ степеней. Въ октябрѣ 1866 г. 42 машиниста изъявили желаніе поступить въ школу, а принято изъ нихъ 37. Въ полугодіе, продолжавшееся по 1 апрѣля 1867 года, 125 человекъ находилось въ ученіи; изъ нихъ 68 во второмъ и 57 въ первомъ классѣ.

Первое желѣзное судно.

Въ западномъ докѣ въ Гриннокѣ, въ настоящее время находится желѣзное судно, величиною около 70 тоннъ, построенное въ 1818 году на рѣкѣ Клайдѣ, и которое, слѣдовательно, прослужило почти полстолѣтія. Имя его *Vulcan*. Во время спуска его со стапеля народъ собрался изъ всѣхъ окрестностей, чтобъ увѣриться въ чудѣ — дѣйствительно ли корабль, построенный изъ желѣза, въ состояніи держаться на водѣ. А въ настоящее время спускъ деревяннаго судна случается въ Англіи довольно рѣдко. Не смотря на усовершенствованія въ корабельной архитектурѣ со времени постройки *Vulcan*, крѣпость его корпуса и связей не встрѣчала соперниковъ въ судахъ однихъ съ нимъ размѣровъ. *Vulcan* не потерялъ нисколько изъ своихъ качествъ и въ состояніи прослужить еще столько же лѣтъ.

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФІЯ.

Необходимое замѣчаніе по поводу статей г. Зейделя: I. *Снаряженіе первой дальней экспедиціи*. (Морской Сборникъ 1867 г. № 9) II. *Списокъ главныхъ командировъ кронштадтскаго порта* (Кронштадтскій Вѣстникъ 1866 — 67 г.). III. *Записки о военныхъ дѣйствіяхъ со шведами въ 1705 году*. (Кронштадтскій Вѣстникъ 1867 г. №№ 93 и 94).

I. Обнародованныя свѣдѣнія объ этой экспедиціи, дѣйствительно оставляя за нею ея загадочный характеръ, не представляли ее въ томъ запутанномъ и превратномъ видѣ, какъ это сдѣлалъ г. Зейдель въ своей статьѣ, помѣщенной въ сентябрьской книжкѣ Морскаго Сборника.

Начать съ того, что въ ней совершенно напрасно введенъ контръ-адмиралъ Паддонъ, вовсе не причастный экспедиціи: это послужило только къ проведенію нѣсколькихъ ложныхъ идей и увеличенію объема статьи. Весьма жаль, что авторъ, вообще избѣгающій указаній на источники (*) (безъ чего современныя изслѣдованія немислимы), не объясняетъ откуда заимствованы имъ свѣдѣнія, что Петръ Великій поручилъ князю Куракину пригласить Паддона въ нашу службу съ цѣлью подробнаго ознакомленія съ морскою экспедиціею.

(*) Печатаая статью г. Зейделя въ № 9 «М. Сб.», Редакція просила его указать источники, на которыхъ основанъ его рассказъ, но авторъ отказался это сдѣлать, потому что составлялъ давно и не могъ припомнить тѣхъ документовъ, нѣ которыхъ онъ почерпалъ приводимыя имъ свѣдѣнія. Ред.

7-го іюня 1715 г., князь Куракинъ писалъ Государю изъ Лондона: «По указу Вашего Величества искалъ годнаго человѣка за шаутбенахта и одного нынѣ нашель; въ службѣ королевской командоромъ, называется Паддонъ, командовалъ эскадрою англійскою противъ морокскаго короля и съ нимъ миръ учиня, токмо съ два мѣсяца оттолъ поворотился, и нынѣ охотно вступаетъ въ службу Вашего Величества.» Изъ этого прямо видно, что Петръ не искалъ Паддона, котораго по всей вѣроятности и не зналъ. Ему необходимо былъ флагманъ, взаимѣнъ контръ-адмирала Трезеля, умершаго въ апрѣлѣ этого года.

Далѣе г. Зейдель говоритъ, что на сдѣланный Паддону (*) вопросъ о тунисской экспедиціи, онъ подавъ въ' декабрѣ 1718 г. письменное о томъ изложеніе. Когда же послѣдовалъ этотъ вопросъ и по какому случаю? Паддонъ въ это время представилъ нѣсколько разнообразныхъ и довольно дѣльныхъ проектовъ. Въ приведенной г. Зейделемъ выпискѣ, Паддонъ говоритъ о необходимости обезпеченія напихъ судовъ, плавающихъ въ Средиземномъ морѣ, отъ нападенія морскихъ разбойниковъ. Слова: «Ваше Величество начинаете кораблей посылать въ Средиземное море», очевидно были сказаны по поводу плаванія 50-ти пушечн. корабля «Ормонтъ», отправленнаго въ исходѣ 1717 г., подъ командою капитана Блорія, съ товарами въ Венецію, откуда онъ возвратился весною 1719 года.

Но перейдемъ къ экспедиціи. Г. Зейдель говоритъ, что первымъ дѣйствіемъ Вильстера, по поступленіи въ нашу службу, было представленіе проекта о посылкѣ экспедиціи на островъ Мадагаскаръ. Замѣтимъ, что вице-адмиралъ Вильстеръ принятъ въ нашу службу въ 1721 году. Слѣдовательно, или Вильстеръ совершенно бездѣйствовалъ слишкомъ два года, или это время было употреблено на обсужденіе проекта, для того, чтобъ въ глухую осень, 3-го ноября 1723 г., внезапно послать указъ изъ Петербурга въ Ревель о немедленномъ изготовленіи 2-хъ судовъ въ секретную экспедицію.

За тѣмъ, г. Зейдель излагаетъ записку Вильстера, яко бы представленную имъ Государю и послужившую поводомъ къ назначенію экспедиціи. Не обладая даже особенною проницательностію, при

(*) Въ статьѣ сказано, что «въ 1718 г. Паддонъ начальствовалъ нашею эскадрою и крейсировалъ съ нею до поздней осени». Въ дѣйствительности же Паддонъ плавалъ со флотомъ подъ начальствомъ адмирала гр. Апраксина, съ 16 іюля по 2 сентября. 5-го данъ указъ о вводѣ кораблей въ гавань. Это, конечно, бездѣлица, которая тѣмъ не менѣе доказываетъ безцеремонность, съ которою обращается авторъ съ фактами по своему усмотрѣнію.

чтеніи этихъ строкъ, неминуемо долженъ представиться вопросъ— какъ же предметъ экспедиціи, снаряжаемой въ Швецію съ такимъ секретомъ, извѣстенъ въ Петербургѣ — во всѣхъ подробностяхъ, при чемъ поименованы какъ участники экспедиціи, такъ и предполагаемый главный дѣятель на мѣстѣ.

Читаемъ далѣе и недоумѣніе доходить до высшей степени! Какъ! начальникъ экспедиціи, человекъ, по инициативѣ котораго она и снаряжается, утверждаетъ, что на *тѣхъ островахъ короля не имѣется*, но Петръ упорствуетъ и пишетъ-таки къ королю мадагаскарскому! Правда, авторъ здѣсь нѣсколько недоумѣваетъ, но за тѣмъ, вмѣсто того, чтобы остановиться и постараться разъяснить этотъ курьезъ, съ обычною легкостью, утверждаетъ поклепъ въ отсутствіи здраваго смысла, въ комъ же? Въ Петрѣ Великомъ, Остерманѣ, Маваровѣ, Толстомъ, князѣ Меншиковѣ и графѣ Апраксинѣ, потому что всѣ эти лица были посвящены въ тайны экспедиціи.

Дѣло, между прочимъ, объяснится вполне, ежели мы скажемъ, что этотъ *якобы* проектъ экспедиціи, былъ окончательнымъ приговоромъ противъ нея. Эта записка писана въ іюлѣ 1724 года, т. е. почти 6-тъ мѣсяцевъ спустя послѣ неудачной попытки. При письмѣ отъ 9 апрѣля изъ С.-Петербурга, Вильстеръ сообщилъ графу Апраксину въ Москву переводъ съ бумагъ, касавшихся шведской экспедиціи, представленныхъ Государю командоромъ Ульрихомъ (*). Въ письмѣ отъ 5-го мая, уведомляя Апраксина о полученіи извѣстія, что переводъ этотъ достигъ Москвы, Вильстеръ пишетъ: «изъ посланныхъ инструкцій я присмотрѣлъ, что многого не зналъ и не надѣялся быть. Нынѣ я, по милостивому, вашего сіятельства, вѣлѣнію изъ помянутыхъ писемъ экстрактъ сдѣлаю. Всепокорнѣйше прошу мнѣ не во гнѣвъ поставить, а я *нампренъ* свое покорнѣйшее *мнѣніе* не въ указъ при ономъ экстрактѣ приложить». 10 іюля онъ и представилъ Апраксину экстрактъ при своемъ мнѣніи, принятомъ г. Зейделемъ за первое дѣйствіе Вильстера, по поступленіи его въ нашу службу.

Самый интересный и доселѣ самый темный вопросъ заключался въ опредѣленіи цѣли экспедиціи. Голиковъ (**), не имѣвшій опре-

(*) Приводимъ здѣсь выписки изъ дневника Берхгольца: 19 февраля (1724 г.) «при дворѣ обѣдалъ командоръ Ульрихъ, котораго Императоръ вызвалъ сюда по поводу путешествія его на Мадагаскаръ.» «24 февраля командоръ Ульрихъ давалъ Его Высочеству весь свой процессъ и предшествовавшія послѣднему бумаги о порученной ему экспедиціи на Мадагаскаръ.»

(**) Томъ IX, изд. 2.

дѣлительныхъ свѣдѣній по этому вопросу, излагаетъ свои догадки довольно вѣрно, погрѣшая только относительно выполненія экспедиціи. Жаль, что г. Зейдель, вмѣсто наивнаго выраженія, что существованіе мнимаго короля мадагаскарскаго создало воображеніе Петра Великаго, не выписалъ у Голикова этого основнаго вопроса, безъ котораго и вся статья не имѣетъ никакого значенія. Читатель невольно спрашиваетъ—къ чему же снаряжалась экспедиція, характеръ которой, по словамъ автора, во многомъ весьма сходствуетъ съ шведскою, а преимущественно въ поспѣшности и таинственности. Намъ кажется совершенно напротивъ: шведская экспедиція снаряжалась хотя и съ ошибочною, какъ показали послѣдствія, но съ ясно опредѣленною цѣлю, мы же бродили въ совершенной тьмѣ. Условія отправленія были тоже далеко не тѣ. Что же касается секрета шведской экспедиціи, то авторъ противорѣчитъ себѣ, потому что, какъ мы видѣли выше, онъ приписывалъ Вильстеру полное знакомство съ этимъ дѣломъ.

Г. Зейдель говоритъ: «шведская экспедиція не состоялась, а Морганъ, послѣ долгихъ лѣтъ тщетнаго ожиданія, умеръ въ той же самой тюрьмѣ, въ которую былъ заключенъ по привозѣ его въ Англію.» То и другое несправедливо: въ исходѣ 1721 года Ульрихъ находился уже въ Кадиксѣ (*), въ ожиданіи Моргана, который прибылъ туда въ февралѣ 1722 года (**). Продавъ долгое время и видя что Морганъ рѣшительно не въ состояніи вооружить

(*) Шведскій морской историкъ Гюлленгранатъ (Ч. II стр. 23) говоритъ только что Ульрихъ отправился изъ Готенбурга въ Лисабонъ, съ конвоемъ, на фрегатѣ *Яррамакъ*.

(**) Г. Зейделю необходимо слѣдовало бы указать откуда заимствованы имъ свѣдѣнія какъ о пребываніи французовъ на Мадагаскарѣ, такъ и разсказъ о Морганѣ. Сколько намъ извѣстно, дѣятельность Моргана, какъ флибустьера, кончилась около 1671 г. По словамъ Montgomery Martin, автора сочиненія *History of British colonies* (London 1834), Морганъ родился въ 1635 году и объ участи его существуетъ двоякое мнѣніе: одни говорятъ, что его крѣпкая натура не вынесла тюремнаго заключенія (послѣдовавшаго еще въ XVII столѣтіи); другіе же утверждаютъ, что онъ умеръ въ уединеніи въ Портъ-Ройалѣ 26-го августа 1668 года». Здѣсь очевидная ошибка въ десятиахъ. Во всякомъ случаѣ, ежели это тотъ же Морганъ, то во время шведской экспедиціи ему было 87 лѣтъ отъ роду. Позволяемъ себѣ сомнѣваться чтобы въ этомъ возрастѣ человѣкъ сохранилъ энергію, достаточную для подобныхъ предпріятій. Не былъ ли это его сынъ или однофамилецъ? Ежели послѣднее наше предположеніе справедливо, то какая цѣль включать въ статью о нашей экспедиціи, разсказъ о флибустьерѣ Морганѣ, разсказъ далеко не полный, и въ которомъ обойдены указанія на годы. Присутствіе же того или другаго, однимъ словомъ, виновника шведской экспедиціи, Моргана въ Кадиксѣ въ 1722 году видно изъ записки Ульриха, находящейся въ числѣ переведенныхъ бумагъ представленныхъ Вильстеромъ Графу Апраксину въ іюлѣ 1724 г.

объщанныхъ 30 судовъ, по немѣннѣю средствъ, Ульрихъ рѣшился возвратиться въ Швецію. Здѣсь онъ отданъ подѣ судѣ, угрожавшій ему смертною казнію. Эти то обстоятельства и дали толчекъ къ снаряженію нашей экспедиціи.

Существованіе остатковъ морскихъ разбойниковъ, преслѣдуемыхъ европейскими правительствами, не могло быть неизвѣстнымъ Петру. Точно также до его свѣдѣнія, и можетъ быть, своевременно, дошли слухи, что какое то вліятельное лицо имѣющее притязаніе на пребываніе на Мадагаскарѣ и стоящее во главѣ какой то болѣе или менѣе числительной когорациі, ищетъ покровительства у шведскаго короля. Поглощенный войною, Петръ прислушивается къ этимъ слухамъ и не упускаетъ ихъ изъ виду, при помощи агентовъ, пособникомъ которыхъ впоследствии дѣлается и прибывшій къ намъ Вильстеръ. Въ практическомъ умѣ Петра, постоянно заботившагося объ ознакомленіи своихъ подданныхъ съ водною стихіею, зарождается мысль предложить покровительство этимъ ищущимъ пріюта людямъ, опытнымъ въ морскомъ дѣлѣ. Быть можетъ, удастся образовать изъ нихъ нѣчто въ родѣ морскаго поселенія на одномъ изъ нашихъ побережій. Война кончена и Швеція въ исходѣ 1721 г. снаряжаетъ экспедицію, цѣль которой извѣстна, но подробности остаются въ тайнѣ. Въ 1722 году новое извѣстіе—экспедиція возвратилась, значитъ не удалась, но начальникъ ея заключенъ въ тюрьму, отданъ подѣ судѣ, угрожающій ему смертною казнію. Значитъ экспедиція не состоялась не потому что была неосуществима, а по винѣ начальника. Въ іюнѣ 1722 г. нашъ посланникъ въ Парижѣ князь Василій Долгорукій извѣщаетъ Государя о слухахъ, будто уволенный изъ нашей службы флота капитанъ Наркросъ (*) имѣетъ порученіе «найти пиратовъ, которые собравшись многочисломъ крейсуютъ въ Индіи и искали протекціи блаженныя памяти короля шведскаго, а нынѣ ищутъ другой протекціи, и для того будто повелѣно ему, Наркросу нашедъ тѣхъ пиратовъ обѣщать имъ протекцію Вашего Императорскаго Величества и что позволено имъ будетъ жить у города Архангельскаго, или въ ближнихъ оттуда мѣстахъ. Шведскій дворъ, опасаясь, чтобъ тѣ пираты къ тому не склонились, хочетъ его Наркроса отъ того отвратить и для того прислалъ къ нему Наркросу прошеніе (за большою печатью) и зовутъ его въ службу, чтобъ его къ тому дѣлу съ тѣми пиратами употребить.»

Князь Долгорукій прибавляетъ, что онъ слышалъ о письмѣ присланномъ Наркросу изъ Швеціи, гдѣ ему, между прочимъ, выстав-

(*) Принятъ въ іюнѣ 1721 г., уволенъ въ декабрѣ того же года.

ляютъ на видъ невозможность выполненія порученнаго ему дѣла, «ибо люди обыкновене жить въ теплыхъ краяхъ, не возмогутъ ужиться въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ зима не перестаетъ.»

Далѣе посолъ говорить, что онъ видѣлся съ Наркросомъ, который сказалъ ему, что ѣдетъ въ Фландрію, а оттуда въ Швецію для управленія своихъ дѣлъ и показывалъ свой пашпортъ, выданный изъ адмиралтейства и почитаемый Наркросомъ за *абшидъ* (*).» Я его, по его разговорамъ какъ могъ видѣть», заключаетъ князь Долгорукій, «ежели онъ о вышеобъявленномъ дѣлѣ о тѣхъ пиратахъ указу Вашего Величества не имѣетъ, то онъ Наркросъ пропустилъ, какъ я чаю, нарочно тотъ голосъ, чтобы тѣмъ ему поправить дѣло его въ Швецію».

Не знаемъ какъ было принято это письмо Государемъ, находившимся тогда въ персидскомъ походѣ и возвратившимся въ Петербургъ, послѣ слишкомъ годового отсутствія, въ мартѣ 1723 г., не знаемъ также въ какой мѣрѣ справедливо послѣднее предположеніе князя Долгорукаго, на счетъ Наркроса, но что мысль—приглашеніе пиратовъ, въ дѣйствительности существовала, мы увидимъ далѣе. Можетъ представиться вопросъ—почему рѣшеніе отиравить нашу экспедицію состоялось только въ концѣ 1723 года. Дѣло это велось весьма секретно и за исключеніемъ приводимыхъ здѣсь свѣдѣній, не удалось напасть ни на какой слѣдъ перипетикъ по этому предмету. По видимому все зависело отъ вѣстей сообщаемыхъ корыстными или безкорыстными доброжелателями, и, по всей вѣроятности, слухи неблагоприятные въ началѣ года оказались впоследствии въ пользу дѣла.

Указъ объ изготовленіи 2-хъ фрегатовъ (**), какъ мы сказали уже, состоялся 3 ноября. Коллегія предписывала вооружить ихъ «всекогда не болѣе какъ въ 10-ть дней». 30-го ноября главный командиръ ревельскаго порта, контръ-адмиралъ Фанъ-Гофъ, доноситъ, что приказалъ фрегаты вывести на рейдъ и стоять до указа.

Между тѣмъ готовились инструкціи Вильстеру. Изъ сказаннаго нами выше, ясно, что подъ именемъ короля мадагаскарскаго слѣдуетъ именно подразумѣвать лицо, обращавшееся за покровительствомъ къ шведскому королю, т. е. Моргана, о которомъ не было никакихъ опредѣлительныхъ свѣдѣній. Теперь понятны и слова Вильстера, приведенныя г-мъ Зейделемъ (когда мы знаемъ что они

(*) Отставка.

(**) *Амстердамъ-Галей* и *Декрондемеде*, 32-хъ пуш. фрегаты, построенные въ Голландіи въ 1720 году.

сказаны въ 1724 году) «что на тѣхъ островахъ короля не имѣется, какъ рѣчь о томъ неслась». Болѣе же всего это подтверждается слѣдующею собственноручною запискою Государя, помѣченною 3-го декабря 1723 года, хранящеюся въ московскомъ архивѣ министерства иностранныхъ дѣлъ:

«Въ прибавокъ къ полномочной грамотѣ вице-адмиралу Вильстеру, въ полномочіи написать»:

«Понеже вѣдомо намъ учинилось, что (к) мадагаскарскій прошлыхъ временъ искать протекціи у покойнаго короля шведскаго, который ему и общать оную, но то его смертию пресѣклось. Того ради мы за благо изобрѣли къ вамъ послать и наше намѣреніе предложить, что ежели имѣеть склонность у какой державы протекціи искать, то мы отъ сердца желаемъ, дабы мы то счастье имѣли; къ тому же яко мудрая персона можетъ самъ разсудить гдѣ лутче оную получить можетъ, по нынѣшнему состоянію въ Европѣ и ежели соизволить, то мы съ охотою позволимъ жить гдѣ пожелаетъ во владѣніяхъ нашихъ и общаемъ крѣпко своимъ словомъ, что мы отъ всѣхъ его непріятелей, его и его людей, которые въ наше государство придутъ, защищать будемъ, не смотря ни на что, чтобъ отъ того ни произойти могло.»

Въ разсматриваемой статьѣ приведена инструкція, данная Вильстеру, отъ 5-го декабря, но въ московскомъ архивѣ хранится еще инструкція тому же Вильстеру, отъ 5-го же декабря, напечатанная Голиковымъ, вмѣстѣ съ первою. Почему же она не только не перепечатана г. Зейдемомъ, но объ ней даже не упомянуто? Этою инструкціею состоящею изъ 5 пунктовъ, Вильстеру предписывалось идти въ Остѣ-Индію, и по прибытіи стараться склонить великаго Могола на коммерцію съ Россією и узнать какіе мѣстные товары потребны для Россіи, а также какіе русскіе товары въ его области надобны. Зная влеченіе Петра, особенно обнаруживаемое имъ въ то время, къ развитію нашей морской торговли, мы нисколько не сомнѣваемся, что Петръ не упустилъ случая присоединить къ первой цѣли и другую, и что посѣщеніе Индіи входило въ число обязанностей Вильстера (*). Величайшая таинственность, въ которую

(*) Въ іюлѣ 1724 года Апраксинъ требовалъ у Вильстера обратно выданную ему инструкцію. Письмомъ отъ 3 августа съ корабля *Лефреймъ* Вильстеръ отвѣчалъ, что онъ получалъ отъ Остермана два письма подъ №№ 1 и 2; отъ прокурора же Козлова подъ №№ 3, 4, 5 и 6. №№ 1 и 2 очевидно грамота къ королю и полномочіе, остальные четыре касались предмета плаванія. Изъ этого видно, что мы не знаемъ содержанія еще 2-хъ бумагъ, находившихся у Вильстера. Замѣча-

облекались, не только эта экспедиція, но и другія (*), выходящія изъ разряда обыкновенныхъ плаваній того времени, были причи-

теленъ отвѣтъ Вильстера: «надѣюсь что № 3 инструкція, потому что состоятъ во многихъ пунктахъ, а при себѣ никого не имѣю кому бѣ въ оныхъ повѣрить могъ.» Нужно замѣтить что 11 пунктовъ первой инструкціи явнѣ должны были броситься въ глаза, чѣмъ 5 пунктовъ, болѣе сплошныхъ, второй инструкціи.

(*) Надо сказать, что это была не единственная экспедиція снаряженная въ этомъ году: 31 мая послѣдовалъ указъ объ изготовленіи кораблей 52 пушечн. *Девонширъ*, и 44-хъ пушечн. *Эсперансъ*, и 12 пушечн. гукора *Кроншлотъ въ извѣстную экспедицію*. Суда были нагружены товарами въ Кронштадтѣ, подъ наблюденіемъ адмирала Крюйса, и въ половинѣ августа отправлены въ Ревель. Вдругъ 30 августа послѣдовало приказаніе ввести 2 первыхъ судна въ гавань и разгрузить. Замѣчательно что во время 3-хъ мѣсячнаго приготовленія, при многочисленной сохранившейся перепискѣ по этому предмету, нигдѣ не упоминается о ея назначеніи: въ офиціальнѣйшій терминъ приняты были слова *въ извѣстную экспедицію*. Крюйсъ предлагалъ дать начальнику ея капитану Кошелеву двѣ инструкціи, которыя слѣдовало вскрыть: первую пройти Скагеракъ, а вторую у Санкт-Винченца или Санта-Маріи. Дѣйствительно, Кошелевъ получилъ 2 инструкціи: въ первой сказано только не медлить въ зундѣ ни полчаса, безъ крайней нужды; придя на Догеръ-банку, вслучаѣ SSO, SSW или SW, обойти кругомъ Шотландіи и Ирландіи, а при O и NO четверти идти Британскимъ каналомъ. Далѣе предписывалось, ежели усмотритъ въ морѣ каперы націи Барбарійской или Моры въ дѣйствіи противъ христіанскихъ кораблей, то помогать послѣднимъ. Въ заключеніе велѣно чинить по особой партикулярной инструкціи, которая не отыскалась. Голландскій резидентъ де Вильде не преминулъ сообщить своему правительству, что «суда эти отправляются въ Испанію, но нѣкоторые думаютъ, что грузъ ихъ назначается въ Остъ-Индію.» Только нѣкоторые посторонніе документы того времени и переписка послѣдующихъ годовъ объясняютъ что суда предназначались въ Испанію. Странно что и Крюйсъ въ своемъ мнѣніи не говоритъ тоже ничего о назначеніи экспедиціи. Видно, однако, что она ограничивается Европою, что дѣлаетъ ея продажа не только нагруженныхъ товаровъ, но и самыхъ кораблей. При этомъ Крюйсъ дѣлаетъ слѣдующее предложеніе, которое, однако, принято не было: «Ежели Его Величество изволитъ на пробу послать одинъ здѣшняго строенія его корабль *Исаакъ-Викторію*, или *Пантелеймонъ-Викторію*, то тѣмъ явится великій кредитъ и добрая будетъ за оный плата, понеже препряднаго мастерства и чистой работы. И та нація впредь приложитъ въ покупки большую охоту».

Экспедиція эта была отложена до 1726 г. 15 мая этого года изъ Ревеля отправлены съ первоначально предполагавшимся грузомъ (якоря, трость, парусина, желѣзо, смола, сало, трюбы, бомбы, ядра, ружья, пистолеты и картузная бумага. Прибавлены вновь треска, воскъ, паясная икра), всего на сумму 19227 руб. 42 коп. *Девонширъ* (капит. Кошелевъ) *Амстердамъ-галей* (Киселевъ) и *Декрондс-лиаде* (Фреитъ). 18 августа суда эти пришли въ Кадиксъ, а 15 мая 1726 г. возвратились въ Кронштадтъ. Кромѣ того въ 1724 г. гукоръ *Кроншлотъ* отвезъ во Францію подобныхъ же товаровъ на 6840 р. 73³/₄ коп. фрегатъ *Эсперансъ* во Францію же на 3,064 р. 66 коп. Въ дѣлѣ коллегіи по этому предмету находится слѣдующая замѣтка: «Когда въ прошломъ году 724 г. декабря 24, блаженный памяти Государь Императоръ вышеупомянутые корабли въ Испанію отправить

ною, что вся секретная переписка по этимъ предметамъ, веденная особыми довѣренными лицами и хранившаяся у нихъ же, могла быть гдѣ нибудь забыта, по минованіи надобности, и за тѣмъ подвергнута случайному или умысленному уничтоженію. Поэтому ее нѣтъ ни въ дѣлахъ коллегіи, ни въ дѣлахъ другихъ современныхъ учреждений.

Авторъ говоритъ: въ самомъ концѣ декабря оба фрегата оставили Ревельскій рейдъ, зашли въ Рогервикъ, за Вильстеромъ. Около Дагерорда ихъ встрѣтилъ жестокій вѣтръ, почти штормъ, вслѣдствіе котораго суда возвратились въ Ревель 31 декабря. Потомъ, перейдя вдругъ на письмо Вильстера, отъ 10 января, и къ письмамъ графа Апраксина, отъ 18 и 25 января, гдѣ говорится о какомъ то несчастіи, съ фрегатомъ *Амстердамъ-Галей*, и объ утопшихъ, а также выражено непреклонное желаніе Государя, отправить экспедицію, г. Зейдель сдѣлавъ скачекъ черезъ какой то наборъ словъ (*), заключаетъ статью предположеніемъ, что вторичное отплытіе судовъ, не послѣдовало, *хотя некоторые историки и поествуютъ, что Вильстеръ вторично вышелъ въ море, но вторично же и возвратился.*

Итакъ, изъ этой статьи не видно, ни цѣли экспедиціи, ни причины ея остановки.

Постараемся вкратцѣ изложить дальнѣйшій ходъ этого дѣла: 6-го декабря Вильстеръ выѣхалъ изъ Петербурга и 12-го прибылъ въ Рогервикъ. 20-го декабря въ 4-мъ часу утра, отрядъ снялся съ

указалъ, при томъ изволилъ подтвердить дабы оную коммерцію распространять, не взирая хотя у которыхъ товаровъ и накладъ будетъ, точіюбъ единымъ словомъ чтобы коммерцію зачать и продолжать всякимъ образомъ, а потомъ, по малу, и компанію собирать.»

(*) «Письмо это можетъ послужить достаточнымъ образчикомъ всей переписки, такъ какъ всѣ лица, получавшіе указы или письма по этому случаю, мало разнились между собою, составляя повтореніе одного и того же». Не знаемъ вѣдь ли понятенъ смыслъ этихъ словъ? Мы съ своей стороны можемъ сдѣлать только слѣдующее замѣчаніе: главнѣйшія распоряженія по предмету снаряженія судовъ сообщались одновременно и Вильстеру и Фанъ-Гофту; иногда посылались и дубликаты. За исключеніемъ этихъ случаевъ, переписка эта чрезвычайно разнообразна, такъ что мы не понимаемъ чему можетъ служить образчикомъ это *далеко не последнее письмо*, какъ-то полагаетъ авторъ, по предмету экспедиціи. Послѣ приведеннаго г. Зейделемъ письма Апраксина къ Вильстеру, отъ 25 января, гдѣ говорится, «что несчастіе строится ни отъ кого инаго, но отъ воли Божеской, и о томъ донесется отъ насъ Его Величеству», Апраксинъ того же 25 января писалъ Фанъ-Гофту, между прочимъ, слѣдующее: «и хотя оное (несчастіе) состроилось отъ воли Божеской, однакожъ къ вашей слабости и нерадѣнію можетъ всегда прилѣпиться».

якоря. *Soio*, бывший при выходѣ, вскорѣ отошелъ къ *W* и началъ усиливаться. Пришлось лавировать. Въ слѣдующую ночь, на фрегатѣ *Амстердамъ-Галей* обнаружилась сильная течь. Вильстеръ немедленно воротился и бросилъ якорь у Суропа, а съ разсвѣтомъ 22-го, пришелъ къ Наргену. Послѣ задѣлки поврежденія, оказавшагося на правой сторонѣ около форштевня, Вильстеръ 31 декабря вышелъ въ море, но 8-го января возвратился въ Ревель, по той же причинѣ. Фрегаты были введены въ гавань, и въ ожиданіи времени, когда получится разрѣшеніе замѣнить ихъ другими, денно и ночно занимались ихъ разруженіемъ и разгрузкою, для килеванія. 19-го января, когда фрегатъ *Амстердамъ-Галей*, освобожденный отъ баласта, былъ приготовленъ къ валгѣ, но порты не были еще не только законопачены, но и закрѣплены; фрегатъ (какъ доноситъ Фанъ-Гофъ), по неосмотрительности капитана Лоренса, повалился на бокъ и налилсa водой, при чемъ въ трюмѣ потонуло 16 чelовѣкъ. Объ этомъ то несчастіи и упоминалъ Апраксинъ, въ письмѣ отъ 25 января, къ Вильстеру, который не только не настаивалъ на своемъ, какъ говорить г. Зейдель, но даже не считъ нужнымъ воспользоваться разрѣшеніемъ взять фрегатъ *Крейсеръ*. Въ Ревелѣ рѣшили осмотрѣть подводныя части судовъ *Принцъ Евгений* и *Декронделанде*. Всѣ эти обстоятельства постоянно служили предметомъ весьма частой переписки, развозимой нарочными курьерами между Петербургомъ и Ревелемъ, съ цѣлью наиболѣе ускоренія экспедиціи, какъ вдругъ 4-го февраля Апраксинъ написалъ къ Вильстеру: Его Императорское Величество указать намѣренную вашу экспедицію, отложить до болѣе удобнаго времени.»

Эта внезапная перемена объясняется слѣдующими 2-мя письмами:

Отъ графа Апраксина къ ревельскому оберъ-коменданту генералъ-майору Фанъ-Дельдину, отъ того же 4 февраля: Имѣемъ здѣсь вѣдомость, о шведскомъ морскомъ капитанѣ Ульрихѣ, что оный нынѣ обрѣтается въ Ревелѣ, а понеже Его Императорское Величество желаетъ для нѣкоторой конференціи, видѣть его здѣсь, извольте приказать справиться и, ежели оный обрѣтается въ Ревелѣ, немедленно объявите ему вышеписанное Его Величества высокое желаніе и отправьте сюда давъ почтовые подводы сколько надлежитъ».

8 Февраля Фанъ-Дельдинъ отвѣчалъ Апраксину: «Тогожъ часа какъ сіятельства вашего ордеръ получилъ, вышепереченнаго капитанъ-командора Ульриха я, призвавъ къ себѣ, оный ордеръ ему объявилъ, который сказалъ мнѣ, что по Его Императорскаго Величества всемилостивѣйшему изволенію, изъ Ревеля ѣхать въ С.-Петербургъ».

готовъ и отправится слѣдующаго числа, и дана ему подорожная на 4 подводъ.»

Объясненія Ульриха, представивъ дѣло въ настоящемъ видѣ, заставили отложить совсѣмъ приостановленную экспедицію.

II. Въ статьяхъ г. Зейделя, помѣщенныхъ въ № 86 и 110 Кр. Вѣстника за нынѣшній годъ, сказано, что главными командирами кронштадтскаго порта были:

1788—1795 адмиралъ Крузъ.

1795—1797 вице-адмиралъ Повалишинъ.

1797—1801 адмиралъ Пущинъ.

Это положительно невѣрно.

Въ біографіи адмирала Пущина г. Зейдель, между прочимъ, говоритъ: «Сколько времени исправлялъ онъ должность капитана надъ портомъ (въ Кронштадтѣ)—неизвѣстно, равно какъ неизвѣстна вся его служба въ теченіе послѣдующихъ 15 лѣтъ,» и

«Трудно также опредѣлить чѣмъ особенно ознаменовалъ свою службу и какими заслугами приобрѣлъ расположеніе Императора Павла Петровича» и т. д.

Если адмиралъ Пущинъ не сдѣлалъ большого числа морскихъ кампаній, то это не мѣшало ему быть хорошимъ администраторомъ; но дѣло пока не въ этомъ. Не имѣя въ виду писать панегирика покойному адмиралу, ни представлять его подробной біографіей, мы сдѣлаемъ вопросъ: простительно ли подобное небрежное отношеніе и къ читателямъ и къ лицу, едва намъ не современному, о которомъ можно сказать очень многое. Простительно ли набрасывать неблагоприятную тѣнь на память человѣка, безъ положительнаго удостовѣренія, что это дѣйствительно безпристрастный приговоръ исторіи? Адмиралъ Пущинъ выставленъ какъ бы любимцемъ Императора Павла, изъ чего читатели могутъ заключить, что именно этому обстоятельству онъ обязанъ за тѣ награды и милости, о которыхъ упоминаетъ авторъ. На дѣлѣ было иначе: заслуги адмирала Пущина, которыхъ не желаетъ знать г. Зейдель были признаны и оцѣнены Императрицею Екатериною Великою, отличавшеюся искусствомъ выбирать людей. Вѣроятно она сочла полезнымъ, при отбытіи въ море адмирала Грейга въ іюнѣ 1788 года (*) назначить главнымъ

(*) Вотъ письмо адмирала Грейга къ Пущину, писанное 21 іюня 1788 года:

«Милостивый государь мой Петръ Ивановичъ! При семъ послать честь имѣю къ вашему превосходительству, за отбытіемъ моимъ съ частію флота отъ порта кронштадтскаго, писанія Его Императорскаго Высочества высокоповелительнаго Генералъ-Адмирала, которыя я получилъ въ бытность главнымъ командиромъ въ томъ портѣ, съ перваго нумера по седьмой на десять, всего числомъ шестнад-

командиромъ кронштадтскаго порта, флота генераль-интенданта вице-адмирала Пущина, съ оставленіемъ его и въ прежней должности (т. е. генераль-интенданта, въ которую онъ вступилъ въ іюнѣ 1782 г.). Вмѣстѣ съ тѣмъ ему поручено главное наблюденіе за работами, производившимися въ Кронштадтѣ. Должность генераль-интенданта Пущинъ исправлялъ почти 15 лѣтъ (до 26 марта 1797 г.). Высочайшій указъ о сдачѣ адмиралу Ханыкову главнаго начальства надъ кронштадтскимъ портомъ, состоялся 6 декабря 1800 года. Слѣдовательно, адмиралъ Пущинъ исправлялъ должность главнаго командира кронштадтскаго порта слишкомъ 12 лѣтъ. Почти столько же времени онъ былъ главнымъ наблюдателемъ по производству въ кронштадтскомъ портѣ работъ. Указомъ отъ 23 іюня 1800 года должность эта передана инженеръ генераль-лейтенанту Герарду. Лѣтомъ 1797 г. адмиралъ Пущинъ назначенъ начальникомъ дивизіи бѣлаго флага и имѣлъ флагъ на кораблѣ *Ростиславъ*. Послѣ кампаніи послѣдовалъ указъ о принятіи имъ главной команды надъ гребнымъ флотомъ, должности весьма почетной.

Съ октября 1798 года, адмиралъ Пущинъ присутствовалъ въ IV департаментѣ сената, по дѣламъ адмиралтействъ-коллегіи.

При сохраненіи этихъ двухъ обязанностей, т. е. главнаго начальника надъ гребнымъ флотомъ и присутствую въ сенатѣ, адмиралъ Пущинъ уволенъ отъ службы 21 мая 1802 года по прошенію, за болѣзнями, съ ношеніемъ мундира (*).

Эти поверхностныя свѣдѣнія взяты наскоро изъ общедоступныхъ источниковъ, къ которымъ необходимо долженъ обратиться всякій, желающій добросовѣстно выполнить взятую на себя обязанность морскаго біографа, но, которые, по видимому, остались совершенно чужды г. Зейделю.

По какимъ же источникамъ разработанъ этотъ рядъ біографій? Къ сожалѣнію, авторъ не упоминаетъ этого важнаго обстоятельства, хотя, порицая иногда Берха, Бянтышъ-Каменскаго и Милюкова (что не помѣшало, однако, дѣлать изъ нихъ значительныя выписки), говоритъ, что руководствовался болѣе вѣрными источ-

щать, да письмо г. Кушелева, находящагося при Его Императорскомъ Высочествѣ; и тѣ писанія послужатъ вамъ руководствомъ во время командованія вашего кронштадтскимъ портомъ.»

(*) Считаемо не лишнимъ привести здѣсь указъ императора Александра I отъ 8 іюня 1801 г. «По прошенію адмирала гребнаго флота Пущина, въ уваженіе 58 лѣтней его службы, въ продолженіе которой ни единожды не былъ въ домо-вомъ отпуску, повѣляемъ уволить его въ оный на 58 дней, съ сохраненіемъ жалованья, а равноиѣрно на то же время дозволяется отлучиться вмѣстѣ съ нимъ и сыну его оберъ-интенданту Пущину».

никами. Предположеніе, что адмиралъ Пущинъ назначенъ главнымъ командиромъ кронштадтскаго порта въ 1797 году основано, по всей вѣроятности, на неточно понятомъ указѣ, напечатанномъ въ XIII части записокъ адмиралтейскаго департамента, но откуда заимствовано предполагаемое назначеніе адмираловъ Круза и Повалишина, рѣшительно непонятно. Бантышъ-Каменскій въ біографіи Повалишина говоритъ, что въ исходѣ 1795 года онъ получилъ приказаніе ѣхать въ Кронштадтъ для исправленія должности главнаго командира. Не это ли, совершенно, впрочемъ, справедливое обстоятельство, послужило поводомъ къ включенію его въ списокъ главныхъ командировъ.

Вскорѣ послѣ назначенія Пущина, именно въ іюлѣ 1788 г. состоялось слѣдующее Высочайшее повелѣніе: «Въ разсужденіи, что вице-адмиралъ Пущинъ, соединяя со многотрудною генераль-интендантскою должностію, по волѣ нашей, надзираніе надъ строеніями и работами, въ вѣдомствѣ адмирала Грейга бывшими, и обязанъ будучи переѣзжать часто въ столицу, не можетъ имѣть и начальства надъ портомъ кронштадтскимъ, отъ котораго онъ и просилъ освободить его, соизволяемъ, чтобъ команда надъ портомъ и воинскими морскаго департамента людьми препоручена была, до возвращенія адмирала Грейга, адмиралу Сенявину.» Ровно черезъ недѣлю, именно 14 іюля, послѣдовало новое Высочайшее повелѣніе: «До выздоровленія адмирала Сенявина отправить въ Кронштадтъ вице-адмирала Мусина-Пушвина», который поѣхалъ туда не въ замѣну, но «для управленія по тамошнему порту дѣлами, въ помощь и подѣ начальствомъ г. вице-адмирала и генераль-интенданта Пущина» (*).

Между тѣмъ, въ октябрѣ 1788 года скончался адмиралъ Грейгъ (**), и Пущинъ окончательно остался главнымъ командиромъ кронштадтскаго порта. Ему дозволено имѣть пребываніе тамъ, «гдѣ больше надобности находить будетъ.» Вслѣдствіе этого, самое дѣятельное время по сваряженію флота, т. е. съ весны,

(*) Въ февралѣ 1789 г. Мусинъ-Пушвинъ отозванъ въ С. Петербургъ.

(**) «Господинъ вице-адмиралъ Пущинъ», писала Императрица 18 октября изъ С. Петербурга, «сегодня получила я извѣстіе о кончинѣ адмирала Грейга. Вы знаете его ко мнѣ усердіе, ревность къ службѣ и превосходное искусство, доказанные многими знаменитыми подвигами, и потому судить можете koliko чувствительна мнѣ сія потеря. Если супруга его о томъ уже увѣдомлена, то я поручаю вамъ къ ней съѣздить и объявить участіе мною въ печали ея пріемлемой, и притомъ увѣрить, что никогда не забуду я заслугъ отличныхъ покойнаго адмирала, а что потому она и семейство ея на мое къ нимъ благоволеніе совершенно положиться могутъ.

новый главный командиръ проводилъ въ Кронштадтъ, а по закрытіи навигаціи отправлялся въ Петербургъ къ дѣламъ генералъ-интендантскимъ и для присутствія въ коллегіи, сдавая должность старшему изъ наличныхъ флагмановъ въ Кронштадтъ. Въ случаѣ болѣзни исправляющаго эту должность, или прибытія флагмана еще старшаго, происходила смѣна; поэтому, иногда въ теченіе года главное управленіе порта переходило черезъ нѣсколько лицъ: такъ 1795 годъ засталъ на этомъ мѣстѣ адмирала Круза, который, въ январѣ, по болѣзни передалъ его вице-адмиралу Гипсу. Затѣмъ, по случаю краткаго отсутствія Пущина изъ Кронштадта, во главѣ управленія стоялъ капитанъ генералъ-маіорскаго ранга Одинцовъ, затѣмъ опять Пущинъ, а 12-го октября вице-адмиралъ Повалишинъ. Въ послѣдующіе годы очень часто являются попеременно имена Круза, Фандезина и Ханыкова. Крузь только за недѣлю передъ смертію сдалъ должность старшему по себѣ Ханыкову. Впрочемъ, со всѣми главнѣйшими распоряженіями относились къ Пущину. Въ 1799 году видно, что онъ посѣщалъ Кронштадтъ рѣдко.

Мы остановились только на одной близкой къ намъ эпохѣ. Изъ этого не слѣдуетъ, чтобъ нельзя было сдѣлать замѣчаній объ остальномъ. Не касаясь частныхъ ошибокъ, иногда довольно рѣзкихъ и перечисленіе которыхъ заняло бы много времени, не можемъ умолчать о важномъ заблужденіи, обнаруженномъ авторомъ въ самомъ началѣ статей. Тамъ сказано, что Гордонъ былъ главнымъ командиромъ съ 10 февраля 1724 г. по мартъ 1741. Гордонъ дѣйствительно принялъ эту должность въ упомянутое время отъ контръ-адмирала Сандерса, но 9 ноября того же года сдалъ ее вице-адмиралу Сиверсу, такъ какъ послѣднему было поручено наблюденіе за постройкою каналовъ и доковъ въ Кронштадтѣ. Въ ноябрѣ 1727 г. Сиверсъ назначенъ вице-президентомъ коллегіи, мѣсто умершаго Крюйса. Мѣсто Сиверса занялъ опять Гордонъ. 1729 года февраля 7 поступилъ вице-адмиралъ Вильстеръ. По приговору адмиралтействъ-коллегіи отъ 24 января 1730 г. вице-адмиралъ Вильстеръ, «за его противности указамъ и регламентамъ», смѣненъ и вмѣсто его назначенъ вице-адмиралъ Сандерсъ. 1732 г. января 26, за опредѣленіемъ Сандерса въ особую о флотѣ комиссію, въ Кронштадтѣ назначенъ контръ-адмиралъ Дуфусъ, умершій въ апрѣлѣ этого года. Мѣсто его временно занялъ капитанъ-командоръ Брантъ, а 13 февраля 1733 года поступилъ вновь адмиралъ Гордонъ.

Далѣе говорится, что въ 1734 году, когда адмиралъ Гордонъ

отправился въ море, должность его около года исправлялъ контръ-адмиралъ Дмитріевъ-Мамоновъ.

Сколько намъ извѣстно, въ 1734 г. адмиралъ Гордонъ поднялъ флагъ на кораблѣ *Петръ I и II* въ маѣ мѣсяцѣ (дѣйствительно оставя взаимнѣ себя контръ-адмирала Дмитріева-Мамонова), а 9-го іюля состоялся слѣдующій приговоръ коллегіи: эскадру ввести въ гавань и адмиралу Гордону исправлять въ Кронштадтѣ, по прежнему, команду въ общемъ присутствіи съ вице-адмираломъ Сенинскимъ, контръ-адмиралами Гослеромъ и Дмитріевымъ-Мамоновымъ и капитанъ-командоромъ Вильбоа.

III. Въ №№. 93 и 94 Кронштадтскаго Вѣстника напечатаны были записки «О военныхъ дѣйствіяхъ со шведами въ 1705 году». Въ предисловіи къ нимъ, между прочимъ сказано:

«....Записки эти весьма вѣроятно были ведены однимъ изъ участниковъ похода,....»

«....заключаютъ въ себѣ нѣкоторыя подробности, о которыхъ послѣдующіе писатели не упоминаютъ....»

«....дабы будущій дѣятель на поприщѣ исторіи кронштадтскаго порта могъ по своему усмотрѣнію воспользоваться имъ какъ *самобытнымъ фактомъ, не опасаясь вѣдаться въ ошибки....*»

На это должно замѣтить:

1) Записки эти есть сокращенная передѣлка, неизвѣстно вѣмъ сдѣланная изъ экстракта, представленнаго въ декабрѣ 1720 года вице-адмираломъ Крюсомъ кабинетъ - секретарю Макарову, при чемъ составитель (*) этого сокращенія позволилъ себѣ нѣкоторые пропуски, искаженія собственныхъ именъ и невѣрное показаніе нѣкоторыхъ дней. Число и названія нашихъ судовъ, участвовавшихъ въ баталіи, показанныя невѣрно и въ самомъ экстрактѣ отъ декабря 1720 г., въ разсматриваемыхъ запискахъ приведены съ еще большими невѣрностями.

2) Въ исторіи царствованія Петра Великаго, г. академика Устрялова (т. IV, гл. X), дѣйствія 1705 года изложены на основаніи этого же экстракта, при чемъ указанъ и источникъ. Простое сравненіе этихъ записокъ съ упоминаемою нами главою могло бы убѣдить, что въ ней заключаются почти всѣ подробности, о которыхъ послѣдующіе писатели, по мнѣнію г. Зейделя, не упоминаютъ.

(*) Мы говоримъ составитель, потому что въ другой копіи разсматриваемыхъ записокъ, полученной нами еще отъ покойнаго генералъ-Маіора Висковатова, буквально приведены всѣ ошибки находящіяся въ 2-хъ статьяхъ напечатанныхъ въ Кронштадтскомъ вѣстникѣ.

Спрашивается, можетъ ли при этихъ условіяхъ будущій дѣятель на поприщѣ исторіи кронштадтскаго порта воспользоваться этимъ документомъ какъ *самобытнымъ фактомъ*, не опасаясь впасть въ ошибки и не слѣдовало ли прежде подобнаго заявленія подвергнуть эти записки тщательной исторической критикѣ, или въ противномъ случаѣ напечатать ихъ безъ всякихъ оговорокъ, заявивъ откуда они заимствованы.

Наше замѣчаніе вышло довольно длинно, хотя на продолженіе его осталось не мало матеріаловъ. Признаемся, мы приступили къ нему съ большою неохотою. Готовые первыми привѣтствовать появленіе всякаго изслѣдованія, касающагося былаго нашего флота, мы съ удовольствіемъ прочли заглавіе статьи—*списокъ главныхъ командировъ Кронштадтскаго порта (*)*, но важность ошибокъ поразила насъ съ самаго начала. Считая ихъ случайными, мы оправдывали ихъ отчасти отдаленностію описываемой эпохи. Какъ могутъ судить сами читатели, ошибки приняли значительные размѣры, прикрываемыя часто самоувѣренностію автора. Дальнѣйшее молчаніе казалось намъ предосудительнымъ.

Настоящими замѣчаніями мы указываемъ только на факты, избѣгая всякой полемики съ авторомъ. Наше заявленіе не есть простое частное мнѣніе. Какъ частное лицо, мы бы, можетъ быть, затруднились прослѣдить подробно статьи г. Зейделя. Мы могли это сдѣлать только при тѣхъ средствахъ, которыя имѣемъ, и только на основаніи тѣхъ собранныхъ и собираемыхъ матеріаловъ, за которые мы такъ много обязаны нашимъ сотрудникамъ.

С. Елагинъ.

(*) Въ отчетѣ морскаго ученаго комитета за 1866 г., при изложеніи хода занятій по исторіи, между прочимъ, сказано: «Вмѣстѣ съ тѣмъ составляются особые списки всѣхъ лицъ, начальствовавшихъ различными отраслями морскихъ учрежденій,» отъ начала флота до настоящаго времени. Эти изслѣдованія сопряжены съ большими затрудненіями.

Бесѣды о сѣверѣ Россіи въ третьемъ отдѣленіи Императорскаго Вольно-Экономическаго Общества, по докладамъ: Долинскаго, Латкина и Сидорова. С.-Петербургъ 1867 г. 459 стран. и 2 карты.
Цѣна 2 р. съ пересылкою.

Императорское Вольно-Экономическое Общество давно уже обращаетъ вниманіе на экономическое состояніе сѣвернаго края Имперіи; но особенно занялось имъ въ послѣдніе два года третье отдѣленіе этого общества, подъ предсѣдательствомъ почетнаго члена общества С. С. Лашкарева. Въ минувшую весну оно имѣло шесть послѣдовательныхъ собраній, съ 12 марта по 6 мая включительно, на которыхъ читались и обсуждались слѣдующіе доклады:

1) О судостроеніи въ сѣверномъ краѣ и о возможности образовать русскій торговый флотъ. *В. Л. Долинскаго.*

2) О содѣйствіи и поощреніяхъ для развитія русскаго торговаго флота. *В. Н. Латкина.*

3) О китоловствѣ и звѣринныхъ промыслахъ въ Сѣверномъ океанѣ и на Новой землѣ. *М. К. Сидорова.*

4) О способахъ колонизаціи мѣстности отъ Онежскаго озера до Мурманскаго берега Сѣвернаго океана и о возможности водянаго сообщенія между озеромъ Онежскимъ и Бѣлымъ моремъ. *В. Л. Долинскаго.*

5) О возможности развитъ промышленность и торговлю по бассейнамъ рѣкъ сѣверо-двинскому, мезенскому и печорскому. *Ею же.*

6) О солевареніи въ Архангельской губерніи. *Ею же.*

Плодомъ совѣщаній и преній общества по этимъ докладамъ, является настоящая книга, изданная трудами Вас. Львов. Долинскаго, черезъ 4 мѣсяца послѣ самыхъ совѣщаній. Такое скорое опубликованіе преній общества имѣетъ большую важность для пользы обсуждаемаго предмета; теперь всякій можетъ дать объ немъ свое сильное мнѣніе и изъ этого явится всестороннее и солидное объясненіе разсматриваемаго предмета, которое приведетъ къ рациональному выводу. Мы бы особенно желали такого успѣха дѣлу русскаго торговаго флота, съ котораго начались бесѣды общества. Вопросъ этотъ теперь въ ходу; отъ успѣшнаго рѣшенія его зависитъ въ будущемъ успѣхъ нашей внѣшней торговли, а слѣдовательно и нашего благосостоянія. Теперь являются и споры между

пишущими объ этомъ предметѣ, какъ наприм., на этихъ дняхъ еще, Кронштадтскій Вѣстникъ (№ 118 и 119) возражаетъ г. Вольдемару по его статьямъ, печатающимся въ Современной Лѣтописи. Но это лишь разность взглядовъ на предметъ, который конечно равно дорогъ и редакторамъ этихъ газетъ и г-ну Вольдемару, какъ добрымъ патриотамъ. Слѣдовательно, изъ самаго ихъ *разномасія* можно ожидать самаго *соласнаго* вывода на пользу и возсозданіе нашего купеческаго флота. Чѣмъ болѣе мы будемъ объ этомъ обдуманно говорить и писать, тѣмъ скорѣе возбудимъ вниманіе къ этому дѣлу нашего купечества и нашихъ капиталистовъ, чтобы подвигнуть ихъ употребить на это полезное дѣло свои капиталы. А безъ капитальнаго ихъ участія, какъ и безъ энергическаго содѣйствія правительства—всѣми мѣрами и законодательными, и административными и даже финансовыми—всѣ наши писанія останутся лишь мертвою буквою. Но все таки мысль и слово должны идти впереди дѣла, и потому нельзя не радоваться что не только отдѣльныя личности, какъ Богуславъ, Латкинъ (*), Сидоровъ, Вольдемаръ и

(*), Одинъ изъ самыхъ усердныхъ ревнителей роднаго сѣвера, потомственный почетный гражданинъ *Василій Николаевичъ Латкинъ*, къ сожалѣнію скончался, здѣсь въ С. Петербургѣ, 28-го минувшаго сентября.

Къ числу дѣятелей на пользу сѣвера, упомянутыхъ предсѣдателемъ отдѣленія (стр. 40—43), мы позволимъ себѣ прибавить двухъ моряковъ: покойнаго вице-адмирала *Михаила Францовича Рейнеке* и контръ-адмирала *Пав. Ив. Крузенштерна*.—Ученые труды перваго хорошо извѣстны по составленному имъ атласу Бѣлаго моря 1833 г. и по сочиненію: Гидрографическое описаніе сѣвернаго берега Россіи (1843 и 1850 гг.); насочиненіе это есть указанія и ссылки и въ разсматриваемой теперь книгѣ.

П. И. Крузенштернъ уже 25 лѣтъ какъ посвятилъ себя печорскому краю и нѣсколько разъ ѣздилъ туда съ ученою цѣлью, но къ сожалѣнію не опубликовалъ результатовъ своихъ поѣздокъ. Только первая его поѣздка туда съ гр. Кейзерлингомъ напечатана подъ заглавіемъ: *Wissenschaftliche Beobachtungen auf einer Reise in das Petschora-Land im Jahre 1843*. St. Petersburg. 1846. Первая часть этого сочиненія графа Кейзерлинга, составлена Крузенштерномъ и заключаетъ отчетъ его о географическомъ опредѣленіи имъ 47-ми мѣстъ; часть вторая, геогностическое описаніе края, принадлежитъ гр. Кейзерлингу.—Кромѣ того извѣстно, что г. Крузенштернъ въ 1852 и 1860 гг. былъ въ мезенскомъ краѣ и съ ученою же цѣлью; а въ 1856 и 1861 гг. производилъ астрономическую и хронометрическую триангуляцію на Печорѣ, отъ Усть-Цыльмы внизъ по Печорѣ до самаго ея устья. Вотъ officialный отзывъ объ его трудахъ одного компетентнаго человека: «Къ опредѣленіямъ мѣстъ г. Крузенштерна можно имѣть полное довѣріе, и въ такомъ климатѣ, гдѣ двухмѣсячное лѣто не лучше петербургской осени, и при такихъ средствахъ переѣздовъ по тундрѣ, едва ли когда нибудь самый отличный наблюдатель и съ лучшими средствами, можетъ достигнуть такихъ результатовъ.—Такой точности выводовъ г. Крузенштернъ еще болѣе обязанъ придуманному имъ способу сохранять температуру хронометровъ которая (въ 1861 г.) была постоянно отъ + 16°

др. писали и пишутъ о пользѣ имѣть большой купеческій флотъ въ Россіи,—но и цѣлыя ученыя общества занялись этимъ предметомъ, а именно старѣйшее изъ нихъ Императорское Вольно-Экономическое и юнѣйшее—Русское Техническое.

Въ августовской книжкѣ Морскаго Сб. сего года напечатана была замѣчательная записка «о средствахъ для развитія русской морской торговли и торговаго мореплаванія», читанная 28 апрѣля сего года, председателемъ IV-го отдѣла технического общества М. М. Окуновымъ.—Для обсужденія мѣръ, предложенныхъ въ этой запискѣ, составлена при техническомъ обществѣ коммисія, въ которую приглашены нѣкоторые члены вольно-экономическаго общества и положено пригласить еще экспертовъ изъ купцовъ нашихъ, по судостроенію и торговому мореплаванію (стр. 327).

Отъ соединенной коммисіи мы имѣемъ ожидать такихъ указаній, которыя приведутъ наконецъ сужденія о нашемъ купеческомъ флотѣ изъ сферы теоріи на почву практическую.

Въ ожиданіи результатовъ этой коммисіи, мы приведемъ здѣсь, хотя вкратцѣ, тѣ положенія, какія выработались изъ весеннихъ бесѣдъ в. э. общества по судостроенію и развитію нашего торговаго флота,—при чемъ приняты были въ соображеніе и мѣры, предложенныя по тому же предмету архангельскимъ статистическимъ комитетомъ.

1) Положено *ходатайствовать у правительства о сложеніи попеченій денегъ съ того лѣса, который будетъ употребленъ русскими кораблестроителями (и кораблехозяевами) на постройку собственныхъ кораблей и судовъ* (стр. 69). Продажу этихъ кораблей иностранцамъ полагалось не дозволять прежде четырехъ лѣтъ отъ спуска, а затѣмъ при продажѣ многіе полагали взыскивать попеченіе

до + 20°, при наружной температурѣ воздуха отъ + 10° до—28 1/2° Реомюра.—Послѣ такого отзыва, еще болѣе желательно видѣть скорѣе труды г. Крузенштерна въ печати. И всѣ эти поѣздки, за исключеніемъ небольшихъ пособій отъ казны, онъ совершилъ на свой счетъ; также въ 1862 г. снарядилъ онъ шкуну «Ермакъ», для прохода изъ Печоры въ Енисей; шкуною командовалъ его сынъ, лейт. П. П. Крузенштернъ, но въ самомъ началѣ плаванія она погибла во льдахъ, въ Карскомъ морѣ; люди спаслись, благодаря предпримчивости командира. Подробности этого плаванія *во льдахъ и на льдинахъ*, описаны въ февр. № Морс. Сб. за 1863 г.

Итакъ, не совсѣмъ справедливо приписываетъ г. Долинскій открытіе устья Печоры для мореходства—Сидорову и Латкину (стр. 363); добрая доля въ дѣлѣ этомъ принадлежитъ и П. И. Крузенштерну, который заинтересованъ также и въ печорской лѣсопромышленности. Въ 1862 г. онъ составилъ товарищество, получившее исключительное право на вырубку въ печорскомъ краѣ лѣса и на продажу его за границу въ теченіе 12-ти лѣтъ (стр. 81).

ныя деньги, но большинствомъ 16-ти голосовъ противъ 13-ти, принято денегъ этихъ не взыскивать. (Въ текстѣ сказано не *возвращать*. Но возвратить можно лишь то что взято, а попенныя деньги при постройкѣ полагается не брать). Къ этому издатель прибавилъ такую выноску: «при апатіи русскихъ, *уклоняющихся*, верѣдно и *уклоняемыхъ*, отъ обсужденія жизненныхъ для благосостоянія государства вопросовъ, нельзя и удивляться подобнымъ нелогичнымъ рѣшеніямъ, обусловливаемымъ *большинствомъ присутствующихъ голосовъ*.»

2) *Просить о сбавкѣ пошлинъ, хотя временно, съ товаровъ, привозимыхъ на русскихъ купеческихъ корабляхъ, въ видѣ поощренія ихъ* (Стр. 111). Вопросъ этотъ, какъ и слѣдующій за нимъ о преміяхъ, подвергались замѣчательными дебатамъ; вотъ нѣкоторые данныя и выдержки изъ нихъ.

Всѣ морскія державы оказывали и теперь оказываютъ разные поощренія мореплаванію. Было тоже и у насъ, когда мы имѣли *торговый флотъ*, не такой какъ теперь.

При Петрѣ Великомъ, суда бѣломорской постройки продавались даже голландцамъ и датчанамъ; въ Архангельскѣ строились казенные торговые корабли (1700—1718 г.), и китоловные суда (1725 г.); съ 1720 года дѣлалась половинная уступка таможенныхъ пошлинъ за привозные и отвозные на судахъ нашихъ за границу товары, а впоследствии уступалась за привозные $\frac{1}{4}$, а за отвозные $\frac{3}{4}$ пошлины. При Екатеринѣ Великой торг. флотъ нашъ достигъ апогея своего могущества и въ то время англійскій парламентъ сильно заботился уничтожить этого опаснаго соперника, британской морской торговли и успѣлъ въ этомъ, заключеніемъ въ 1797 г. трактата съ Россією, основаннаго на правахъ *взаимства*. Право это, по выраженію покойника Латкина, есть *удочка*, на которую насъ поймали англичане. Какое же можетъ быть взаимство, когда на тысячу иностр. кораблей не приходится и одного русскаго и когда корабельные сборы въ нашихъ портахъ отъ пяти до семи разъ менѣе, нежели въ англійскихъ. Въ 1786 г. въ Архангельскѣ было 30 торговыхъ домовъ, а въ 1811 г. (когда упразднено у насъ министерство коммерціи) тамъ закрыта и биржа. Въ Арханг. губерніи въ одномъ 1810 году построено было 19 мореходныхъ судовъ, а въ послѣдующія 25 лѣтъ 70 судовъ и затѣмъ постройка ихъ прекратилась и флотъ мореходный, а не каботажный, уничтожился; ибо можно ли считать флотомъ семь кораблей для дальнихъ плаваній, которые имѣетъ теперь *еле-бытающая* Бѣломорская компанія.

Г. Латкинъ сказалъ въ своемъ докладѣ (стр. 89), что мы не имѣ-

емъ права брать меньше пошлинъ съ товаровъ, привозимыхъ на русскихъ корабляхъ, потому что 31 декабря 1858 г. (12 января 1859 г.) заключенъ у Россіи съ Англіею трактатъ о торговлѣ и мореплаваніи, на основаніи котораго обѣ стороны обязались давать преимущества или дѣлать уступки судамъ другой націи тѣ же самыя, какія дѣлаютъ своимъ. Слѣдовательно все, что уступлено русскимъ кораблямъ, должно быть уступлено и англійскимъ, равно какъ и кораблямъ другихъ націй, съ которыми заключены подобные трактаты. По выслушаніи этого, г. Скальбовскій замѣтилъ, что трактатъ заключенъ на 10 лѣтъ и теперь остается еще время ходатайствовать, чтобы при пересмотрѣ его принято было въ соображеніе и мнѣніе 3-го отдѣленія Вольно-Экон. общества.

3) *Просить о назначеніи денежныя преміи русскимъ кораблямъ за рейсы въ иностранныя порты и обратно, или по крайней мѣрѣ изъ нихъ, которые перевозятъ товаръ безпошлинный или съ ничтожной пошлиной* (стр. 118). Г. Латкинъ предлагалъ выдавать за плаваніе въ европейскіе порты по 10 руб., а въ порты другихъ частей свѣта по 20 руб. за тоннъ (стр. 79); а потомъ говорилъ объ этой же преміи, назначая ее за ластъ вмѣстимости судна, т. е. за два тонна (стр. 81). Одно изъ двухъ невѣрно. Вѣроятно, г. Латкинъ считывалъ за ластъ, потому что это наша русская мѣра грузовъ и потому еще, что онъ же предлагалъ выдавать другую премію за постройку судовъ для дальнихъ плаваній по 10 или 15 руб. тоже за ластъ; въ случаѣ же продажи корабля иностранцамъ, прежде 4-хъ или 5-ти лѣтняго плаванія на немъ, полагалъ онъ обязать судовозьяна внести въ казну пошennyя деньги и возвратить строевую премію, — дѣлая это для того, чтобы выгодно было судовозьяну самому пользоваться кораблемъ для плаванія, нежели продать его. Преміи за рейсы у насъ выдавались уже правительствомъ, съ 1800 года, взаменъ уступки въ пошлинахъ; именно за каждый рейсъ нашего корабля въ иностр. порты давалось по 15-ти руб. съ ласта; что и продолжалось только 12 лѣтъ, въ теченіе которыхъ построено около 200 кораблей.

4) *Ходатайствовать, чтобы въ нашихъ портахъ взималась съ иностранныхъ кораблей пошлина одинаковая, какую берутъ или будутъ брать иностран. государства въ ихъ портахъ съ кораблей русскихъ*. Надо замѣтить, что въ 1866 году купеческій корабль въ 800 тонновъ платилъ въ англійскихъ портахъ до 800 руб. разныхъ корабельныхъ сборовъ, а въ С.-Петербургѣ всего 165 рублей (стр. 119).

5) *Выразить правительству желаніе, чтобы консулы назначались*

изъ русскихъ, а не изъ иностранцевъ и нѣсколько голосовъ прибавили преимущественно изъ заслуженныхъ шкиперовъ въ награду ихъ службы (стр. 129).

6) Признано полезнымъ открытіе конторъ государственнаго банка во всѣхъ торювыхъ приморскихъ пунктахъ, даже и въ тѣхъ, гдѣ торювя слаба, но существуетъ потребность судостроенія (стр. 140).

7) Представить правительству необходимость упрощенія правилъ о паспортахъ и формальностей, при выходѣ русскихъ кораблей изъ портовъ. Шкиперамъ и помощникамъ ихъ выдаются теперь безсрочные паспорта, а матросамъ общество предположило выдавать изъ корабельныхъ конторъ книжки, въ которыхъ означать паспортныя отмѣтки и сроки для взноса податей и повинностей; наблюдение за этимъ возложить, на капитановъ или шкиперовъ, и за тѣмъ матросы могутъ служить, на купеческихъ судахъ, неопредѣленное время. Первоначальная выдача книжекъ матросамъ должна производиться по увольнительнымъ видамъ отъ своихъ обществъ.

8) Ходатайствовать, чтобы лица податнаго сословія, служащія на купеческомъ флотѣ, освобождались, на все время этой службы, отъ рекрутской повинности и чтобы въ случаѣ поступленія ихъ на военный флотъ нашъ, все время служенія на купеческомъ зачислялось бы имъ за дѣйствительную службу. При этомъ г. Долинскій остался при своемъ мнѣніи, чтобы служба шкиперовъ и матросовъ на предназначаемыхъ для заграничнаго плаванія судахъ, считалась службою военною, безъ полученія содержанія отъ казны (стр. 143).

9) Къ существующему постановленію, чтобы на русскихъ купеческихъ корабляхъ имѣть $\frac{3}{4}$ матросовъ русскихъ, — прибавить оговорку, что если русскій купеческій корабль возвращается изъ иностраннаго порта и не можетъ укомплектовать свой экипажъ русскими матросами, то чтобы консулы не стѣсняли шкиперовъ непременно имѣть $\frac{3}{4}$ матросовъ русскихъ и тѣмъ не задерживали бы отплытіе судна (стр. 135 и 136).

10) Ходатайствовать, чтобы распространить на жъщанъ и на всѣхъ, кто будетъ заниматься мореходствомъ по Сѣверному океану, привилегію, данную поморскимъ крестьянамъ: плавать въ Норвегію и безпошлинно вывозить туда и продавать товаръ, не внося капиталовъ (гильдейскихъ повинностей) (стр. 142).

Всѣ эти выводы изъ сужденій общества по двумъ первымъ докладамъ могутъ показаться, съ перваго взгляда, незначительными, но они получаютъ гораздо большее значеніе, ежели прочесть со вниманіемъ самые доклады, проникнутые знаніемъ дѣла, патриотизмомъ и въ наибольшей части доводовъ подтвержденные фактами. Вообще доклады очень любопытны, а порожденные ими пренія крайне инте-

ресны, по разнообразію взглядовъ и мнѣній. Но между серьезными мнѣніями, есть и *несерьезныя*; такъ напримѣръ на страницахъ 59-й и 106-й являются сомнѣнія, нуженъ ли Россіи торговый флотъ и нужны ли ему поощренія? Но эти голоса какъ единичные, отнюдь не жѣшали солидному обсужденію дѣла; случались и такіе замѣчанія, что возбуждали общій смѣхъ, какъ напримѣръ совѣтъ *заставать* лѣсъ въ мѣстахъ опустошенныхъ на сѣверѣ (стр. 151).

Переходимъ теперь къ докладу г. Сидорова о китоловствѣ и звѣропромышленности въ Сѣверномъ океанѣ и на Новой Землѣ.

Въ маѣ мѣсяцѣ 1866 г., г. Сидоровъ читалъ объ этомъ предметѣ въ Вольно-Экономическомъ Обществѣ особую записку (напечатанную въ Русскомъ Вѣстникѣ), которая подверглась критикѣ въ журналѣ Министерства Государственныхъ Имуществъ, гдѣ доказывалось, что лапландскій вѣтъ содержитъ весьма мало жиру, что охота за нимъ очень опасна и что только люди не сильные въ зоологін, въ состояніи возобновлять предложеніе о ловлѣ китовъ у береговъ Лапландіи. Поэтому г. Сидоровъ начало своего доклада посвятилъ защитѣ дѣла, но отнюдь не защитѣ своей личности. Онъ приводитъ мнѣнія многихъ русскихъ и иностранныхъ авторитетовъ объ успѣшномъ китоловствѣ на Сѣверномъ океанѣ и изъ статьи г. Богуслава: «Морское звѣроловство на сѣверныхъ берегахъ европейской Россіи» указываетъ всѣ главные фазисы собственно нашего русскаго китоловства, которое нѣсколько разъ появлялось и опять исчезало, отъ того, что въ началѣ капитаны китобойныхъ судовъ и гарпунщики были голландцы, тяготѣвшіе конечно къ интересамъ своего отечества болѣе, нежели къ интересамъ Россіи. Въ 1787 г. гр. А. Р. Воронцовъ соорудилъ на свой счетъ китобойное судно, на которомъ поморцы ходили изъ Колы, но промыселъ вышелъ *неживучій*—безуспѣшный. Наконецъ министръ коммерціи гр. Румянцовъ возобновилъ, въ 1805 г., этотъ промыселъ, но корабль нашъ былъ сожженъ англійскимъ крейсеромъ. *Такой трагическій конецъ*, говоритъ Богуславъ, *имѣла наша китоловная попытка.*»

Тутъ есть маленькая несообразность. На стр. 170 сказано, что въ 1809 г. нашъ китоловный корабль, по выходѣ въ первый разъ изъ кольской губы въ океанъ, былъ сожженъ англійскимъ крейсеромъ; а въ концѣ той же страницы говорится, что люди наши были свезены на норвежскій берегъ, а такелажъ увезенъ въ Англію и прибавлено: *Дѣло происходило во время мира*. За тѣмъ, на стр. 427, объ этомъ же случаѣ говорится такъ: Въ 1805 г. китоловный корабль выходилъ въ первый разъ въ море и поймалъ двухъ китовъ, а на слѣдующій годъ онъ сожженъ въ Сѣверномъ океанѣ англійскимъ крейсеромъ, замаскировавшимся французскимъ флагомъ. По этому

взятіе китобоя выходить въ 1806 году, когда съ Англіею точно былъ миръ; а ежели это случилось въ 1809 г., то у насъ съ немъ былъ уже разрывъ, продолжавшійся съ октября 1807 по іюль 1812 года.

Послѣ китовъ, г. Сидоровъ доказываетъ также объ обиліи въ Сѣверномъ океанѣ дельфиновъ, моржей, акулъ и другихъ морскихъ звѣрей, на бой которыхъ отправлялись прежде наши поморы въ такомъ числѣ, что въ иные годы ходило на Новую Землю до 130-ти судовъ, а теперь считаютъ ихъ десятками (*), а на Шпицбергенъ и совсѣмъ теперь не ходятъ. Взглядъ г. Сидорова на успѣшный промыселъ китовъ и морскихъ звѣрей на сѣверѣ сходенъ и съ мнѣніемъ архангельскаго статистическаго комитета.

Затѣмъ докладчикъ изслѣдуетъ причины упадка нашихъ морскихъ промысловъ. Далѣе онъ разбираетъ статью генеральнаго консула нашего въ Христіаніи, г. Мехелина, помѣщенную въ декабрьскомъ № журнала Мин. Госуд. Им. за 1866 г., подъ заглавіемъ: «Русскій рыболовный промыселъ въ норвежскомъ Финмаркенѣ». Изъ этой статьи видно, что промыслы наши тамъ далеко не въ такомъ положеніи, въ какомъ могли бы быть и въ какомъ находятся они у нашихъ сосѣдей норвежцевъ. Послѣдніе имѣютъ пароходныя сообщенія и живутъ болѣе чѣмъ достаточно, а наши поморы не совсѣмъ такъ, и суда ихъ г. Мехелинъ нашелъ *малыми* и *тяжелыми*, а рыболовство у нихъ годъ отъ году уменьшается (**). Въ Норвегіи, за 70-мъ градусомъ широты, уже есть довольно важные торговые города; изъ нихъ, наприм., *Вардэ*, гдѣ въ 1832 году г. Рейнеке нашелъ двухъ купцовъ и 25 промышленниковъ трески, сельдей и тюленей,—теперь Вардэ отправляетъ 4 милліона штукъ трески и тысячу бочекъ тресковаго жира,—что и доставило ему прозвище *гамбургскій банкомаркъ* (стр. 192).

Послѣ статьи г. Мехелина, говорится въ докладѣ о проектѣ, лѣтъ за 20 назадъ, нашей *Полярной компаніи* или *Лукоморскаго лойда*, но она не состоялась (стр. 195 и 201), и вотъ какой былъ окончательный ей приговоръ. Губернаторъ *de Traversé*, въ отзывѣ своемъ, отвергающемъ эту компанію, выразился такъ: полезнѣе будетъ расироостраненіе и улучшеніе рыбныхъ и звѣринныхъ про-

(*) Арханг. губ. вѣд. сообщаютъ, что въ минувшее лѣто, на Новую Землю ходило 14 нашихъ судовъ и что встрѣтили только двухъ китовъ, а въ 1865 г. показывались они стадами штукъ по 60-ти; акулъ вовсе не видно и всѣ звѣри являлись тамъ годами

(**) Во время Ломоносова ходило на мурманскій берегъ до 10 тыс. промышленниковъ, а теперь около трехъ тысячъ (стр. 194).

мысловъ и вообще развитіе въ сѣверномъ краѣ промышленности оставить *въ настоящемъ положеніи*, предоставляя лишь мѣстнымъ жителямъ способы улучшить и распространить ихъ промышленность (стр. 434). Это тоже, что сказать имъ: друзья, живите какъ прежде жили!

Послѣ серьезныхъ преній по этому замѣчательному докладу, отдѣленіе положило препроводить его къ архангельскому губернатору князю С. П. Гагарину, заявившему уже столь много для сѣвернаго края, сколько не сдѣлалъ ни одинъ изъ всѣхъ его предшественниковъ, и просить его сообщить свое мнѣніе (стр. 197).

Здѣсь вѣстать сказать, что по распоряженію князя Гагарина, въ нынѣшнемъ году снаряжена (какъ сообщено въ № 6 извѣстій Географическаго Общества) экспедиція въ печорскій край, которой поручено изслѣдованіе путей сообщенія съ Печоры на Обь, также серебряной руды на рѣкѣ Цылымѣ и, наконецъ, присканіе мѣстъ для заселеній и средствъ для развитія промышленности края.

Разсмотрѣвъ довольно подробно три первые доклада, какъ близкіе къ родному намъ морскому дѣлу, мы въ трехъ послѣднихъ докладахъ укажемъ лишь на нѣкоторые мѣста, по мнѣнію нашему достойныя вниманія читателей.

Начнемъ съ границы нашей съ Норвегіею, которая въ 1826 г. передвинута отъ мыса Вересъ къ востоку верстъ на 70 до рѣки Вормы (*), при чемъ отошла отъ насъ часть берега Сѣвернаго океана съ тремя заливами или губами, начиная отъ востока: Ровдина, Пазрѣдка и Нявдема. Границу эту, говоритъ г. Долинскій, какъ не внесенную въ трактаты, *нельзя признать дѣйствительною*, и потому въ государственномъ отношеніи представляется настоятельная необходимость возстановить ее (стр. 224 и 225).

Капитанъ Рейнеке, бывшій въ 1826 г. тамъ на мѣстѣ, для описи лапландскаго берега, пишетъ слѣдующее: «По рѣкѣ Вормѣ выходитъ къ морскому берегу пограничная черта Россіи съ Норвегіею по размежеванію, сдѣланной въ 1826 г. русскимъ полковникомъ Галицинымъ и норвежскимъ маіоромъ Мейлендеромъ. Тутъ находится крайній пограничный столбъ, отъ котораго граница идетъ къ югу верстъ на 10, потомъ къ западу на рѣку Пазу, къ церкви Бориса и Глѣба и простирается вверхъ по рѣкѣ Пазѣ къ озеру Энаръ; потомъ по рѣкѣ Ивалюки идетъ къ западу до вершины

(*) Кап. Рейнеке пишетъ, что прежде считали границею мысъ *Вересъ*, въ 50 верстахъ западѣ Вормы, на меридіанѣ мѣстечка *Вадсэ*. (Теперь это уже довольно богатый городъ). Рѣка Вормеа, по норвежски *Яконс-Эльфи*.

губы Таны, гдѣ и примыкаетъ къ хребту горъ, раздѣляющихъ сѣверную и южную системы рѣкъ.» Далѣе: «Русскіе лопари живутъ въ пазрѣцкомъ погостѣ у древней церкви Бориса и Глѣба, построенной св. Трифономъ въ XVI столѣтіи, на лѣвомъ берегу рѣки Пазы, въ пяти верстахъ отъ ея устья. Эта церковь поддерживается вкладами лопарей и богомольцевъ изъ Колы.» Г. Рейнке упоминаетъ, что есть еще погостъ русскихъ лопарей, западнѣе Пазы, на рѣкѣ Навдемѣ. (См. Гидрографич. описаніе сѣвернаго берега Россіи, соч. Рейнке, ч. 2, стр. 307, 323, 327 и 340).

Безъ сомнѣнія, г. Галаминъ имѣлъ уважительныя причины вести границу по Пазѣ, но почему же онъ не продолжалъ ее до взморья, по этой же рѣкѣ до самаго ея устья, а въ пяти верстахъ отъ него свернулъ къ востоку и отрѣзалъ въ пользу Норвегіи еще кусокъ океанскаго берега съ губою Ровдинскою до рѣки Ворьемы! Поневоѣ повѣришь тому, что говорятъ г. Долинскій (на 225 стр.) о русскомъ штабъ-офицерѣ, проводившемъ эту границу, и чего мы не хотимъ повторить, чтобы не оскорбить читателя-патріота.

Мы вполне сочувствуемъ г. Долинскому и вмѣстѣ съ нимъ соболѣзуемъ объ уступкѣ Норвегіи части морскаго берега, но въ обществѣ былъ *одинъ* голосъ, находившій, что бесполезно и самое нарѣканіе, что нѣсколько гаваней отошли къ Норвегіи; что значать эти гавани въ сравненіи съ тѣми мѣстностями, которыя остались? И притомъ онѣ всѣ замерзають (стр. 287). Дѣйствительно, онѣ покрываются льдомъ, но его часто ломаетъ вѣтромъ и волненіемъ, такъ что бухты эти рѣдко бываютъ недоступны для судовъ; но главное дѣло не въ свойствахъ этихъ бухтъ, а зачѣмъ уступать свое?

Разсуждая о заселеніи лапландскаго края, выражено было о колонистахъ иностранныхъ, что они принесли Россіи на сто процентовъ зла, едва ли десять процентовъ добра; а неудача колонизаціи, собственно русской, приписывается тому, что у насъ весьма мало было *переселяющихся*, а большею частію были *переселяемые* (стр. 239). — Отдѣленіе положило осуществить заселеніе нашей Лапландіи посредствомъ раздачи земель въ частную собственность, для извѣстныхъ промышленныхъ цѣлей (стр. 315). За тѣмъ предстояло разсуждать объ устройствѣ путей сообщенія на пространствѣ отъ Онежскаго озера до Бѣлаго моря и къ берегамъ Сѣвернаго океана, и предсѣдатель отдѣленія выразилъ, что хорошіе пути сообщеній для существованія края, то же самое, что вопросъ: *быть* ему русскимъ краемъ, или *не быть*? (стр. 316). Это изрѣченіе

относится вѣроятно только къ лапландскому краю. Но такъ, или иначе, а рѣшеніе вопроса о сообщеніяхъ положено отложить до осени. Замѣтимъ, что г. Долинскій предлагаетъ устроить дороги частною предпринимчивостію; помоги ему Господь. О водяномъ сообщеніи между Вѣлымъ и Балтійскимъ морями онъ собралъ четыре изслѣдованія, которыя и напечатаны въ особыхъ приложеніяхъ съ объяснительною картою. Всѣ эти пути начинаются отъ города Повѣнца, лежащаго у Онежскаго озера, и выходятъ къ южной части Бѣлаго моря на берегъ Онежскаго залива или къ городу Онегѣ, или къ посадѣ Сумѣ, или къ дер. Сорокѣ.

Послѣдній докладъ г. Долинскаго, о солевареніи въ Архангельской губерніи, представляетъ также горькіе факты, что и эта отрасль промышленности значительно тамъ упала противу прежняго и что прежде всего полезно бы было отмѣнить налогъ на соль, доставляющій казнѣ 7 или 8 мил. рублей; взаимѣнъ того, казна получила бы болѣе отъ другихъ статей народнаго хозяйства. Поэтому, соляной доходъ г. Долинскій называетъ мнимымъ, отрицательнымъ и говоритъ, что запрещеніе соли лишаетъ народъ возможности добывать и хлѣбъ (стр. 382 и 383). Далѣе указаны мѣры, чтобы развить солевареніе, согласныя и съ предложеніемъ архангельскаго статистич. комитета (стр. 390 и 391).

Послѣ докладовъ слѣдуютъ *приложенія*: 1) О лѣсахъ въ сѣверномъ краѣ европейской Россіи. 2) Выписки изъ видовъ внѣшней торговли за 1865 г. 3) О движеніи судовъ въ 1865 г. Приложенія 4, 5, 6 и 7 заключаютъ описаніе водяныхъ сообщеній отъ Онежскаго озера до Бѣлаго моря. 8) Объ акціонерныхъ компаніяхъ: *Вьломорской*, существовавшей съ 1803 по 1813 г., для китоловства, и о *Полярной*, для развитія сельдяныхъ промысловъ, которая и не состоялась. 9) Свѣдѣнія изъ записокъ секретаря архангельскаго статистическаго комитета г. Чубинскаго, невошедшія въ составъ докладовъ; поэтому онѣ отрывочныя, но весьма идутъ къ дѣлу объ улучшеніи хозяйственнаго быта нашего сѣвера. Наконецъ, приложеніе 10) Записка о промышленныхъ и торговыхъ предпріятіяхъ на сѣверѣ Россіи, красноярскаго 1-й гильдіи купца М. К. Сидорова.

Записка эта чрезвычайно интересна, но къ сожалѣнію, каждому истинно русскому больно читать ее. Это грустная повѣсть бореній г. Сидорова съ неправдою, противу которыхъ былъ ничто, боренія его съ природою. Послѣднюю онъ преодолевалъ своей энергіею, своимъ умомъ, усиліями и трудами, не жалѣя и капиталовъ.

Въ концѣ этой записки, къ утѣшенію читателя, исчислены заслуги Михайла Константиновича Сидорова по золотопромышленности и по

добыванію другихъ предметовъ ископаемаго царства; потомъ приведены полученныя имъ награды и возданныя ему отъ разныхъ обществъ почеты, а наконецъ, описано и высокое вниманіе къ нему Особъ Августѣйшей Фамиліи.

Познакомивъ читателя, по крайнему нашему разумѣнію, съ содержаніемъ разсматриваемой книги, мы должны сказать, что въ ней проводятся двѣ главныя мысли: необходимость учредить министерство торговли и такая же необходимость уничтожить влияніе иностранцевъ въ дѣлахъ нашего сѣвера.

Изъ многихъ доводовъ о надобности упомянутого министерства, мы приведемъ только одинъ со словъ г. Долинскаго: «При подробномъ знакомствѣ съ нашими административными порядками, нельзя и удивляться разнымъ странностямъ, когда *части* одного и того же *недѣлимаго дѣла*, разрабатываются и обсуждаются въ двадцати департаментахъ *семии* министерствъ, завѣдывающихъ земледѣліемъ, разными отраслями промышленности и торговли (стр. 28).

Также изъ многихъ доказательствъ вреднаго, тлетворнаго и гнетущаго господства иностранцевъ на весь бытъ нашего сѣвера, приведемъ тоже лишь одинъ аргументъ. Въ 1863 г. учреждена компанія онежскаго лѣснаго торгова, которой дано исключительное право отпуска лѣсныхъ матеріаловъ отъ онежскаго порта за границу на 25 лѣтъ. Компанія эта называется *русскою*, но въ существѣ она *иностранная*, ибо всѣ сорокъ паявъ ея принадлежать иностранцамъ и слѣдовательно теперь не можетъ быть и рѣчи объ улучшеніи благосостоянія жителей прионежскаго бассейна, на которомъ царствуетъ теперь компанія (стр. 373—375). Здѣсь встаетъ помѣстить заявленіе издателя, что онъ имѣетъ положительныя свѣдѣнія, что у насъ составляется теперь сѣверная мореходная компанія, въ которой, кромѣ, капиталистовъ примутъ участіе и кораблехозяева (стр. 81).

Вотъ наконецъ еще два изрѣченія, весьма подходящія къ дѣлу: *не обративши еще нѣсколько времени вниманія на сѣверный край, хозяевами его одѣлаются иностранцы* (стр. 247). Это замѣчаніе генерала Лашкарева, который въ 1857 г. осматривалъ, по Высочайшему повелѣнію, дороги сѣвернаго края. Другое изрѣченіе касается печорскаго края, куда, по словамъ г. Долинскаго, *къ счастью, еще не проникло иноземное хозяйство* (стр. 34).

Въ заключеніе скажемъ объ изданіи книги, которая напечатана на хорошей бумагѣ и крупнымъ шрифтомъ, но со многими сокращеніями, и при спѣшности изданія въ нее вкрались многія описки и опечатки; укажемъ на болѣе замѣтныя.

Стр. 125. Директоръ общ. парох. и торг. названъ *Чекушевъ*, а онъ *Чихачевъ*.

Стр. 176. *Либавскій подданный*. Конечно, это или либавскій уроженецъ, или русскій подданный.

Стр. 207. По свѣдѣніямъ, собраннымъ капитаномъ Колеваломъ—должно быть капитаномъ корвета «Калевала».

Стр. 28 . Гавани *Пинежскую* и Кольскую, надо читать *Печенскую* и Кольскую.

Бъ книгѣ приложены двѣ карты: географическая—сѣвернаго края европейской Россіи, въ масштабѣ 100 верстъ въ дюймѣ, съ указаніемъ проектированныхъ дорогъ; на нее вошли съ юга города Вологда, Вятка и Пермь. На другой картѣ показаны предполагаемыя водяныя сообщенія отъ Онежскаго озера до Онежскаго залива на Бѣломъ морѣ. Пожелаемте читатель скорѣе осуществиться, всѣмъ этихъ сообщеніямъ, вмѣстѣ съ другими предположеніями, высказанными въ этой книгѣ, для оживленія и процвѣтанія роднаго намъ сѣвера, о которомъ г. Долинскій, вѣроятно, не оставитъ сообщать публикѣ интересныя и даже поучительныя «бесѣды» общества.

С. Н.

