

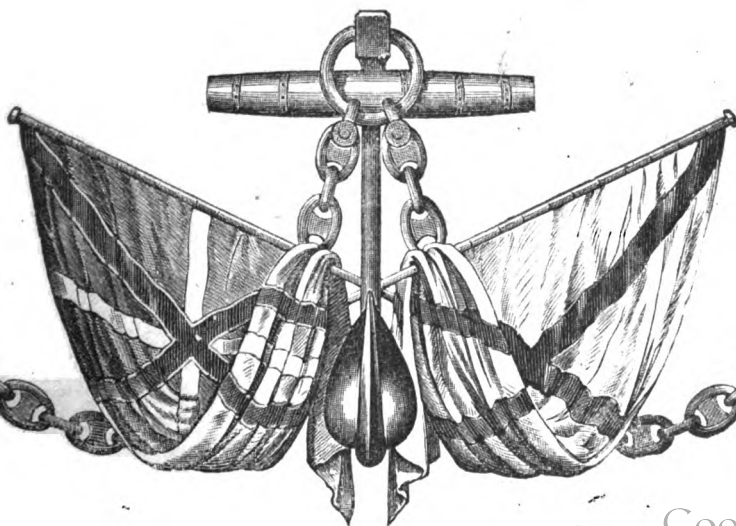
СХVI

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

№ 10

^{out}
ОКТЯБРЬ

1871



МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

ИЗДАВАЕМЫЙ ПОДЪ НАБЛЮДЕНІЕМЪ

УЧЕНАГО ОТДѢЛЕНІЯ МОРСКАГО ТЕХНИЧЕСКАГО КОМИТЕТА.

РЕДАКТОРЪ, КАПИТАНЪ 1-ГО РАНГА Н. ЗЕЛЕНОЙ 2.

Томъ CXVI

№ 10

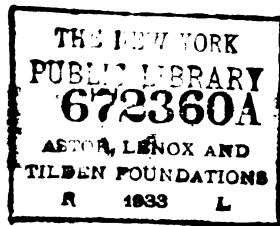
Октябрь

САНКТПЕТЕРБУРГЪ

ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА,

въ Главномъ Адмиралтействѣ.

1871.



Печатано по распоряженію Морского Министерства
С.-Петербургъ, 30 сентября 1871 года.

ОГЛАВЛЕНИЕ № 10 МОРСКАГО СБОРНИКА.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

	Стран.
Высочайшіе приказы по морскому вѣдомству	1
Приказы Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала	4
Приказы Управляющаго Морскимъ Министерствомъ	5
Отчеты эмеритальной кассы за августъ 1871 г.	8
Вѣдомость военнымъ судамъ, находящимся въ заграничномъ плаваніи	16

Списокъ книгамъ, поступившимъ въ Библіотеку Морскаго
Министерства съ сентября 1870 г. до сентября 1871 г. . . 1—9

НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

Дѣйствія русскаго флота въ войнѣ со шведами въ 1788—90 годахъ. В. Головачевъ	1 ✓
Отчетъ Кронштадтской Морской библіотеки за 1870 годъ	51
Права нейтральныхъ. (Изъ сочиненія <i>Hautefeuille</i> -я: « <i>Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime</i> »).	77
Плавучіе маяки въ Англіи. (Изъ <i>Nautical Maga- zine</i>). Перевелъ лейтенантъ Бартошевичъ	135
Причины упадка сѣверо-американскаго торго- ваго флота. Съ французскаго, коллежскій совѣт- никъ П. Ѳедоровскій	147
Нѣсколько мыслей по поводу книги г. Скальковскаго « <i>Срочное и почтовое пароходство въ Россіи и заграни- цею</i> ». П. Ѳедоровичъ	179

PERL MAR 27 1933 (p227)

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Извѣстія о плаваніи нашихъ военныхъ судовъ за границую, по портамъ командировъ: шкуны «Ермакъ», клипера «Изумрудъ», шкуны «Самойда», клиперовъ «Измечуръ», «Всадникъ» и «Яхонтъ». — Списокъ офицеровъ, отправившихся въ плаваніе на отрядъ генералъ-адъютанта Посета. — Уставъ Общества поданія помощи при кораблекрушеніяхъ въ Россіи. — Отчетъ о засѣданіяхъ англійскаго военно-морскаго суда по дѣлу о постанавкѣ на мель фрегата *Agincourt*. — Заключение адмиралтействъ-совета по этому дѣлу. — Мнѣніе *Times* по тому же предмету. — Старая и новая понятія англичанъ о морскомъ дѣлѣ. — Штурманскій вопросъ въ Англійи. — Статья *Times* по поводу преній въ парламентѣ о гибели *Captain*. — Французскій флотъ во время осады Парижа. 1—92

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 922. Темиръ-Ханъ-Шура, 8 сентября 1871 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: изъ капитанъ-лейтенантовъ въ капитаны 2 ранга, Евгений Гестеско, съ увольненіемъ, за болѣзнію, отъ службы, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію; за *выслугу лѣтъ и по экзамену*, изъ кондукторовъ въ прапорщики корпуса морской артиллеріи: Алексѣй Захаровъ и Павелъ Исаковскій—оба со старшинствомъ съ 1 августа сего года.

НАЗНАЧАЕТСЯ, уѣздный начальникъ Гурьевскаго уѣзда, состоящій по флоту капитанъ 1 ранга Сергѣй Тверитиновъ 1-й председателемъ временнаго совѣта по управленію внутреннею киргизскою ордою, съ 20 августа сего года и съ оставленіемъ по флоту.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ, по болѣзни, капитанъ-лейтенантъ Иванъ Рогуля 2-й, внутри имперіи, на четыре мѣсяца.

УВОЛЬНЯЮТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ: по *прошенію*, корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Василій Швецовъ, подпоручикомъ; для *опредѣленія къ статскимъ дѣламъ*, корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Павелъ Ворзаконскій, съ награжденіемъ чиномъ губернскаго секретаря.

УМЕРШІЙ ИСКЛЮЧАЕТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ, лейтенантъ Леонидъ Сарычевъ 3 й.

оф.

1

№ 923. Укрѣпленіе Воздвиженское, 15 сентября 1871 года.

ПРОИЗВОДИТСЯ, *за выслугу лѣтъ*, на основаніи положенія о корпусѣ инженеръ-механиковъ, изъ прапорщиковъ въ подпоручики, корпуса инженеръ-механиковъ **Юрій Юрисонъ**, со старшинствомъ съ 11 августа сего года.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ, по домашнимъ обстоятельствамъ: числящійся по гвардейскому экипажу, лейтенантъ **Максимиліанъ Атанасовичъ**, за границу, на *двадцать восемь* дней.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ, *по прошенію*, корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ **Тимофѣй Петровъ**, подпоручикомъ.

УМЕРШІЕ ИСКЛЮЧАЮТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ: корпуса флотскихъ штурмановъ капитанъ **Петръ Маргасовъ 1-й**, поручики: корпуса инженеръ-механиковъ **Евфимъ Рыбаковъ 2-й** и состоявшій по адмиралтейству **Иванъ Желѣзовскій**.

О чинахъ гражданскихъ.

№ 787. Темиръ-Ханъ-Шура, 8 сентября 1871 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ, изъ надворныхъ въ коллежскіе совѣтники: старшій помощникъ дѣлопроизводителя С.-Петербургской конторы надъ портомъ **Выковъ**, съ 2 іюля сего года; врачъ при кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ **Цвингманъ**, съ 8 августа сего года; изъ губернскихъ въ коллежскіе секретари, чиновникъ для усиленія средствъ штаба главнаго командира Кронштадтскаго порта **Григорьевъ**, съ 28 іюня сего года; изъ провинціальныхъ въ губернскіе секретари, комиссаръ 7 флотскаго экипажа **Никоновъ**, съ 31 іюля сего года; *за выслугу лѣтъ и по экзамену* въ коллежскіе регистраторы отставной писарь Инспекторскаго департамента **Ануфриевъ**, съ опредѣленіемъ на службу помощникомъ содержателя лѣсовъ при С.-Петербургскомъ портѣ; опредѣленный содержателемъ пу-

печнаго двора въ Николаевскомъ портѣ, награжденный при отставкѣ чиномъ коллежскаго ассессора **Головкинъ**, зачисляется на службу прежнимъ чиномъ титулярнаго совѣтника.

№ 788. Укрѣпленіе Воздвиженское, 15 сентября 1871 года.

производятся: со старшинствомъ, *за отличіе по службѣ*, изъ надворныхъ въ коллежскіе совѣтники, военно-морской прокуроръ Кронштадтскаго военно-морскаго суда баронъ **Буксгевденъ**, съ 5 сего сентября; *за выслугу лѣтъ*, изъ губернскихъ въ коллежскіе секретари, содержатель по шкиперской части во 2 флотскомъ экипажѣ **Афанасьевъ**, съ 31 іюля сего года; награждается чиномъ коллежскаго регистратора, отставной баталеръ учебно-артиллерійской команды **Кузьминъ**, съ оставленіемъ въ отставкѣ.

увольняется въ отпускъ; по домашнимъ обстоятельствамъ, управляющій экспедиціею, учрежденною для ревизіи матеріальной отчетности морскаго вѣдомства, дѣйствительный статскій совѣтникъ **Ковалевскій**, за границу, на два мѣсяца.

ПОЖАЛОВАНЫ ИНОСТРАННЫМИ ОРДЕНАМИ.

Его Величество король Виртембергскій пожаловалъ ордена:

Состоящему при Его Императорскомъ Высочествѣ Великому Князю Владиміру Александровичу, Свиты Его Императорскаго Величества контръ-адмиралу **Вокъ**. Фридриха 1-й степени.

Состоящему при Его Императорскомъ Высочествѣ Великому Князю Алексѣю Александровичу, флигель-адъютанту, капитану 1 ранга **Шилингу** Командорскій крестъ Короны 2-й степени.

На принятіе и ношеніе сихъ орденовъ послѣдовало Высочайше соизволеніе 8 сентября 1871 года.

ПРИКАЗЫ

ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛА.

№ 104. С.-Петербургъ, 11 сентября 1871 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: капитанъ-лейтенанты: Александръ Кононовичъ Горбачкій помощникомъ начальника военно-морскаго гимнастическаго заведенія, и Петръ Токаревскій командиромъ парохода «Ижора» вмѣсто капитана 1 ранга Андрея Куроѣдова 1-го; командиръ винтоваго барказа Каспійской флотиліи «Скорый», лейтенантъ Степанъ Костыговъ 1-й командиромъ парохода «Араксъ» вмѣсто лейтенанта Николая Невельскаго 2-го.

ПЕРЕВОДЯТСЯ: лейтенантъ Левъ Ахременко изъ Балтійскаго флота въ Черноморскую флотилію, съ зачисленіемъ въ черноморскій экипажъ, корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Дмитрій Васильевъ изъ Балтійскаго флота въ Каспійскую флотилію, съ зачисленіемъ въ каспійскій экипажъ.

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

УВОЛЬНЯЮТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ: по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри имперіи: лейтенанты Михаилъ Веселаго и Николай Римскій-Корсаковъ, первый на два, а послѣдній на шесть мѣсяцевъ.

№ 105. С.-Петербургъ, 18 сентября 1871 года.

НАЗНАЧАЕТСЯ, младшій ординаторъ морскаго госпиталя въ Николаевскѣ на Амурѣ, надворный совѣтникъ Николай Ваумбахъ, старшимъ судовымъ врачомъ въ Амурскій экипажъ.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ДЛЯ СЛУЖБЫ НА КОММЕРЧЕСКИХЪ СУДАХЪ, капитанъ 1 ранга князь Дмитрій Макусовъ 1-й, съ зачисленіемъ по флоту.

№ 106. С.-Петербургъ, 18 сентября 1871 года.

Пароходъ «Великій Князь Алексій» зачисляется въ 7 флотскій экипажъ.

№ 108. С.-Петербургъ, 25 сентября 1871 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: лейтенанты: **Дмитрій Мертваго 2-й**, въ Морское Училище, младшимъ отдѣленнымъ начальникомъ; **Павелъ Леонтьевъ 2-й**, штатнымъ кандидатомъ на военно-морскія судебныя должности при военно-морскомъ судѣ Николаевского порта.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ СРОКЪ ОТПУСКА; гардемарину **Виталию Марышеву**, для излеченія болѣзни, внутри имперіи, на два мѣсяца.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ, корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ **Валентинъ Сиверсъ**, по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри имперіи, на два мѣсяца.

ПРИКАЗЫ Г. УПРАВЛЯЮЩАГО МОРСКИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ.

№ 96. С.-Петербургъ, 26 августа 1871 года.

ОТЧИСЛЯЕТСЯ, помощникъ содержателя лѣсовъ при С.-Петербургскомъ портѣ, состоящій по адмиралтейству, подпоручикъ **Михаилъ Яковлевъ** отъ настоящей должности, съ зачисленіемъ въ 8 флотскій экипажъ.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ, адъютантъ Инспекторскаго департамента капитанъ-лейтенантъ **Александръ Риманъ 3-й**, по болѣзни, внутри имперіи, на два мѣсяца.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ СРОКЪ ОТПУСКА, корпуса инженеръ-механиковъ подпоручику **Петру Семенову**, по болѣзни, внутри имперіи, по 11 сентября сего года.

№ 97. С.-Петербургъ, 26 августа 1871 года.

Съ Высочайшаго разрѣшенія, исключаются изъ списковъ судовъ состоящіе въ Балтійскомъ флотѣ и оказавшіеся не-

благонадежными къ дальнѣйшей службѣ: корабли «Гангудъ» и «Вола», транспортъ «Двина» и канонерскія лодки: «Порывъ», «Туча», «Бурунь», «Повѣса», «Дымъ», «Оборотень», «Стерлядь», «Панцырь», «Чайка», «Шмель» и «Сорванецъ».

№ 98. С.-Петербургъ, 26 августа 1871 года.

Государь Императоръ, въ 16 день сего августа, утвердивъ одобренное Адмиралтействъ-Совѣтомъ «Положеніе о снабженіи морскихъ командъ посудомъ», Высочайше повелѣтъ соизволилъ: 1) для скорѣйшаго устройства этой части хозяйства въ экипажахъ и командахъ отпустить въ хозяйственное распоряженіе командировъ экипажей и командъ по пятидесяти, коп. на человѣка, и 2) исключить изъ «Запаснаго штата снабженія судовъ флота на плаваніе предметами по кораблестроительной части», мѣдные баки, деревянные маслянки, солонки и чаши для чая, такъ какъ съ утвержденіемъ настоящаго положенія эти предметы будутъ отпускаться не на суда, а въ экипажи и команды.

О таковомъ Высочайшемъ повелѣніи, съ приложеніемъ «Положенія о снабженіи морскихъ командъ посудомъ», объявляю по Морскому вѣдомству къ исполненію и руководству.

№ 101. С.-Петербургъ, 31 августа 1871 года.

Развившаяся въ лѣтнее время текущаго года холерная эпидемія вновь подтвердила тотъ извѣстный фактъ, что прежде чѣмъ болѣзнь достигнетъ самой высокой степени, когда уже всякая медицинская помощь оказывается безуспѣшною, у больного былъ въ продолженіе двухъ или болѣе дней какой-либо припадокъ желудочнаго расстройства. Въ правилахъ, приложенныхъ къ приказу моему отъ 18 ноября 1865 года за № 156, между прочимъ, въ подробности указаны мѣры, которыми можно предохранять людей отъ полнаго развитія холеры, и противодействовать распространенію этой губительной болѣзни. Въ виду несовершеннаго прекращенія холеры въ Кронштадтѣ, могущей опять достигнуть высокой степени при возвращеніи практической эскадры въ Кронштадтскій

портъ нахожу необходимымъ вновь подтвердить къ точному исполненію прилагаемыя при семъ правила относительно наблюденія за здоровьемъ нижнихъ чиновъ. Остаюсь при томъ въ полной увѣренности, что командиры экипажей и судовъ, а равно ротные командиры и всѣ вообще офицеры, командующіе какою-либо частію, не оставятъ слѣдить за исполненіемъ нижними чинами этихъ правилъ, напоминая имъ постоянно, что въ холерное время всякій, даже незначительный припадокъ разстройства желудка не проходитъ самъ собою, но почти всегда служитъ первымъ признакомъ начинающейся холеры и переходитъ въ нее обыкновенно въ самое непродолжительное время.

О чемъ объявляю по флоту для руководства и точнаго исполненія.

Правила необходимыя для противодействія холерѣ.

1) Въѣннить въ обязанность всѣмъ чинамъ унтеръ-офицерскаго званія опрашивать ежедневно подчиненныхъ имъ матросовъ относительно состоянія здоровья, отсылая немедленно въ лазаретъ тѣхъ, у которыхъ окажется какой-либо болѣзненный припадокъ и

2) внушать матросамъ при первомъ появленіи поноса, тошноты или боли въ животѣ, не ожидая опроса, немедленно объявлять о томъ своимъ непосредственнымъ начальникамъ.

№ 102. С.-Петербургъ, 4 сентября 1871 года.

переводятся: лейтенантъ Николай Варановъ и мичманъ Данилъ Лебедевъ,—оба изъ Балтійскаго флота въ Черноморскую флотилію, съ зачисленіемъ въ черноморскій экипажъ.

отчисляется, командиръ винтовой лодки «Трескъ» 1 финскаго кадроваго экипажа, капитанъ-лейтенантъ Карлъ Топеліусъ 2-й, отъ настоящей должности.

увольняются въ отпускъ, нестроевой роты гвардейскаго экипажа капитанъ Максимъ Зацаренный, по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри имперіи, на два мѣсяца.

№ 103. С.-Петербургъ, 4 сентября 1871 года.

Состоящіе въ 1 финскомъ кадровомъ экипажѣ винтовыя лодки «Зыбъ» и «Трескъ» отчисляются въ Кронштадтскому порту.

№ 107. С.-Петербургъ, 20 сентября 1871 года.

Кондукторъ корпуса морской артиллеріи Василій **Мелиховъ**, признанный Кронштадтскимъ военно-морскимъ судомъ виновнымъ въ томъ, что зная о намѣреніи двухъ лицъ присвоить себѣ казенное имущество, не довелъ о томъ до свѣдѣнія начальства, приговоренъ къ аресту на гауптвахтѣ, на двѣ недѣли, въ дисциплинарномъ порядкѣ, согласно § 45 военно-морского дисциплинарнаго устава.

ОТЧЕТЪ О СОСТОЯНІИ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

за августъ мѣсяцъ 1871 года.

(Слушанъ въ Адмиралтействъ-Совѣтѣ 22 сентября 1871 г.).

О наличномъ состояніи кассы, о доходахъ и расходахъ оной за августъ мѣсяцъ 1871 г.

Къ 1-му августа 1871 г. эмеритальнаго капитала состояло:

Наличныхъ денегъ:

По Государственному Банку . . .	146 423 р. 73	к.
— Главному Казначейству. . .	2 775 — 23	—
	149 198 р. 96	к.
Процентныхъ бумагъ на. . .	9 872 165 —	—
Итого . . .	10 021 363 р. 96	к.

А съ числившимися за Главнымъ Казначействомъ за купленные кас- сою аренды	343 715 р. 59 1/4	к.
Всего . . .	10 365 079 р. 55 1/4	к.

Приходъ и расходъ въ августѣ.

I.

По Государственному Банку.

Приходъ наличныхъ денегъ:

1) Проценты, причитавшіеся съ 1 февраля по 1 августа 1871 г.:

а) По свидѣтельствамъ на непрерывный $5\frac{1}{2}\%$ доходъ по выкупу, на 1 295 800 р. 35 634 р. 50 к.

б) По 5% выкупнымъ свидѣтельствамъ 1319000 р. на 32 975 — » —

68 609 р. 50 к.

2) Проценты, находившіеся на купленныхъ 5% выкупныхъ свидѣтельствахъ, на 141 150 р., по день покупки сихъ послѣднихъ

4 118 — 75 —

3) Проценты, причитавшіеся на 5% билеты Государственного Банка, поступившіе отъ обмѣна выкупныхъ свидѣтельствъ на 8 250 р.

38 — 75 —

Итого прихода наличныхъ денегъ по Государственному Банку

72 767 р. » к.

А съ наличными деньгами (146 423 р.

73 к.) остававшимися къ 1 августа. 219 190 р. 73 к.

Расходъ наличныхъ денегъ.

1) За купленные для кассы, 5% выкупные свидѣтельства, на номинальную цѣну 141 050 р., а именно:

На 11 050 р. по $86\frac{1}{2}$ за 100, 9558 р. 25 к.

— 36 050 — $86\frac{5}{8}$ — 31 228 — 31 —

— 31 000 — $86\frac{3}{4}$ — 26 892 — 50 —

— 62 950 — 87 — 54 766 — 50 —

Итого. . . 122 445 р. 56 к.

А за исключеніемъ учета процентовъ.

87—48—

122 358 р. 08 к.

2) За находившіеся на купленныхъ свидѣтельствахъ проценты, по день покупки.

2 677 — 22 —

3) За комиссію по покупкѣ свидѣтельствъ, $\frac{1}{10}\%$ съ номинальной цѣны купленныхъ бумагъ на 141 050 р. . . .

141 — 05 —

Итого расхода наличныхъ денегъ по Государственному Банку

125 176 р. 35 к.

За тѣмъ въ остаткѣ къ 1-му сентября 1871 г. наличныхъ денегъ по Государственному Банку (*)

94 014 — 38 —

Приходъ процентныхъ бумагъ.

Куплено чрезъ Государственный Банкъ 5% выкупныхъ свидѣтельствъ, на номинальную цѣну.

141 050 р.

Поступило отъ обмѣна $\frac{1}{3}$ части 5% выкупныхъ свидѣтельствъ на 24 750 р., которымъ 1 августа истекъ 5 лѣтній срокъ со времени ихъ выпуска, — 5% билетовъ Государственного Банка 2 выпуска, на

8 250 —

Итого прихода процентныхъ бумагъ на

149 300 р.

Расходъ процентныхъ бумагъ.

Обмѣнено, на 5% билеты Государственного Банка, $\frac{1}{3}$ часть 5% выкупныхъ свидѣтельствъ на 24 750 р., которымъ 1 августа истекъ 5 лѣтній срокъ со времени ихъ выпуска, на.

8 250 —

За тѣмъ въ остаткѣ къ 1-му сентября 1871 г. процентныхъ бумагъ, на

10 013 215 —

(*) По свидѣніямъ, полученнымъ изъ Государственного Банка на эту сумму уже куплены для кассы выкупныхъ свидѣтельства.

II.

По Главному Казначейству.

Приходъ.

Вычеты, отчисляемые въ доходъ кассы съ нѣкоторыхъ чиновъ морскаго вѣдомства, по мѣрѣ производства имъ разныхъ денежныхъ выдачъ	1 936 р. 48 ³ / ₄ к.
А съ остаткомъ къ 1 августа 1871 г. (2 775 р. 23 к.)	4 711 р. 71 ³ / ₄ к

Расходъ.

Уплачено Департаменту Государственнаго Казначейства за выданныя изъ суммъ онаго, на счетъ эмеритальной кассы, пенсіи и пособія въ 1870 г.	49 р. 28 к.
---	-------------

За тѣмъ въ остаткѣ къ 1-му сентября по Главному Казначейству	4 662 — 43 ³ / ₄ —
--	--

Всего же эмеритальнаго капитала къ 1-му сентябрю 1871 г. состояло:

Наличныхъ денегъ	98 676 р. 81 ³ / ₄ к.
Процентныхъ бумагъ на	10 013 215 — " —
Итого	10 111 891 р. 81 ³ / ₄ к.

А съ числившимися за Главнымъ Казначействомъ за купленные кассою аренды	343 715 — 59 ¹ / ₄ —
Всего	10 455 607 р. 41 к.

Подписалъ Завѣдующій дѣлами эмеритальной кассы
М. Пешуровъ. Скрѣпилъ Дѣлопроизводитель *Васильевъ.*

ПЕНСИИ И ПОСОБІЯ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ.

Списокъ лицамъ, коимъ назначены пенсіи и пособія изъ эмеритальной кассы морскаго вѣдомства въ августъ мѣсяцъ 1871 г.

Кому именно.	Количество пенсіи въ годъ.		За какое время службы.
	Р.	К.	
Корпуса флотскихъ штурмановъ генералъ-маіору Александру Тиханову	257 р.	50 к.	за 35 л. служ.
Корпуса морской артиллеріи подполковнику Ивану Полномочному	172 —	50 —	— — — — —
Вдовѣ портового экипажа, штабсъ-капитана Волосовичъ	36 —	25 —	за 25 л. сл. муж.
Дочери: Маріи	12 —	8 —	— — — — —отца.
Вдовѣ лекарскаго помощника, коллежскаго регистратора, Аннѣ Гавриловой	20 —	15 —	за 25 л. сл. муж.
Дѣтямъ: сыну Григорію , дочерямъ Оеелѣ и Евфросиніѣ	20 —	15 —	— — — — —отца.
Итого 8 пенсіонерамъ на	518 р.	63 к.	

Единоновременныя пособія:

Вдовѣ капитана 2 ранга Августѣ Егершельдъ и сыну Акселю	322 р.	50 р.
Вдовѣ капитанъ-лейтенанта Людмилѣ Столбиной	258 —	75 —
Итого 3 лицамъ на	581 р.	25 —
Всего	1099 р.	88 к.

ВѢДОМОСТЬ

ДЕНЕЖНЫМЪ ДОКУМЕНТАМЪ НА КАПИТАЛЫ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

къ 1 сентября 1871 г.

1871 года сентября 22 дня Адмиралтействъ-Совѣтъ, на основаніи пункта 4 ст. 16 Положенія объ Эмеритальной кассѣ, по Высочайше утвержденному 15 мая 1867 г. мѣнѣю Государственнаго Совѣта, свидѣтельствовалъ денежные документы, принадлежащіе Эмеритальной Кассѣ къ 1 числу сего сентября мѣсяца и нашелъ, что всѣхъ такихъ документовъ въ этому числу состояло на сумму *десять милліоновъ четыреста пятьдесятъ пять тысячъ шестьсотъ семь руб. сорокъ одну коп.*, какъ показано въ подробной вѣдомости, приложенной въ представленію Завѣдывающаго дѣлами Эмеритальной Кассы отъ сего 12 сентября за № 584.

Подписали: *Николай Епанчинъ, Александръ Панфиловъ, Иванъ Фонг-Шанцъ, Евгений Беренсъ, Василій Мецержковъ, Степанъ Воеводскій, Михаилъ Пецуровъ и К. Маннъ.*

Наименованіе документовъ.	№№ роспис- сокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число блан- кетовъ.	На сумму.	
				Рубли.	Коп.
По Государственному Банку.					
I.					
Книга на записку текущаго сче- та эмеритальной кассы въ Государ- ственномъ Банкѣ, по которой со- стоитъ въ остаткѣ.	—	—	—	94 014	38
и II.					
Росписки Государственнаго Бан- ка въ приѣмъ на храненіе процент- ныхъ бумагъ, принадлежащихъ эме- ритальной кассѣ морскаго вѣдом- ства.					

Наименованіе документовъ.	№№ роспи- сокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число биле- товъ.	На сумму.	
				Рублѣ.	Коп.
1) На билеты Коммисіи поа- шенія долговъ.					
5-го 4% займа	51 043	1868 г. Октября 3.	1200	600 000	—
5-го 5% —	8875	{ 1865 г. Января 7.	6	149 500	—
6-го 5% —	8876		3	58 500	—
4% непрерывно-доходные . . .	8877		16	564 865	—
				1 372 865	—
2) На облигаціи Главнаго обще- ства русскіихъ желѣзныхъ до- рогъ 4 1/2%		1865 г. Января 7.	1980	990 000	—
				990 000	—
3) На 5% выкупныя свидѣ- тельства.					
	56 006	1869 г. Марта 24.	1	800	—
	56 614	Апрѣля 8.	12	224 550	—
	95 756	1870 г. Ноября 11.	18	169 550	—
	83 958	1871 г. Января 8.	10	123 150	—
	87 742	Апрѣля 21.	12	53 700	—
	95 757	Января 2.	85	2 589 850	—
	95 576	Августа 2.	31	528 200	—
	95 825	— 10.	2	16 500	—
				3 705 800	—
4) На билеты 1-ю внутреннюю 5% съ выкупными займа		1868 г. Декабря 14.	50	5 000	—
				5 000	—
5) На билеты 2-ю внутреннюю 5% съ выкупными займа		1869 г. Января 22.	50	5 000	—
				5 000	—
6) На свидетельства на непре- рывный 5 1/2% доходъ по выкупу .					
	56 002	{ 1869 г. Марта 24.	1	1 091 800	—
	56 003		9	1 061 100	—
	56 004		1	164 800	—
	56 062		1	181 400	—
	56 613	Апрѣля 8.	19	133 400	—
	61 471	Юня 10.	11	107 000	—
	65 772	Октября 4.	1	300	—
	77 168	1870 г. Юня 13.	47	129 900	—
	82 307	Ноября 11.	14	32 200	—
	87 747	1871 г. Апрѣля 21.	10	78 300	—
				2 930 200	—
7) На билеты Государственной Банка 2 выпуска					
	88 272	1871 г. Апрѣля 30.	376	808 500	—
	89 665	Мая 15.	2	6 500	—
	95 824	Августа 10.	6	8 250	—
				823 250	—

Наименованіе документовъ.	Мѣ- ро- сѣ- сокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число бле- товъ.	На сумму.	
				Рубли.	Коп.
8) <i>Набилеты Государственной Банка 3-го выпуска</i>	64945	1869 г. Сент. 10.	8	1700	—
9) <i>На 5% закладные листы Об- щества взаимнаго поземельнаго кредита</i>	94611	1871 г. Юли 8.	1794	1700 179400 179400	— — —
Итого процентныхъ бумагъ.	—	—	—	10013215	—
А съ наличными деньгами. .	—	—	—	10107229	38
По Главному Казначейству.	—	—	—	—	—
Отчетная вѣдомость Главнаго Казначейства за августъ мѣсяцъ 1871 года, о специальныхъ средствахъ эмеритальной кассы м. в., по ко- торой значится въ остаткѣ къ 1 сентября 1871 г.	—	—	—	4662	43 $\frac{3}{4}$
Сверхъ того, числится за Госу- дарственнымъ Казначействомъ, за приобрѣтеніемъ кассою аренды. .	—	—	—	343715	59 $\frac{1}{4}$
Всего эмеритальнаго капитала къ 1 сентября 1871 г. состоятъ .	—	—	—	10455607	41

Подписалъ Завѣдующій дѣлами эмеритальной кассы *М. Пещуровъ*
и скрѣпилъ Дѣлопроизводитель *Василевъ*.

ВѢДОМОСТЬ ВОЕННЫМЪ СУДАМЪ,

НАХОДЯЩИМСЯ ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ.

(Исправлено по 29 сентября 1871 г.).

Названіе судовъ.	Ч и с л о				Командиры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Орудій.	Слѣзъ.	Офицер., гардемар. и кондук.	Нижнихъ чиновъ.		
Въ Средиземномъ морѣ:						
Вянтов. клиперъ Жемчугъ	7	350	21	193	К.-Л. Геркенъ.	22 сент. (4 окт.) прибылъ изъ Триеста въ Корфу.
Вянтовая шкуна Туабсе	—	60	8	45	К. 1 р. Ивановъ.	14 (26) августа ушла изъ Корфу въ Аены.
Въ Тихомъ океанѣ:						
Вянтов. клиперъ Гайдамакъ	7	250	18	151	К.-Л. Колтовской.	26 іюня (8 іюля) прибылъ въ Владивостокъ.
Вянтов. корветъ Бояринъ	11	200	22	170	К. 2 р. Стрковъ 2.	Въ первыхъ числахъ іюля находился въ Нагасаки.
Вянтов. клиперъ Алмазъ	7	350	20	177	К. 2 р. Брылкинъ.	20 іюня (2 іюля) предполагалось выйти изъ Шанхая для слѣдованія въ Нагасаки, Чифу, а за тѣмъ въ Хакодате, къ острову Сахалину и въ Владивостокъ.
На пути въ Тихій океанъ:						
Вянтовый корветъ Витязъ	17	360	28	310	К. 2 р. Назимовъ.	20 мая (1 іюня) ушелъ изъ Вальпарайзо въ Новую Гвинею.

Названіе судовъ.	Ч и с л о					Гдѣ находятся по послѣднимъ извѣстіямъ.
	Орудій.	Силъ.	Офицер., гардемар. и кондукт.	Нижнихъ чиновъ.	Командиры.	
Винт. клип. Изумрудъ	7	350	19	177	К. 2 р. <i>Кумани.</i>	6(21)юля прибылъ въ портъ Калао въ республикѣ Перу откуда 17 (29) юля предполагось идти въ Гонолулу.
На пути въ Николаевскъ: Винтовая шкуна Тунгузъ	—	60	10	48	К.-Л. <i>Григорашъ.</i>	16 (20) юня прибыла въ Sandypoint въ Патагоніи.
На пути изъ Кронштадта къ берегамъ Сѣверной Америки. Винтов. фрегатъ Свѣтлана	11	450	33	542	Флиг.-Ад. Кап. 1 р. <i>Кремеръ.</i>	14 (26) сен. ушли изъ Фальмута въ Нью-Йоркъ. Предварительно зайдутъ на остр. Мадеру.
Винтов. корветъ Богатырь	8	360	31	328	К.-Л. <i>Шафровъ.</i>	
Винтов. клиперъ Абрекъ	7	300	19	154	К.-Л. <i>Шаниъ.</i>	
На станціи въ Константинополѣ: Винтовая шкуна Соукъ-Су.	—	60	8	67	К. 2 р. <i>Нарбутъ.</i>	Въ Константинополѣ.
Въ распоряженіи комиссара — при Европейско-дунайской комиссіи. Винтовая шкуна Индунда	—	60	7	44	К. 2 р. <i>Артюховъ.</i>	Въ Галацѣ.

СПИСОКЪ КНИГАМЪ,

ПОСТУПИВШИМЪ ВЪ БИБЛИОТЕКУ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА.

А) ВЪ СЕНТЯБРЬ, ОКТЯБРЬ, НОЯБРЬ И ДЕКАБРЬ 1870 ГОДА.

- Almanac*, The Nautical—and Astronomical Ephemeris for the Year 1871. London, 1867. 8°.
- Архивъ* князя Воронцова. Книга первая. Бумаги Елисаветинскаго времени. Москва, 1870. 8°.
- Бойнтонъ*, Чарльзъ. Исторія Американскаго флота во время возстанія. Томъ II. Перевелъ съ англ. лейтен. П. Мордовинъ. С.-Петербургъ, 1870. 8°.
- Bolus*, F. A Synoptical Account of the Great European battles and sieges from 1700 to 1869. London, 1870. 8°.
- Breton*, Philippe. Mémoire sur les barrages de retenue des graviers dans les gorges des torrents, Paris, 1870. 4°.
- C...v.S...* Die Europäischen Heere. Ihre Organisation and Bewaffnung. Mit einem Anhang: Die Norddeutsche Flotte. Hildbourghausen, 1870. 8°.
- Castle*, E. The Law of Commerce in time of war, with particular reference to the respective rights and duties of belligerents and neutrals. London, 1870. 8°.
- Colton's*. General Atlas. Letterpress descriptions geographical, statistical and historical. New-York, 1868 gr. in fol.
- Commission*, Surgical memoirs of the War of the Rebellion. Collected and published by the United States Sanitary—. New-York, 1870. 8°.
- Douglas*, General Sir Howard. A Treatise on Naval Gunnery. Fifth Edition, revised. London, 1860. 8°.
- Fairbairn*, W. On the Application of Cast and Wrought Iron to Building purposes. London, 1870. 8°.
- Jahrbuch*, Geographisches—. Band III, 1870. Herausgegeben von E Behm. Gotha, 1870. 8°.
- McClintock's*. The little fox; or the story of captain Sir—. Arctic Expedition. Writed for the Young. London, 1870. 8°.

Macgregor, J. A thousand miles in the Rob roy Canoe onri vers and lakes of Europe. London, 1870. 8°.

Матеріалы по вопросу объ измѣненіи торговыхъ правилъ, заключенныхъ съ Китаемъ 15 апрѣля 1869 года. С.-Петербургъ. 8°.

Мордовцевъ, Д. Политическія движенія русскаго народа. Историческія монографіи. Томы I и II. С.-Петербургъ, 1871. 8°.

Normand, I. Formules approximatives de construction Navale. Paris, 1870. 4°.

Носковъ, И. О торговыхъ путяхъ внутри Китая. С.-Петербургъ, 1870. 8°.

Олеарій, А. Подробное описаніе путешествія голштинскаго посольства въ Московію и Персію въ 1633, 1636 и 1639 годахъ. Перевелъ съ нѣмецкаго П. Барсовъ. Москва, 1870. гр. 8°.

Отчеты о дѣятельности Высочайше утвержденнаго Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ въ 1868 и 1869 гг. С.-Петербургъ, 1870. 8°.

Parson, George. Elementary Magnetism, and the local Attraction of Ships'Compasses, adapted for the use of Navigators; with practical rules for finding and tabulating local errors of Ships'Compasses. Sunderland, 1870. 8°.

Петрушевскій, Ѳ. Курсъ наблюдательной физики. Томъ I и 1-я половина II тома. С.-Петербургъ, 1870. 8°.

Пренія о направленіи сибирской желѣзной дороги въ Обществѣ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ. С.-Петербургъ, 1870. 8°.

Rossel, L. Note sur la Réparation militaire des ponts et particulièrement des Ponts de chemins de fer par les Armées en campagne. Paris, 1869. 8°.

Сабининъ Стефанъ. Грамматика исландскаго языка. С.-Петербургъ, 1849. 8°.

Сидоровъ, М. Сѣверъ Россіи. С.-Петербургъ, 1870. 8°.

Скальковскій, К. Суэзскій каналъ и его значеніе для русской торговли. С.-Петербургъ, 1870. 8°.

— и Краевскій. Стоить-ли поощрять русскую промышленность? С.-Петербургъ, 1866. 8°.

Сумъ, П. Историческія разсужденія о происхожденіи народовъ, населявшихъ въ средніе вѣка Польшу, Россію и земли между Каспійскимъ и Чернымъ морями. Москва, 1846. 8°.

Chabirand. Étude sur l'Éclipse totale de soleil du 18 Aout 1868 Suivie de l'exposé d'une théorie nouvelle sur la constitution physique du soleil. Paris, 1870. 8°.

Chesney, General F. Narrative of the Euphrates Expedition carried on by Order of the British Government. During the years 1835, 1836 and 1837. London, 1868. 8°.

Stevenson, Thomas. Proposals for the illumination of Beacons and Buoys. Edinburgh, 1870. 8°.

Signalbuch für die Kauffartheschiffe aller Nationen. Amtliche Ausgabe für die Kriegs- und Handels-Marine des Norddeutschen Bundes. Herausgegeben von Bundeskanzler Amte. Berlin, 1870. 8°.

Tecklenborg, H. Unsere Handelschiffahrt und die Rechte und Pflichten der Neutralen im jetzigen Kriege. Bremen, 1870. 8°.

Thomson, H. The Laws of War, affecting commerce and Shipping London, 1854. 8°.

Tyndall, John. Notes of a course of nine lectures on Light delivered at the royal institution of Great Britain April 8—June 3, 1869. London, 1870. 8°.

Узельс, В. Исторія индуктивных наукъ отъ древнѣйшаго и до настоящаго времени. Томы I, II и III. С.-Петербургъ, 1867. 8°.

Wanklyn, Alfred. Water Analysis: a practical treatise on the examination of potable water. London, 1870. 8°.

Зыбинъ, Н. Руководство къ кораблевожденію. Часть 2. Мореходная астрономія. С.-Петербургъ, 1870. 8°.

Б) съ января по августъ 1871 года.

Австралія. Исторія открытія и колонизаціи, растенія и животныя пятой части свѣта. Переводъ съ нѣмецкаго. С.-Петербургъ, 1871. 8°.

Адемаръ. Возмущенія моря или періодичность всемірныхъ потоповъ. Переводъ Хлѣбникова. С.-Петербургъ, 1870. 8°.

Альманахъ морской на 1871 (седьмой) годъ. С.-Петербургъ, 1871. 8°.

Анненковъ, М. Война 1870 года. Впечатлѣнія и замѣтки русскаго офицера. С.-Петербургъ, 1871. 8°.

Аракчеевъ, графъ, и военныя поселенія 1809—1831. С.-Петербургъ, 1871. 8°.

Архивъ князя Воронцова. Книга 2. Бумаги графа М. Л. Воронцова. Москва, 1871. 8°.

— Русскій. Издаваемый при Чертковской библіотекѣ 1870 года № 1—12. С.-Петербургъ, 1870. 8°.

Базинеръ, Романъ. Неприкосновенность частной собственности въ международныхъ войнахъ. Историко-критическое изслѣдованіе по международному праву. Одесса, 1870. 8°.

- Библиотека военная.* Томы I, II, III и IV съ атласомъ. С.-Петербургъ, 1871. 8° и fol.
- Бодановъ.* Птицы и звѣри черноземной полосы Поволжья и долины средней и нижней Волги. Казань, 1871. fol.
- Briot Charles.* Lehrbuch der mechanischen Wärmentheorie. Von Dr. H. Weber. Leipzig, 1871. 8°.
- Буне, Н.* Полицейское право. Томъ I. Введение и государственное благоустройство. Кіевъ, 1869. 8°.
- Бурна, К. А.* Теорія руля и приложеніе ея къ поворотливости паровыхъ судовъ. Переводъ Д. Мертваго. С.-Петербургъ, 1870. 8°.
- Васильчиковъ, А. князь.* О самоуправленіи. Сравнительный обзоръ русскихъ и иностранныхъ земскихъ и общественныхъ учреждений. Томы 2 и 3. С.-Петербургъ, 1871. 8°.
- Варрантъ.* Товарныя закладныя свидѣтельства, ихъ значеніе и способы употребленія, на основаніи бельгійскаго законодательства. Изд. П. Мясоѣдова. С.-Петербургъ, 1871. 8°.
- Веселая, О.* Краткія свѣдѣнія о русскихъ морскихъ сраженіяхъ за два столѣтія. Съ 1656 до 1856 года. С.-Петербургъ, 1871. 4°.
- Вернъ, Жюль.* Двадцать тысячъ лѣтъ подъ водой. Переводъ съ французскаго. Москва, 1870. 8°.
- Weyer, G. Dr.* Vorlesungen über nautische astronomie, gehalten an der Königl. Marineschule in Kiel. Kiel, 1871. 8°.
- Vierord, Karl Dr.* Die Anwendung des Spectral-apparates zur Messung und Vergleichung der Stärke des farbigen Lichtes. Tübingen, 1871. 8°.
- Водозъ, Н.* Фикція и дѣйствительность въ вопросѣ объ устройствѣ Маринской системы. С.-Петербургъ, 1870. 8°.
- Вѣстникъ Европы.* Журналъ исторіи, политикѣ и литературы. Томы III, IV, V и VI. С.-Петербургъ, 1870. 8°.
- *Русскій. Журналъ литературный и политическій.* Томы 86, 87, 88, 89 и 90. Москва, 1870. 8°.
- *Правительственный за 1870 годъ.* С.-Петербургъ, 1870. gr. fol.
- *Судебный. Годъ пятый.* С.-Петербургъ, 1870. gr. fol.
- Вѣдомости С.-Петербургскія.* Газета политическая и литературная. С.-Петербургъ, 1870. gr. fol.
- Голосъ.* Газета политическая и литературная. С.-Петербургъ, 1870. gr. fol.
- Гольфстримъ на востокъ отъ Нордкапа.* С.-Петербургъ, 1871. 8°.
- Guide pratique des Capitaines.* Par un Chancelier de Consulat général. Paris, 1870. 8°.

- Делленз*, В. О прохожденіяхъ Венеры чрезъ дискъ солнца. С.-Петербургъ, 1870. 8°.
- Диксонъ*, В. Японія, ея исторія, правительство и внутреннее устройство. Перевелъ съ англійскаго Н. Кутейниковъ. С.-Петербургъ, 1871. 8°.
- Де Лавелэ*, Эмиль. Современная Пруссія въ политическомъ и экономическомъ отношеніяхъ. С.-Петербургъ, 1870. 8°.
- Добронизскій*, А. Руководство въ металлургіи. Часть I. Металлургія общая. С.-Петербургъ, 1865. 8°.
- De Ruydts*, Ponts militaires. Bruxelles, 1870. 8°.
- Drouot*, Henri. Sur terre et sur mer. Excursions d'un naturaliste en France, aux Açores, à la Guyane et à Angola. Paris, 1870. 8°.
- Ежегодникъ* русской арміи на 1871 годъ. Части 1 и 2. С.-Петербургъ, 1871. 8°.
- Эмелъ*, А. Описаніе дѣлъ, хранящихся въ архивѣ Виленскаго генералъ-губернаторства. Томъ I. Вильно, 1870. 4°.
- Эмелъманъ*. Исторія торговли и всемірныхъ сношеній. Перевелъ А. Телѣгинъ. Москва, 1870. 8°.
- Journal de St.-Petersbourg*. Politique, littéraire, commerciale et industriel. St.-Petersbourg, 1870. gr. in fol.
- Polytechnisches. Herausgegeben von Dr. E. Dingler. Band 198. Augsburg, 1870. 8°.
- Журналъ* Министерства Путей Сообщенія. Томы 14, 15 и 16. С.-Петербургъ, 1870. 8°.
- Горный. №№ 1—12. С.-Петербургъ, 1869. 8°.
- Инженерный. №№ 6—12. С.-Петербургъ, 1870. 8°.
- Артиллерійскій. №№ 9—12. С.-Петербургъ, 1870. 8°.
- Министерства Народнаго Просвѣщенія. Томы 150, 151 и 152. С.-Петербургъ, 1870. 8°.
- Историческій, эскадры броненосныхъ судовъ подъ начальствомъ генералъ-адъютанта Бутакова. 1869 годъ. С.-Петербургъ, 1870. 4°.
- Записки* Русскаго Техническаго Общества 1870 года. Выпуски 1—6. С.-Петербургъ, 1870. 8°.
- Военно-топографическаго отдѣла главнаго штаба. Часть XXXII. С.-Петербургъ, 1871. 4°.
- Jahresbericht* am 29 Mai 1870 dem Comité der Nicolai-Hauptsternwarte abgestattet vom Director der Sternwarte. St.-Petersbourg, 1870. 8°.

Изсѣдованіе о дельтѣ рѣки Волги для опредѣленія возможности исправленія ея устьевъ и устройства постояннаго воднаго сообщенія г. Астрахани съ Каспійскимъ моремъ. С.-Петербургъ, 1871. 8°.

Инваидъ, Русскій. Газета военная, политическая и литературная. С.-Петербургъ, 1870. fol.

Karr. F. Friedrich der Grosse und die Vereinigten Staaten von Amerika. Berlin. 8°.

Карамзинъ, Н. О древней и новой Россіи въ ея политическомъ и гражданскомъ отношеніяхъ. Москва, 1870. 8°.

Кедровъ, Д. Военная гигиена. Первая помощь больнымъ и раненымъ въ отсутствіи врача. С.-Петербургъ, 1870. 8°.

Kepleri, Joannis. Astronomie opera omnia. Volumen VI, VII & VIII/1. Francofurti, 1865—1870. gr. 8°.

Ковалевскій, Е. Война съ Турціей и разрывъ съ западными державами въ 1853 и 1854 годахъ. С.-Петербургъ, 1871. 8°.

Козловъ, И. лейтенантъ. Астрономическія наблюденія для опредѣленія географическаго положенія мѣстъ и азимутовъ, произведенныя во время плаванія Е. И. В. Великаго Князя Алексія Александровича изъ Петербурга въ Архангельскъ Бѣлымъ моремъ и Сѣвернымъ Ледовитымъ океаномъ въ 1870 году. С.-Петербургъ, 1871. 8°.

Kolaczek, Robert. Die Krankheits-und Sterblichkeitsverhältnisse in Sr. Maj. Kriegsmarine während des Quinquenniums 1863—1867. Wien, 1870. 4°.

Kohl, I. Geschichte der Entdeckung Amerika's von Columbus bis Franklin. Bremen, 1861. 8°.

Костенко, А. Средняя Азія и водвореніе въ ней русской гражданственности. С.-Петербургъ, 1870. 8°.

Krupp, Acier. Expériences exécutées en Belgique avec un canon de 223. Paris, 1870. 8° и fol.

— *F. Fermeture cylindro-prismatique pour les canons de gros calibre. Paris, 1870. 8°.*

Лассаль, Фердинандъ. Сочиненія. Томъ I. Переводъ В. Зайцева. С.-Петербургъ, 1870. gr. 8°.

Левитскій, С. Сравнительный тарифъ для пассажировъ и отправителей по желѣзнымъ дорогамъ Европейской Россіи. Москва, 1871. 8°.

Lecomte, F. Études d'histoire militaire. Paris, 1870. 4°.

Льютисси главной физической обсерваторіи. 1866 годъ. С.-Петербургъ, 1870. 4°.

- Maes*, C. Traité de topographie. Paris, 1870. 8° съ атласомъ folio.
- Максимовъ*, С. Сибирь и каторга. Въ трехъ частяхъ. С.-Петербургъ, 1871. 8°.
- Миртовъ*, П. Историческія письма. С.-Петербургъ, 1870. 8°.
- Muller*, F. Mémoire Bibliographique sur les Journaux des Navigateurs Néerlandais reimprimés dans les collections de Bry et de Hulsius... Amsterdam, 1867. 8°.
- Nordpolarfahrt*, Die zweite Deutsche—1869—1870. Berlin, 1871. 8°.
- Обзоръ*, морской—за 1869 и 1870 годы. С.-Петербургъ, 1869—1870. 8°.
- Отчетъ* артиллерійскаго отдѣленія Морскаго Техническаго Комитета за 1870 годъ. С.-Петербургъ, 1871. 8°.
- Пекарскій*, П. Исторія Императорской Академіи Наукъ въ Петербургѣ. С.-Петербургъ, 1870. 4°.
- Перси*, Д. Руководство въ металлургіи. Переведено и дополнено А. Добронизскимъ. Томъ второй. С.-Петербургъ, 1869. 8°.
- Prestel*, M. Der Sturmwarner und Wetteranzeiger, ein nach wissenschaftlichen Grundsätzen ausgeführtes und durch Beobachtung und Erfahrung bewährtes Instrument zur Vorherbestimmung von Sturm und Wetter. Emden, 1870. 8°.
- Die periodischen und nicht periodischen Verenderungen des barometerstandes, so wie die Sturme und das Wetter über der hannoverschen Nordseeküste, als Grundlage der Sturm-und Wetter-Prognose. Emden, 1866. 4°.
- Прокофьевъ*, М. Наше судоходство. Выпускъ третій. Вопросъ Маринской системы. С.-Петербургъ, 1870. 8°.
- Путешественникъ*, всемірный—. Томъ восьмой. С.-Петербургъ, 1870. 4°.
- Пятинъ*, А. Историческіе очерки общественнаго движенія при Александрѣ I. С.-Петербургъ, 1871. 8°.
- Работы* для улучшенія входа судовъ со Средиземнаго моря въ рѣку Рону и каналъ Сенъ-Луи. С.-Петербургъ, 1871. 8°.
- Rath*, Franz. Bestimmung der Seehöhen von Orten auf graphischem Wege nach beobachteten Barometer-und thermometer Ständen. Wien, 1870. fol.
- Реклажъ*, К. Популярная гигиена. Настольная книга для сохраненія здоровья и рабочей силы въ средѣ народа. С.-Петербургъ, 1870. 8°.
- Reynaud*, L. Mémoire sur l'éclairage et le balisage des côtes de France. Texte et atlas. Paris, 1864. fol. и gr. fol.

- Ротъ, В. д-ръ. Военно-медицинскія работы. Переводъ Капустина. С.-Петербургъ, 1870. 8°.*
- Руководство къ употребленію красочныхъ матеріаловъ. Составилъ коллежскій секретарь Ф. Ивановъ. С.-Петербургъ, 1870. fol.*
- Сборникъ постановленій Великаго Княжества Финляндскаго. Высочайше утвержденный уставъ для лоцманскаго и маячнаго вѣдомства въ Финляндіи. Гельсингфорсъ, 1870 4.*
- Военно-статистическій. Выпускъ IV. Россія. Съ атласомъ въ 36 картъ. С.-Петербургъ, 1871. 8°.
- Русскаго Историческаго Общества. Томъ VI. С.-Петербургъ, 1871. gr 8°.
- Соболищиковъ, В. Что надо дѣлать въ домахъ противъ холода, сырости и духоты. С.-Петербургъ, 1870. 8°.*
- Скальковскій, К. Срочное и почтовое пароходство въ Россіи и за границу. Часть 1. С.-Петербургъ, 1871. 8°.*
- Соловьевъ, С. Исторія Россіи съ древнѣйшихъ временъ. Томъ XX. Москва, 1870. 8°.*
- Солмоубъ, А. графъ. Сборникъ статистическихъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи по 1 января 1870 года. С.-Петербургъ, 1870. 4°.*
- Sommer und Zinken. Untersuchungen über die Dioptrik der Linsen-System. Braunschweig, 1870. 8°.*
- Spence, A. De la distribution de la vapeur dans les machines. Paris, 1869. 8°.*
- Сорохтинъ, капитанъ 1 ранга. Механическій кораблестроительно-техническій словарь. Съ англійскаго на русскій языкъ. С.-Петербургъ, 1870. 8°.*
- Stanelli, R. Das Triclinum mobile oder die aufrichtbare dreifach Schiefe Ebene betrachtet im 1 Theil, als Lagerungs apparat fur die Heilung der Oberschenkel... im 11 Theil als Grundlage eines neuen Systems... Berlin, 1870. 8°.*
- Степановичъ, А. Характеристика графа Бисмарка и его политическая дѣятельность. С.-Петербургъ, 1871. 8°.*
- Struve, Otto. Directeur de l'Observatoire central Nicolas. Observations de Poulkova. Volume III. St.-Petersbourg, 1870. fol.*
- Сыченко, И. Физиологія растительныхъ процессовъ. С.-Петербургъ, 1871. 8°.*
- Таблицы мореходныя. Изданы Гидрографическимъ департаментомъ Морскаго Министерства. С.-Петербургъ, 1870. 8°.*
- Tabulae refractionum in usum speculae Pulcovensis congestae. Petropoli, 1870. 8°.*

- Tecklenborg*, Н. Internationales Wörterbuch der Marine über alle im Verkehr vorkommenden technischen Ausdrücke. Bremen, 1870. 8°.
- Тиле*, И. Сопротивленіе металловъ и дерева рѣзанью. С.-Петербургъ, 1870. 8°.
- Труды* подготовительной комиссіи по обзору операціонныхъ дѣйствій эмеритальной кассы морскаго вѣдомства. С.-Петербургъ, 1870. 8°.
- Устава*, военно-морской дисциплинарный. С.-Петербургъ, 1871. 8°.
- Устиновъ*, М. Война 1870 года. Очерки и матеріалы для историческаго описанія. Части 1 и 2. С.-Петербургъ, 1871. 8°.
- Freeden*, W. Mittheilungen aus der Norddeutschen Seewarte. III. Ueber Dampferwege zwischen dem Kanal und Newyork, nach den Journal-Auszügen der Dampfer des Norddeutschen Lloyd in den Jahren 1860—1867 nebst Wind und Wetter in derselben Zeit. Hambourg, 1870. 4°.
- Fix*, Théodore. La guerre du Paraguay. Paris, 1870. 8°.
- Hambro*, C. Den privata sjöräten enligt svensk lafstiftning. Stockholm. 1870. 8°.
- Hans*, Albert. L'Europe nouvelle. Paris, 1870. 8°.
- Hassenstein*. Bestimmung der entfernungen von Schiffen auf See. Kiel, 1871. 8°.
- Hoffman*, W. Encyclopädie der Erd-Völker—und Staatenkunde. Band 2 und 3. Leipzig; 1868. 8°.
- Zeit*, Unsere—. Deutsche Revue der Gegenwart. Sechster Jahrgang. Leipzig; 1870. 8°.
- Чтенія* въ Императорскомъ Обществѣ исторіи и древностей российскихъ при Московскомъ Университетѣ. Москва, 1870. 8°.
- Шедоффъ*, О. О законахъ превращенія электричества въ теплоту. С.-Петербургъ, 1871. 8°.
- Schmidt*, Rudolf. Das Schweizerische Repetirgewehr [Système Wetterli]. Basel, 1870. 8°.
- Шренкъ*, академикъ. Очеркъ физической географіи Сѣверо-Японскаго моря. (Съ двумя картами). С.-Петербургъ, 1869. 8°.
-

НЕОФИЦАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

ДѢЙСТВІЯ РУССКАГО ФЛОТА ВЪ ВОЙНѢ СО ШВЕДАМИ ВЪ 1788—90 ГОДАХЪ (*).

Публичныя лекціи прочитанныя въ залѣ Морскаго Училища.

XIV.

Приготовленія къ генеральному сраженію въ шхерахъ.

Движеніе резервныхъ судовъ.—Сраженіе при Коргесари.—Прибытіе Круза въ Аспё.—Недоразумѣнія у Н.-Зигена и Круза.—Диспозиція данная Крузомъ и смѣна послѣдняго.—Относительныя силы противниковъ.—Диспозиція шведской флотиліи.—Распоряженія на нашихъ эскадрахъ.

Я долженъ буду оставить теперь нашъ корабельный флотъ, который 13 августа находился по южную сторону острова Наргина и перейду къ гребной флотиліи.

При этомъ я обращаю вниманіе моихъ слушателей на три пункта, гдѣ происходили сборы и передвиженія судовъ этой флотиліи, а именно: на Кронштадтъ, Фридриесгамскую бухту и шхерный архипелагъ Аспё.

Я прежде говорилъ, что, вслѣдствіе письма Н.-Зигена отъ 5 іюля, всѣ военныя гребныя суда, которыя были назначены

(*) См. №№ 7, 8 и 9 «Морскаго Сборника» 1871 г.

въ резервную эскадру Круза, положено было обратить на усиленіе нашей гребной флотиліи (*) и на этомъ основаніи 7 іюля изъ Кронштадта пошли къ Фридриксгаму 2 шебеки и полупрамъ, оставшіи у Н.-Зигена еще на его переходъ къ Выборгу. Эти суда прибыли къ флотиліи 13 іюля.

20 іюля изъ Кронштадта отправлено было еще 17 судовъ уже прямо къ острову Аспѣ; то были: 2 шебеки, 10 полушебекъ, 1 прамъ и другія.

Съ прамомъ была очень длинная исторія. П. Ив. Пущинъ отговаривалъ посылать его въ шхеры за его неповоротливостью. Но въ Петербургѣ соблазнились на то, что на немъ было до 40 орудій большого калибра и, что слѣдовательно, такое судно могло значительно содѣйствовать къ дополненію боевой силы флотиліи и потому Пущину былъ данъ рѣшительный приказъ его отправить. Прамъ дѣйствительно вышелъ 20 іюля изъ Кронштадта, но первымъ же противнымъ вѣтромъ загнанъ былъ къ Выборгу и оттуда уже не могъ выбраться раньше исхода августа.

Послѣдующія затрудненія происходили при сборѣ командъ на всѣ эти суда. Сюда приведены были всѣ флотскіе чины изъ Архангельска, собраны всѣ выздоравливавшіе изъ госпиталей, всѣ отсталые, по портамъ; были приняты на службу вольнонаемные крестьяне подъ названіемъ водоходцевъ. Но какого рода были эти водоходцы, можно было видѣть по отмѣткамъ противъ ихъ именъ, напримѣръ: въ партіи изъ 33 человекъ значилось: противъ двоихъ—бывали на галиютахъ до Выборга, противъ 7 человекъ—бывали на баркахъ, противъ 23—онѣ ни на какихъ судахъ на водѣ не бывали. И наконецъ, по прошлогоднему, снова было прислано изъ Петербурга, подъ конвоемъ ружейной команды 137 челов. арестантовъ.

Послѣ 20 іюля, пошли въ море 2 бомбард. корабля, которые, какъ мы видѣли, присоединились къ эскадрѣ Круза

(*) Дѣла Моск. арх.; шканечные журналы; вѣерск. прот.; дѣла графа Чернышева въ морск. арх.

у Гогланда и потомъ еще 2 коттера и слѣдовательно, всего вышло изъ Кронштадта во второй разъ на усиленіе гребной флотиліи 23 судна.

7 же іюля отправленъ былъ на флотилію Ив. Петр. Балле. Въ указѣ данномъ адм. коллегіи по этому поводу сказано было (*).

«Для разныхъ по гребному флоту исправленій, наипаче же чтобы точно узнать изъ опыта удобности, или неудобности различныхъ судовъ въ дѣйствіяхъ противу непріятеля, повелѣваемъ тотчасъ же отправить ген.-маіора и оберъ-интенданта Балле къ принцу Н.-Зигену съ тѣмъ, чтобы онъ остался тамъ до будущаго повелѣнія нашего».

Н.-Зигенъ находился, между тѣмъ, въ самомъ напряженномъ и нетерпѣливомъ ожиданіи. Онъ получилъ уже отъ Императрицы одобреніе на выполненіе своего новаго плана для нападенія на шведскую флотилію, и занимался теперь приготовленіями.

13 іюля онъ отдѣлилъ восемь изъ своихъ судовъ и отправилъ ихъ, подъ командой капитана 1 ранга Винтера, на сборное мѣсто къ острову Аспё для усиленія вспомогательной эскадры Круза. Потомъ сталъ онъ снаряжать разнаго рода бомбарды изъ плотовъ и упражнялъ команды въ греблѣ и дѣйствіи орудіями (**).

12 іюля онъ писалъ Императрицѣ:

«Я ожидаю только вице-адмирала Круза для того, чтобы дѣйствовать и смѣю увѣрить В. И. В-во, что мы со славою совершимъ эту кампанію».

Послѣ отправленія 8 судовъ съ Винтеромъ къ Аспё, П. Ив. Турчаниновъ со словъ Н.-Зигена писалъ графу Безбородко.

«Кажется, что съ симъ числомъ, съ двумя фрегатами, можетъ А. И. Крузъ вступить въ повелѣнное дѣло, не ожидая ничего».

(*) Вис. повел. въ морск. арх.

(**) Дѣл. Моск. арх. мн. ин. дѣл.

А потомъ, вслѣдствіе того же самаго нетерпѣливаго ожиданія Н.-Зигена, Турчаниновъ 19 іюля снова пишетъ графу Безбородко:

«Отправляюсь сегодня къ Аспе длярѣ шительнаго условія (съ Крузомъ) во всемъ предписанномъ ему, и какъ здѣсь все уже готово, то и постараюсь убѣдить его, чтобы не ожидая ни подъ какимъ видомъ ничего изъ Кронштадта, а соединясь съ Винтеромъ, шелъ онъ исполнять монаршую волю».

Но 19 іюля Турчаниновъ еще не нашелъ Ал. Ив. Круза у Аспе и потому взялъ у Винтера коттеръ и, какъ мы видѣли, 21 іюля засталъ его съ кораблями у Кошхара.

«Мы теряемъ драгоценное время!» продолжалъ, между тѣмъ, писать Н.-Зигенъ 20 іюля.

«Если медленность г-на Круза происходитъ отъ нежеланія его находиться въ подчиненіи у другаго генерала», писалъ онъ еще далѣе, «то я готовъ ему совершенно подчиниться и передать всю славу блистательнаго дня».

27 іюля, онъ отправилъ къ Аспе Ивана Петр. Балле и поручилъ ему удостовѣриться не будетъ ли возможно вступить въ сраженіе, не ожидая Круза? Но, за негодностью 8 полушебекъ и неприбытіемъ бомбардирскихъ кораблей, предположеніе это не могло быть исполнено.

Потомъ, 4 августа, еще до разсвѣта торопливо явился къ Н.-Зигену курьеръ изъ Тавастиля отъ генерала Нумсена. Онъ привезъ извѣстіе, что по множеству мелькавшихъ огней на шведской гребной флотиліи, замѣтно было съ Тавастильскихъ высотъ усиленное на ней движеніе.

Фридрихсгамская бухта вдается въ берегъ въ сѣверномъ направленіи. Ширина ея при выходѣ въ море версты двѣ, или съ небольшимъ одна итальянская миля. Западный поворотъ ея берега къ морю называется *Вирнеми*, а восточный—*Сурнеми*. Нѣсколько южнѣе обоихъ этихъ мысовъ и посрединѣ между ними лежитъ островокъ Вехемуста, на югѣ же у Сурнеми—островокъ Укасари.

За всѣми измѣненіями въ числѣ судовъ эскадры Н.-Зигена къ ночи на 4 августа у него ихъ было въ сборѣ

близко 70. Всѣ онѣ и каждая ихъ категорія были раздѣлены, по ровному числу, на три отдѣленія или дивизіи: авангардія находилась подъ командой графа Литта и расположена была между мысомъ Виранеми и островкомъ Вехемуста, кордебаталія, подъ личнымъ предводительствомъ Н.-Зигена, между Виранеми и Сурнеми и арьергардія Сливцова между островками Вехемуста и Укасары.

Взаимное разстояніе между эскадрой Н.-Зигена, расположенной за островкомъ Вехемуста и шведской флотиліей, расположенной за Койромсари и группой Микари, простиралось до 7 вт. миль.

Это расположеніе нашей флотиліи при входѣ въ Фридриксгамскую бухту во многихъ отношеніяхъ согласовалось съ настоящими ея потребностями. Во-первыхъ, ей было необходимо сохранить связь съ лѣвымъ флангомъ нашей арміи, такъ какъ она должна была поддерживать ее десантными войсками и прикрывать ее отъ случайныхъ нападеній со стороны флотиліи непріятельской; во-вторыхъ, ея выжидательное положеніе въ виду предстоявшихъ ей наступательныхъ дѣйствій, доставляло ей на этомъ мѣстѣ и хорошую оборонительную позицію: ея фланги примыкали къ берегамъ, а центръ опирался на островъ Вехемуста и, третьихъ, оно доставляло ей возможность прикрывать свои транспортныя суда, находившіяся въ бухтѣ и ближе получать свѣжую провизію для своихъ командъ. Но все это не оправдывало того распредѣленія судовъ флотиліи по дивизіямъ, которое сохранялъ для нея Н.-Зигенъ до послѣдняго времени. Всѣ его суда, какъ я сказалъ, довольно безсознательно были имъ смѣшаны въ дивизіяхъ по категоріямъ и каждый разъ собраніе однородныхъ судовъ, составляло довольно мѣшкатуную процедуру, всѣ невыгоды которой не замедлили обнаружиться.

Н.-Зигенъ до такой степени поглощенъ былъ весь въ ожиданіе предстоявшаго ему наступительнаго движенія и до того въ теченіе цѣлаго мѣсяца привыкъ видѣть шведовъ въ ихъ оборонительной позиціи, что изъ полученныхъ имъ съ

берега отъ Нумсена извѣстій въ ночь на 4 августа, почерпнулъ только одно опасеніе, чтобы шведская флотилія не вздумала отступить и не лишила его случая пожать предстоящія ему давры (*).

Ночь на 4 августа была мѣсячная, но роса надъ водой до того носилась густая, что даже и вблизи ничего не было видно. Небольшой вѣтерокъ перебѣгалъ отъ N къ W (**).

Это все составляло одну изъ причинъ, по которой 4 числа, на самомъ разсвѣтѣ, мы увидѣли вдругъ и неожиданно вблизи отъ нашей флотиліи цѣлую массу шведскихъ военныхъ судовъ. Впереди, безъ мачтъ подвигались канонерскія лодки, а за ними слѣдовали и крупныя мачтовые суда. Онѣ всѣ со стороны острова Кутко довольно скоро подходили къ нашему правому флангу.

Появленіе шведскихъ военныхъ судовъ на близкомъ разстояніи, до того было у насъ для всѣхъ неожиданно, что въ теченіе цѣлаго получаса, на нашей флотиліи не сдѣлано было ни малѣйшаго движенія, а только въ исходѣ 4 часа, когда шведскія суда приблизились къ намъ на разстояніе пушечнаго выстрѣла, нашъ правый флангъ долженъ былъ открыть по нимъ огонь безъ всякаго приказа, по весьма понятному побужденію къ самозащитѣ.

Впрочемъ, на этотъ разъ все дѣло состояло въ крупной демонстраціи съ стороны шведскаго короля и начальника шведской флотиліи Эренсверда: они давно уже слѣдили за движеніями Круза у себя на югѣ и сборами нашихъ судовъ у Аспѣ и потому имъ хотѣлось выманить Н.-Зигена на отдѣльное сраженіе.

Въ ночь на 4 августа, они вывели къ сѣверу въ королевскія ворота до 20 кан. лодокъ; а на подкрѣпленіе къ нимъ тронули также и часть своихъ крупныхъ судовъ. При самомъ легкомъ вѣтрѣ, подъ прикрытіемъ густой росы, совершенно для насъ незамѣтно, они обошли островки Коргесари, прибли-

(*) Переписка Н.-Зигена и др. лицъ въ Моск. арх; дѣл. Госуд. арх.

(**) Шкан. журналы.

зились къ нашему правому флангу и, какъ мы видѣли, на довольно почтительномъ разстояніи завязали съ нами перестрѣлку. Около часа времени уже продолжалась довольно бѣглая канонада съ обѣихъ сторонъ и мѣсто сраженія порядочно заволокло дымомъ, когда Н.-Зигенъ успѣлъ сосчитать и осмотрѣть своего противника. А тогда только первое его распоряженіе состояло въ томъ чтобы отправить графа Литту собирать по всѣмъ тремъ дивизіямъ свои болѣе легкія суда, канки и кан. лодки, которымъ и приказалъ онъ идти непріятелю въ обходъ.

Въ началѣ 6 часа шведы, удовольствовавшись слишкомъ часовой канонадой, стали отступать, а Н.-Зигенъ сдѣлалъ сигналъ, сняться съ якоря и атаковать непріятеля въ данномъ ордерѣ строя.

Въ это время шведы нѣсколько отдалились и пальба за дальностію разстоянія на-время прекратилась. Они скоро выстроились снова въ линію западнѣе островковъ Коргесари и когда, часу въ 7, авангардія наша, по тѣснотѣ мѣста, была вынуждена дефилировать между мелями, лежащими сѣвернѣе этихъ островковъ, то снова была она встрѣчена довольно бѣглымъ ихъ огнемъ.

Между тѣмъ на обѣихъ нашихъ флангахъ, появились наши канки и кан. лодки и шведскія суда, не переставая стрѣлять, начали снова отступать къ сторонѣ королевскихъ воротъ. Все это общее движеніе судовъ обѣихъ флотилій къ островкамъ Микари, продолжалось сряду въ одинаковомъ порядкѣ часовъ до 9 утра, а въ это время шведскія канон. лодки подошли къ роченсальскому проходу и стали въ него убираться. За ними туда же дефилировали и ихъ крупныя суда и часу въ 11 пальба сама собою прекратилась съ обѣихъ сторонъ.

Всего отъ насъ было сдѣлано до 2 тыс. выстрѣловъ, но, какъ я говорилъ, шведы старались въ продолженіе всего сраженія не уменьшать разстоянія и потому взаимныя потери и поврежденія были незначительны: у насъ убитыхъ было 6

человѣкъ и ранено 14. Въ дѣлѣ участвовало у шведовъ 23 судна, съ нашей стороны всѣхъ до 35.

Н.-Зигенъ представлялъ своихъ офицеровъ къ наградамъ и сожалѣлъ, что сборъ его легкихъ судовъ происходилъ очень медленно и что будто бы потому не успѣлъ онъ отрѣзать отступленіе шведскимъ судамъ.

Но шведы дѣйствовали видимо осторожно и во всякомъ случаѣ это едва ли бы ему удалось (*).

Сраженіе это для Н.-Зигена послужило тактическимъ урокомъ, послѣ котораго онъ занялъ позицію около острововъ Коргесари, то есть ближе къ непріятельской флотиліи и нѣсколько иначе сгруппировалъ свои суда.

А между тѣмъ и Крузъ съ своей эскадрой приближался къ островамъ Аспе (**). 1 августа оставилъ онъ, два своихъ корабля у Гогланда. Имѣя приказаніе по возможности маскировать свои движенія, онъ не спускалъ своего вице-адмиральскаго флага на кораблѣ «Николай Чудотворецъ», а помѣстившись со своимъ штабомъ на фрегатѣ «Симеонъ», поднялъ на немъ брейдъ-вымпель. Въ мѣсячную ночь, на 4 августа, почти ощупью имѣя впереди себя пакетботъ «Поспѣшный» и возможное число шлюпокъ для промѣра, онъ съ эскадрой своей входилъ въ аспенскія шхеры.

4 августа Н. Зигенъ получилъ отъ Круза увѣдомленіе о его прибытіи. Крузъ ему писалъ, между прочимъ:

«За особливую честь поставляю себѣ содѣйствовать вамъ къ пораженію непріятельскаго флота. Жалѣю я чувствительно, что, отправясь изъ Ревеля 19 числа прошлаго мѣсяца, я былъ удержанъ туманами, остовымъ вѣтромъ и штилемъ и не прежде могъ доставить мое содѣйствіе. Но, какъ бы то ни было, я остановлюсь здѣсь (у Аспе) только для осмотра судовъ моей эскадры».

А въ то же время и Турчаниновъ писалъ графу Безбо-родко:

(*) Изъ переписки Черныш. и др. въ Моск. и Госуд. архивахъ.

(**) Шкан. журн., донесен. Круза, ксерск. протоколы.

«Наконецъ прѣхалъ я въ Аспе сейчасъ, борясь съ безвѣтріемъ, стеклу подобнымъ, съ остовымъ вѣтромъ и туманами. Ал. Ив. Крузъ пришелъ съ 2 фрегатами, 2 бомбардирскими судами и коттеромъ. Лопмановъ совсѣмъ нѣтъ. Полушебеки всѣ негодятся».

У острововъ Аспе, Крузъ нашелъ отрядъ Винтера и до 11 судовъ изъ числа отправленныхъ къ нему изъ Петербурга. Вся его эскадра состояла теперь изъ 25 судовъ; но изъ нихъ полушебеки, числомъ 8, были признаны негодными: На нихъ поставлена была слишкомъ тяжелая артиллерія и всѣ онѣ разохлись и текли, а вслѣдствіе этого сдѣланы были еще нѣкоторыя перемѣщенія судовъ по обѣимъ эскадрамъ.

Во все послѣдующее время Ал. И. Крузъ сторожилъ каждую перемѣну вѣтра и, не теряя времени даромъ, посылалъ всѣ шлюпки свои по предназначенному ему пути для промѣра, но только 6 августа могъ онъ самъ съ эскадрой тронуться съ мѣста и то въ этотъ день успѣлъ только на одну милю перейти къ сѣверу отъ острова Аспе (*).

7-го числа, когда полушебеки отдѣлились отъ эскадры Круза и пошли къ сѣверу, то шведскія военныя суда въ большомъ числѣ выходили изъ-за острова Киркума и показывали намѣреніе ихъ атаковать, а потому, имѣя въ виду эту новую демонстрацію непріятеля, 8 августа, для обсуждения диспозиціи къ атакѣ, Крузъ собралъ на совѣтъ своихъ капитановъ.

На совѣтѣ этомъ положено было сдѣлать предложеніе Н.-Зигену, чтобы эскадра Круза не входила далеко за каменья на роченсальмскій плесъ, такъ какъ она состояла преимущественно изъ парусныхъ судовъ, а оставалась бы на позиціи между Лехмой и Війкаромъ. «Преимущество этого положенія», такъ говорилось на совѣтѣ, «состояло въ томъ, что если бы непріятель тронулся противъ эскадры Круза, то не могъ ее атаковать развернутымъ фронтомъ, а

(*) Шван. журналы. Донес. Круза въ Моск. арх., дѣло гр. Чернышева въ морск. арх.

между тѣмъ Н. Зигенъ могъ въ это время напасть на него съ тыла.

Въ обратномъ случаѣ: Если Нассау Зигенъ самъ атакуетъ шведскую флотилію *съ сѣвера*, то Крузъ можетъ сдѣлать ему въ помощь диверсію съ ея *южной* стороны и въ случаѣ *даже сѣвернаго вѣтра*, можетъ стать этой флотиліи на пути ея отступленія и въ свою очередь атаковать и довершить ея пораженіе.

Все дѣло состояло, очевидно, въ различіи общаго взгляда на выполнение предполагаемаго предпріятія, который и могъ бы потомъ достаточно выясниться изъ происходившихъ переговоровъ обоихъ начальниковъ эскадръ.

Н. Зигенъ дѣйствительно отдавалъ свои наиболѣе крупныя суда въ эскадру Круза и имѣлъ въ виду, чтобы эта эскадра отвлекла шведскую флотилію на югъ отъ роченсальмскаго прохода и тѣмъ дала ему возможность свободнѣе дефилировать въ проходъ со всѣми своими судами, а за тѣмъ, при одновременной общей атаки нашей съ обѣихъ сторонъ, очевидно было, что значительное превосходство нашихъ силъ, необходимо должно было намъ доставить большой успѣхъ.

На совѣтъ у Круза находились, между прочими, кап. перваго ранга Винтеръ, человекъ очень дѣльный и храбрый; капитанъ перваго ранга Андрей Ив. Денисовъ, командовавшій въ гогландскомъ сраженіи кораблемъ «Болеславъ» и во все время находившійся съ нимъ въ огнѣ у половины непріятельской аріергардин, еще очень храбрый офицеръ генераль-адъютантъ Рябининъ и другіе и всѣ эти лица, конечно, не изъ робости подали мною упомянутое мнѣніе.

Всѣ они одинаково съ Крузомъ полагали, что атаковать непріятеля слѣдовало главными и болѣе подвижными силами, а меньшими довершать его пораженіе. Н. Зигенъ находился отъ шведской флотиліи за цѣлымъ архипелагомъ мелей и острововъ и долженъ былъ еще идти къ ней по узкой дефилеѣ, а въ то же время вспомогательной эскадрѣ Круза предстояло двигаться и ворочаться съ своими парусными судами между множествомъ камней; ей было необходимо,

слѣдовательно, выбирать самыя попутныя вѣтры, но такіе вѣтры были южныя, наиболѣе противныя для главной эскадры Н. Зигена; притомъ же всякій такой вѣтеръ могъ и засвѣжѣть, а въ этомъ послѣднемъ случаѣ Н. Зигенъ нашелъ бы затрудненіе атаковать непріятельскую флотилію съ сѣвера, тогда какъ вспомогательная и преимущественно парусная эскадра Круза, если она задастся къ сѣверу на плесѣ, то будетъ брошена къ сторонѣ непріятеля и совсѣмъ напрасно принесена въ жертву. Все это подробно обсуждалось на совѣтѣ и мнѣніе совѣта отправлено было съ Петр. Ивановичемъ Турчаниновымъ къ Н. Зигену (*).

Но это вызвало цѣлую бурю со стороны Н.-Зигена и эта буря разразилась множествомъ писемъ.

Къ Императрицѣ онъ посылалъ въ копіи мнѣніе совѣта вспомогательной эскадры и выставлалъ на немъ свои собственные, энергическія возраженія противъ каждаго пункта.

Въ отдѣльномъ, длинномъ письмѣ, приложенномъ тутъ же, онъ просилъ, чтобы Круза смѣнить и вмѣсто него назначить начальникомъ вспомогательной эскадры оберъ-интенданта Балле.

Потомъ, собственноручно же, писалъ онъ письмо съ попреками къ Винтеру.

Потомъ онъ возилъ Турчанинова вечеромъ на островокъ Койромсари и показывалъ ему расположеніе шведской флотиліи и наконецъ, разразился укоризненнымъ письмомъ самому Ал. Ив. Крузу. Въ этомъ письмѣ, между прочимъ, было сказано:

«Вы становитесь въ отвѣтственность предъ Ея Величествомъ за невыполненіе начертаннаго ею плана».

А потомъ:

«Въ томъ мѣстѣ, гдѣ вы предполагаете остановиться, будетъ все равно, что вы были бы во время сраженія у острова Аспе».

И далѣе:

(*) Дѣл. моск. арх. мпн ин. дѣлъ.

«Если вы рѣшились нейти далѣе, то прошу васъ, по крайней мѣрѣ, возвратить мнѣ суда моей эскадры».

Этого всего слишкомъ было достаточно для Ал. Ив. Круза.

Въ его отвѣтъ на это письмо было изложено все по пунктамъ и было сказано, между прочимъ, что Н. Зигенъ могъ бы на сообщеніе, которое ему было сдѣлано, точно также объявить свое мнѣніе. Въ заключеніе говорилось:

«Вамъ угодно было вмѣсто того доставить мнѣ чувствительное огорченіе. Теперь не имѣю я ни времени, ни желанія объясняться съ вами, а иду исполнить данное мнѣ повелѣніе по точнымъ (его) словамъ: займу предписанное мнѣ мѣсто и самымъ тѣмъ окончу на всегда всякое съ вами сообщеніе, испросивъ отъ высочайшаго престола объ избавленіи меня отъ всякаго съ вами сношенія».

Письмо это Н.-Зигенъ точно также отослалъ въ копіи къ Императрицѣ, съ приложеніемъ новаго, длиннаго своего объясненія и новыхъ жалобъ на Круза и на всѣ его распоряженія по движенію его эскадры. Я долженъ здѣсь замѣтить, что, при самой строгой свѣрѣхъ по журналамъ и пеленгамъ, эти всѣ жалобы Н.-Зигена на движенія эскадры Ал. Ив. Круза оказываются вполне неосновательными (*).

9-го августа утромъ былъ штиль, а потомъ часамъ къ 8 установился небольшой вѣтерокъ отъ SW. Алекс. Ив. тронулся съ мѣста и пошелъ въ бейдевиндъ къ о-ву Киркуму; но вѣтеръ засвѣжѣлъ отъ WSW и потомъ отъ W, то есть въ такомъ направленіи, которое не позволяло ему входить въ назначенное по данной диспозиціи мѣсто—южнѣе оконечности этого острова и онъ принужденъ былъ стать на якорь не доходя камня Мерекари. По несчастію, фр. «Патрикій», который слѣдовалъ прямо въ кильватеръ флагманскому фрегату «Симеонъ», во время самаго процесса его постановки на якорь, попалъ на мель въ такомъ мѣстѣ, гдѣ глубина по картѣ значилась 20 сажень. Всѣ усилія были сдѣланы, чтобы стащить его съ мели, но пришлось

(*) Шканечн. журналы.

его разгружать и, въ великому огорченію Круза, это было одно изъ сильнѣйшихъ его судовъ, выбывшее изъ строя.

Турчаниновъ писалъ объ этомъ графу Безбородко; онъ говорилъ въ своемъ письмѣ:

«Идемъ ощупью; лоцмана не ведутъ, говоря, что большія суда никогда тамъ не хаживали. Не взирая, что передовыя суда, предшествуя большимъ, мѣряютъ глубину, фр. «Патрикій» сталъ на камень идучи позади нашего фрегата «Симеонъ» (*).

Турчаниновъ просилъ убѣдительно Н.-Зигена прислать транспорты для разгрузки фрегата; но транспорты не были присланы, хотя и было ихъ довольно число при главной эскадрѣ и Крузъ принужденъ былъ оставить при фрегатѣ свое вооруженное судно «Буйволъ» и одинъ изъ коттеровъ.

Взамѣнъ присылки Крузу транспортовъ Нассау писалъ Императрицѣ:

«Я могу увѣрить Ваше Императорское Величество, что въ эскадрѣ этой еще остается болѣе вооруженныхъ судовъ нежели сколько нужно». «Г-нъ ген. маіоръ Балле одинаковаго со мною мнѣнія».

10 и 11 августа, стоялъ штиль и слабый, противный вѣтеръ. Во все это время Крузъ разставлялъ по своему пути знаки на меляхъ и подводныхъ камняхъ.

12 утромъ, дуетъ легкій вѣтерокъ отъ SSO и въ 6 часовъ по эскадрѣ Круза сдѣланъ былъ общій сигналъ: «сняться съ якоря». Всѣ суда отдавали нарусъ и приводили сигналъ въ исполненіе въ то время, какъ ихъ командиры были созваны на флагманскій фрегатъ, гдѣ Крузъ имъ отдавалъ словесныя приказанія и письменно опредѣлялъ нижеслѣдующую диспозицію:

«Впереди эскадры идти пакетботу «Поспѣшному», промѣривая глубину, потомъ идутъ бомбардирскіе: «Перунъ» и «Громъ», потомъ шебеки «Летучая», «Минерва», «Быстрая», «Прозерпина», фрегатъ «Симеонъ», шебеки: «Беллона», «Діана», секретное судно «Осторожное», шебека «Легкая», коттеры:

(*) Дл. моск. арх.

«Лебедь» и «Бакланъ», а каикамъ по сторонамъ бомб. кораблей: по правую сторону «Перуна» 2 каика и 1 дубель-шлюпка, столько же и по правую сторону «Грома».

Далѣе, въ приказѣ говорилось о соблюденіи дистанцій, о замѣщеніи убылыхъ и о взаимномъ вспомошествованіи.

Авангардіей командовалъ Андрей Иванов. Денисовъ, центромъ—Крузъ, арьергардіей—Винтеръ.

Въ 8 часовъ былъ сдѣланъ сигналъ приготовиться къ бою, а въ началѣ 11, когда эскадра находилась при входѣ въ проливъ, ведущій на роченсальскій плесъ, то прибылъ на фр. «Симеонъ» оберъ-интендантъ Балле, имѣвшій предписаніе принять эскадру отъ Круза. Смѣна между ними произведена была въ $\frac{1}{4}$ часа и Крузъ отправился тотчасъ же въ Фридрихсгамъ, а оттуда въ Петербургъ.

А между тѣмъ вспомогательная эскадра продолжала идти впередъ и около полудня расположилась на якорѣ въ самомъ проходѣ, между шкерами Леллеръ и островомъ Лехма.

Но въ этотъ день Балле въ атаку идти не рѣшился, ради ожиданія общихъ распоряженій главнокомандующаго и нашелъ еще нужнымъ сдѣлать нѣкоторые измѣненія въ диспозиціи, данной Крузомъ.

Всѣ силы гребной флотиліи находились теперь въ полномъ распоряженіи Н.-Зигена, какъ старшаго. Очень довольный устраненіемъ Круза, онъ писалъ Императрицѣ:

...«Надѣюсь скоро достигъ того момента, котораго я такъ пламенно ожидалъ (*)».

А графъ Чернышевъ въ то же самое время писалъ графу Безбородко:

«Жалокъ бѣдный Крузъ! Потерялъ милость и довѣренность; а если потеряетъ корабль и честь будетъ онъ *Нассау* помнить»!

Теперь атака готова; суда въ сборѣ и намъ необходимо будетъ рассмотреть и взвѣсить относительныя силы обѣихъ сторонъ идущихъ въ бой.

(*) Дѣл. моск. арх.

Всего труднѣе достается историкѣ исчисленіе состава современныхъ, шкерныхъ флотилій. Въ этомъ случаѣ всѣ журналы, донесенія и приказы сбиваются въ именахъ и цифрахъ. Каики, кан. лодки и другія мелкія суда, даже и въ адмиралтейскихъ спискахъ числились большею частью подъ нумерами и отдавались подъ команду гуртами одному офицеру. Къ этому приказы Н.-Зигена по эскадрамъ всѣ утрачены, потому что его флагманскія суда потерпѣли бѣдствіе.

Шведскіе историки вовсе не цитируютъ своихъ архивныхъ документовъ и большею частью держатся показаніямъ Юленграната, который, какъ мы видимъ, самъ опирался во многихъ случаяхъ на политическія донесенія герцога Зюдерманландскаго. За тѣмъ я собралъ для моего предмета по части документовъ, все что было можно; все собранное тщательно вывѣрилъ и надѣюсь, что мои исчисленія судовъ и командъ не найдутъ опроверженій.

На основаніи всего этого, я представлю здѣсь вѣрнѣе и съ возможной точностью, матеріальныя, наличныя средства противниковъ, сходившихся на рѣшительную и ожесточенную битву.

Русская флотилія состояла теперь, какъ мы видѣли, изъ двухъ совершенно отдѣльныхъ эскадръ:

Главной, находившейся подъ личнымъ предводительствомъ Н.-Зигена и *сборной, вспомогательной*, находившейся подъ начальствомъ оберъ-интенданта ген.-маіора Балле.

Въ эскадрѣ Н.-Зигена состояли:

Изъ большихъ парусныхъ судовъ: полупрамы 2, секретныхъ 2, шебека 1; всего большихъ 5 судовъ.

Меньшихъ парусныхъ:

Коттеровъ бомб. и пушечн. 5, чисто-гребныхъ: галеръ разн. величины 22, кайковъ, кан. лодокъ разныхъ и дуб. шлюпокъ 34.

Слѣдовательно парусныхъ съ греблей 10 судовъ и чисто-гребныхъ 56, а всѣхъ 66 судовъ.

На нихъ орудій крупнаго калибра, считая въ томъ числѣ съ 12 до 24 фунтоваго 249, малаго калибра пуш. 62, фалконетовъ 562, бомбовыхъ орудій 6, итого 879 орудій.

Въ эскадрѣ Балле находились нижеслѣдующія суда: фрегаты 1, шебекъ (въ томъ числѣ секретное судно 1) 8, бомбардирскихъ 2, итого крупныхъ 11, коттеровъ 3, кайковъ и дуб. шлюпокъ 6, всѣхъ судовъ 20.

На нихъ пушекъ: крупнаго калибра 208, малыхъ 100, фалконетовъ 76, бомбовыхъ и карронадъ 20, всего 404 орудія.

Въ шведской флотиліи у оберъ-адмирала Эренсберда находились нижеслѣдующія суда: турумъ 7, геммема 1, удемы 3, фрегатовъ 2, т. е. болѣе крупныхъ судовъ 13.

Потомъ: пойемы или шеуны 3, бриговъ 2, коттеръ 1, бомбарды 4, итого парусн. судовъ 23, галеръ, іолъ и кан. лодокъ 39, всего всѣхъ боевыхъ судовъ 62.

Сверхъ того, имѣлось у нихъ до 24 судовъ транспортныхъ и малыхъ вооруженныхъ, изъ которыхъ нѣкоторые могли соперничать съ нашими дубель-шлюпками.

Орудій на всѣхъ боевыхъ судахъ состояло: пушекъ крупнаго калибра 447, фалконетовъ 328, бомбовыхъ 8, всего 783 орудія.

Сводя все это къ вѣсу, одновременно выбрасываемаго изъ орудій металла, мы получимъ слѣдующія цифры: на эскадрѣ Н.-Зигена 132 пуда, на эскадрѣ Балле 106 пудовъ, на шведской флотиліи 194 пуда.

Изъ этой цифры достаточно будетъ видно, что по числу судовъ, наши силы, были выше шведскихъ, но артиллерія на каждой изъ нашихъ отдѣльныхъ эскадръ была значительно слабѣе шведской, а на эскадрѣ Балле она была почти вдвое слабѣе.

Ко всему этому еще слѣдуетъ замѣтить, что шведскія суда были вооружены артиллеріей гораздо практичнѣе нежели какъ это было у насъ.

У нихъ господствовали только два калибра орудій: 18-ф. или на нашъ вѣсъ 19-фун. и 12 фунтовыхъ, или нашъ вѣсъ почти 13 фунтовъ. Тогда какъ у насъ преобладала разнокалиберщина: тутъ были пушки 24-фунтовыхъ, 18, 16, 12, 10, 8, 6-фунтовыхъ, 3 и 1-фунтовые фалконеты; единороги, карронады, гаубицы, мортиры и проч. требовавшіе такой смѣси

снарядовъ, пыжей и зарядовъ, которая искони самымъ вреднымъ образомъ дѣйствовала на успѣхъ сражавшихся. Мы постоянно видимъ въ журналахъ, что или картузы перемѣшались, или тѣхъ и другихъ снарядовъ во время боя по калибрамъ не доставало, тогда какъ прочіе имѣлись въ изобиліи и не доставало именно тѣхъ, которыми нужно было дѣйствовать а оставались, конечно, такіе, которыхъ было вовсе ненужно. Это все почти сплошь и рядомъ оканчивалось тѣмъ, что суда наши постоянно должны были во время боя выходить за линію и дожидаться подвоза снарядовъ, или молча стоять подъ непріятельскимъ огнемъ, когда состояніе судна и орудій вполнѣ позволяло продолжать сраженіе. Ко всему этому наши единороги и карронады очень часто еще не доставали до непріятеля въ то время, когда мы сами получали уже дѣйствительные удары изъ его дальнѣйшихъ орудій.

Я не говорю уже, что шведскія суда были всѣ прочнѣе строены, что станки у орудій были хорошей конструкціи и могли получать поврежденія только отъ непріятельскихъ выстрѣловъ, тогда какъ у насъ суда расшатывались и раздѣргивались отъ своей собственной стрѣльбы и нѣкоторые станки у орудій приходили въ негодность, какъ видно изъ жалобъ многихъ командировъ послѣ какихъ-нибудь 10 выстрѣловъ.

Шведскіе фрегаты были безъ веселъ и шведы жаловались на неповоротливость своихъ большихъ судовъ; но ихъ удемы и поймы были именно приурочены къ скорому движенію на греблѣ, на что указывали всѣ наши офицеры, жалуясь также, въ свою очередь, что ни одному нашему судну нѣтъ возможности догнать ихъ ни подъ веслами, ни подъ парусами.

Совершенно напротивъ: всѣ парусныя суда нашей флотиліи имѣли весла, какъ бы только для парада. Въ большей части случаевъ онѣ мѣшали дѣйствію орудіями и отнимали много рукъ, а потому всѣ командиры наши предпочитали употреблять на нихъ паруса и въ крайнемъ случаѣ буксиръ.

Вотъ отзывъ командира шебеки «Беллона»:

и. оф.

«На греблѣ въ маловѣтріе и штиль идетъ по одному узлу въ часъ, а какъ скоро есть малый вѣтеръ, то впередъ не подается. Такжеде отъ кормы, считая по 5-весельныхъ мѣстъ, по выскости ихъ отъ воды, оставались безъ употребленія».

Къ ночи на 13 августа, всѣ приготовленія къ сраженію были сдѣланы съ обѣихъ сторонъ. Всѣ другъ друга успѣли хорошо осмотрѣть и сосчитать.

Король Густавъ III, хорошо зналъ Н.-Зигена и ему очень хотѣлось его выманить на сраженіе 4 августа, покуда собиралась къ острову Аспе наша вспомогательная эскадра. Но, какъ я уже сказалъ, Н.-Зигенъ по всѣмъ движеніямъ шведовъ, хорошо увидѣлъ, что это не тѣ его враги, съ которыми онъ сражался очертя голову на Днѣпровскомъ Лиманѣ и потому настойчиво сосредоточивалъ свои силы.

И вотъ теперъ уже планъ баталіи, начертанный Н.-Зигеномъ, былъ передъ королемъ Густавомъ III и Эренсвердомъ на лицо и со всей его обстановкой.

На югѣ готовилась ихъ атаковать вспомогательная эскадра Балле, состоявшая изъ 11-ти крупныхъ и 9-ти малыхъ судовъ, силою слишкомъ въ 300 прицѣльныхъ орудій, не считая 100 бомбовыхъ и малыхъ. На сѣверѣ они имѣли у себя нашу легкую флотилію—эту кавалерію тогдашней шхерной арміи, на которой также находилось свыше 300 прицѣльныхъ орудій, не считая 568 бомбовыхъ и малыхъ.

Не смотря на порядочное превосходство артиллеріи и числа судовъ, общихъ силъ своего противника, Эренсвердъ полагался на свою крѣпкую оборонительную позицію. Сверхъ того, онъ надѣялся на относительное превосходство въ организаціи своихъ матеріальныхъ силъ — и рѣшился принять сраженіе: подвигъ, который характеризовалъ, конечно человека мужественнаго. Но при всемъ томъ, это было дѣло довольно вѣрнаго, тактическаго разсчета: онъ могъ у себя на сѣверѣ загородить дорогу Н.-Зигену въ узкихъ проходахъ — и тогда уже много превосходными силами разбить эскадру Балле, если бы онъ рѣшился зайти съ юга въ шхерныя дефилеи и вести въ атаку свои плохія

суда съ ихъ сборными командами изъ солдатъ, крестьянъ и арестантовъ. Отбросивши или истребивши, эту нашу вспомогательную эскадру Эренсвердъ приобрѣталъ большой нравственный перевѣсъ надъ своими противниками и могъ или выжидать нападенія Н.-Зигена, или самъ его атаковать, или же спокойно, югозападнымъ фарватеромъ, уходить въ Ловизу и Борго и тамъ ожидать дальнѣйшихъ событій.

Въ случаѣ, если бы вспомогательная наша эскадра не рѣшилась атаковать Эренсверда, а Нассау-Зигенъ вздумалъ бы съ сѣвера проводить къ нему свои суда во всѣ проходы, существующіе въ этой сторонѣ, то Эренсверду было довольно заняться однимъ бомбардированіемъ и обстрѣливаніемъ этихъ проходовъ, чтобы удержать Нассау Зигена и причинить большой уронъ его эскадрѣ.

На основаніи всѣхъ этихъ соображеній, съ вечера 12 августа Эренсвердъ расположилъ слѣдующимъ образомъ всѣ суда своей флотиліи:

На маломъ, роченсальмскомъ рейдѣ, онъ помѣстилъ всѣ свои малыя и транспортныя суда, числомъ до 30-ти; изъ нихъ всѣ вооруженныя онъ поставилъ у двухъ малыхъ проходовъ около острова Тальгольма полукружіями для ихъ обстрѣливанія.

Я сказалъ, что южный предѣлъ большаго роченсальмскаго рейда, составляютъ два островка, или камня, къ сторонѣ Муссало на западѣ камень Варисари и на востокѣ у Куцало-Мулима камень Кукуари. Отъ обоихъ этихъ камней къ большимъ ближайшимъ къ нимъ островамъ тянутся отмели и рифы, а свободный между ними проходъ остается невступно сажень въ 400, то есть, примѣрно, въ ширину нашей Невы около Троицкаго моста.

Напротивъ этого прохода, сажень полтора ста отступя къ сѣверу за линію островковъ Варисари и Кукуари, расположилъ Эренсвердъ главныя силы своей флотиліи. На правомъ его флангѣ, почти вплоть къ острову Варисари, примыкада косая линія канонерскихъ лодокъ числомъ 15, такъ плотно сомкнутыхъ, какъ только промежутки между ними допускали дѣйствовать веслами. Это заняло сажень 100. Потомъ про-

*

тивъ середины прохода, нѣсколько въ изогнутой линіи, расположены были главныя батареи флотиліи—ея трехмачтовыя суда: 1 геммема, 7 турумъ и 2 фрегата лѣвыми бортами къ проходу и на шпрингахъ. Лѣвый флангъ замыкали 3 удемы и 1 пойема. Всего 14 большихъ судовъ. По небольшому протяженію всего этого мѣста, при тѣсныхъ интервалахъ, остававшихся между послѣдними судами для передняго и задняго ихъ рангоута и для шпринговъ, онѣ плотно занимали остальной промежутокъ между островками. Несмотря, однакоже на это, въ интервалахъ между ними помѣщено было еще 7 галеръ на легкихъ дрекахъ, въ полной готовности тронуться съ мѣста и, вмѣстѣ съ кононерскими лодками, быстро атаковать, или преслѣдовать непріятеля.

Такимъ образомъ, эта изогнутая линія судовъ, занимавшая небольшой промежутокъ въ 400 сажень, представляла сплошную, грозную батарею въ 300 слишкомъ орудій, по которой въ срединѣ онѣ располагались въ два ряда. Сверхъ того, главная масса ихъ выстрѣловъ направлена была по южную сторону островка Варисари, потому что доступъ съ вѣшной стороны къ нему былъ свободнѣе, нежели къ острову Кукуари отъ котораго къ сторонѣ моря выдавался рифъ.

Такъ какъ шведы рѣшили дать отпоръ на югѣ болѣе неповоротливой и болѣе слабой части нашей флотиліи, то въ ночь на 13 августа, самая тѣсная часть Королевскихъ воротъ была ими запружена въ два ряда, тремя затопленными, транспортными судами. Но такъ какъ, при всемъ этомъ, нельзя было допустить Н.-Зигена, хозяйничать свободно на сѣверѣ, то 4 бомбарды были поставлены вплоть къ нѣсколько возвышенному островку Койромсари, подъ его прикрытіе и всѣ ихъ мортпры были направлены на запруженный главный каналъ, тогда какъ всѣ прочія суда, поставленныя вблизи островковъ Микари, съ праваго фланга бомбардъ, къ сторонѣ Куцало-Мулима, должны были дѣйствовать въ массу флотиліи Н.-Зигена, если бы она стала приближаться къ Свенскъ-Зунду. Суда эти были нижеслѣдующія:

2 пойемы, 3 галеры, 2 брига, 2 іолы, 1 люгеръ, 12 кан. лодокъ и, наконецъ, упомянутыя 4 бомбарды, всѣхъ 26 су-

довѣ и на нихъ 92 пушки и 48 фалконетовъ, не считая мортиръ (вѣсъ металла 54 п.), которыхъ всѣхъ было слишкомъ достаточно для того, чтобы не давать малымъ судамъ флотиліи Нассау-Зигена много подвигаться впередъ между островами.

Въ этомъ положеніи, Эренсвердъ считалъ себя болѣе нежели достаточно укрѣпленнымъ.

Онъ имѣлъ на югѣ превосходныя еще полуторныя силы, противъ нашей вспомогательной эскадры, хорошее расположеніе которыхъ слишкомъ вдвое увеличивало ихъ механическое значеніе. (Вѣсъ ихъ металлическаго залпа все еще былъ въ 140 пуд., тогда какъ у Балле былъ только въ 100 пуд.). На сѣверѣ же цѣлый сплошной архипелагъ подводныхъ и надводныхъ острововъ и каменьевъ и единственная хорошо запруженная дефиля, доставляли ему возможность совершенно свободно располагать своими легкими судами для обстрѣливанія наиболѣе сгущенныхъ массъ нашей главной флотиліи.

Самъ Эренсвердъ имѣлъ пребываніе на турумѣ *Бьернъ-Иерсида* (или, въ переводѣ, «Медвѣдь-Броненосецъ»), а всѣ военныя распоряженія по флотиліи производились у него съ общаго совѣта съ королемъ, пріѣзжавшимъ къ нему для этого изъ лагера на одинъ изъ ближайшихъ острововъ. Вторые начальники на флотиліи были подполковники Флетвудъ и Розенштейнъ, изъ которыхъ Флетвудъ командовалъ адмиральской турумой, а Розенштейнъ имѣлъ пребываніе на турумѣ *Росалльда*.

Я описалъ уже силу и состояніе судовъ эскадры Балле, который только теперь, въ ночь на 13 августа, начиналъ отчетливо понимать предстоявшее ему дѣло и сообразно тому сталъ дѣлать измѣненія въ распредѣленіи своихъ силъ (*).

Пакетботъ «Поспѣшный», вооруженный карронадами и два бомбардирскія судна съ наиболѣе тяжелыми, но наименѣе дальнострѣльными орудіями, онъ, согласно диспозиціи, данной Крузомъ, оставилъ на флангахъ съ тѣмъ, чтобы онѣ

(*) Клеркс. протоколъ.

подвигались впередъ при содѣйствіи и подъ прикрытіемъ самыхъ легкихъ, гребныхъ судовъ: канювъ и дубель-плюпокъ. Всѣ прочія суда числомъ 11 должны были помѣщаться между ними по мѣрѣ промежутка, остающагося посрединѣ. Балле, рассчитывая по длинѣ шведской линіи, не надѣялся расположить на этой дистанціи и на ходу болѣе пяти своихъ большихъ судовъ, особенно при томъ условіи, что эти суда должны были идти на первую жертву подъ выстрѣлы сосредоточенныхъ силъ и грозной батареи, уже съ вечера выстроенной его противникомъ. Еще три судна должны были вступать за ними въ промежутки, а прочія три должны были оставаться на замѣну выбывшихъ изъ строя, чего неминуемо слѣдовало ожидать по первому же разу. Самъ Балле имѣлъ свой брейдъ-вымпелъ на парусномъ фрегатѣ «Симеонъ».

Нассау-Зигенъ оставался на своей прежней позиціи, у Коргесари.

Лѣвое крыло Слизова, находилось въ линіи отъ островка Пакершеръ на востокъ и на NW до камня Ментукари. Кордебаталія Нассау Зигена между Ментукари и Коргесари и правое крыло графа Литта отъ Коргесари къ западу, южнѣе острова Кутко. Канонерскія лодки всѣхъ трехъ отдѣленій главной эскадры какъ бы составляли ея авангардъ и находились въ линіи на N и S къ западу отъ Коргесари. Въ этомъ положеніи центръ позиціи Нассау-Зигена находился верстахъ въ $5\frac{1}{2}$ на NO отъ передовыхъ шведскихъ судовъ, расположенныхъ за островками Койромсари и Микари для защиты Королевскихъ воротъ.

Нассау-Зигенъ имѣлъ свой флагъ на самой большой 25 баночной галерѣ «Хитрая»; но это было только для парада, для свиты и для канцеляріи. Отсюда поднимался молитвенный флагъ и палили заревую пушку. Лично же Нассау имѣлъ пребываніе на гребной яхтѣ «Ласточка», съ которой онъ дѣлалъ сигналы и отдавалъ приказанія, а во время сраженій, какъ я сказалъ, онъ въ полномъ парадномъ мундирѣ разѣзжалъ на катерѣ.

Слизовъ имѣлъ брейдъ-вымпелъ на галерѣ «Смѣлая». Графъ Литта—на галерѣ «С.-Петербургъ».

Всего у Нассау-Зигена въ эскадрѣ, какъ я прежде говорилъ, находилось 66 судовъ, преимущественно легкихъ гребныхъ: галеръ, канювъ и кан. лодокъ; изъ нихъ было только 3 бомбарды и 5 крупныхъ; сверхъ того, Нассау-Зигенъ приготовилъ 4 мортирныхъ плота, которые, однаво же, оказались для него въ послѣдствіи бесполезными.

Но всѣ его распоряженія совершались на его собственной флотилии очень тихо, незамѣтно и у нея въ тылу, такъ что со внѣшней стороны сохранялась полная неподвижность на его эскадрѣ. Почти нѣтъ сомнѣнія, что это было дѣломъ молчаливаго соображенія Нассау Зигена; ему видимо хотѣлось отвлечь всѣ силы шведовъ на эскадру Балле и тѣмъ освободить себѣ проходъ въ Королевскія ворота.

Изъ его послѣдующихъ донесеній видно, что или онъ притворялся, или же ему дѣйствительно не приходило въ голову, что шведы могутъ завалить ему проходъ, отразить эскадру Балле и безнаказанно уйти между Війкаромъ и Муссало въ Ловизу.

О достоинствахъ лицъ и командъ я говорилъ уже прежде. Числа людей въ подробности и по судамъ я приводить не буду. Достаточно будетъ сказать, что число командъ у насъ, на *обѣихъ эскадрахъ* доходило до 13 тыс.; у шведовъ было около 10 тыс. и всѣ люди по эскадрамъ были распределены, приблизительно, пропорціонально силѣ гребли своихъ судовъ.

XV.

Сраженіе при Руоченсальми.

Ночь на 13 августа.—Вступленіе въ битву вспомогательной эскадры.—Вступленіе въ битву главной эскадры.—Дальнѣйшій ходъ сраженія на эскадрѣ Балле.—Движенія у шведовъ.—Прорывъ въ Королевскія ворота.—Отступленіе эскадры Балле.—Погоня за шведами.—Взятіе шведскихъ военныхъ судовъ и сожженіе транспортныхъ.

12 августа, часу въ 9 вечера, когда все уже на флотилии было готово къ движенію и атакѣ, Нассау-Зигенъ писалъ И. П. Балле записку такого содержанія:

«Пологая, что ваше пр—во могли атаковать *сегодня* не-пріятеля, я подвинулъ впередъ всѣ тѣ суда, которыя должны были дѣйствовать съ его фланга. Онѣ останутся на ночь въ ихъ настоящей позиціи на разстояніи $\frac{2}{3}$ пушечнаго выстрѣла отъ шведовъ. Сегодня же ночью я подвину въпередъ 5 моихъ большихъ судовъ, такъ какъ я надѣюсь, что ваше пр—во въ состояніи будете открыть нападеніе на самомъ разсвѣтѣ. Вы понимаете необходимость не терять ни одной минуты времени для того, чтобы сильнѣе атаковать и тѣмъ скорѣе одержать побѣду».

Балле остановился съ эскадрой своей на разстояніи 4 версты отъ главныхъ силъ шведской флотиліи, помѣстившейся между остр. Варисари и Кукуари и этотъ 4 верстный переходъ ему приходилось, для вступленія въ сраженіе, сдѣлать на его парусныхъ судахъ; а это, конечно, могло нѣсколько замедлить его движеніе. Но, при всемъ томъ, заявленіе Нассау-Зигена, что онъ подвинулъ часть своей эскадры къ шведамъ на разстояніе $\frac{2}{3}$ пушечнаго выстрѣла, было вполнѣ несправедливо: всѣ суда его эскадры не трогались съ мѣста со дня сраженія при Коргесари, то есть съ 4 августа; объ этомъ свидѣлствуютъ всѣ показанія отдѣльныхъ начальниковъ и всѣ журналы.

Конечно, въ одномъ этомъ увѣреніи Нассау-Зигена, можно было снова видѣть, только сильное его желаніе принудить Балле какъ можно поспѣшнѣ трогаться съ мѣста и заставить его думать, что онъ самъ находится въ полной готовности начать сраженіе. Мы видѣли также, что ко всему этому Нассау-Зигенъ еще предварительно движеніями своими подалъ шведамъ поводъ обратить ихъ главныя силы на него же, Балле. А все это вмѣстѣ заставляло, какъ я говорилъ, многихъ его современниковъ и въ томъ числѣ И. И. Кушелева, отрицать въ немъ присутствіе личной храбрости. Но, при всемъ томъ, съ этимъ еще нельзя совершенно согласиться. Мы имѣемъ многія, весьма очевидныя свидѣтельства, что во всѣхъ случаяхъ сильнаго желанія со стороны Нассау-Зигена что-нибудь доказывать, онъ имѣлъ обыкновеніе прибѣгать къ преувеличеніямъ и натяжкамъ. Еще не далѣе какъ

9 августа, когда А. И. Крузъ снимался съ якоря для слѣдованія къ остр. Киркуму, Нассау-Зигенъ всѣхъ увѣрялъ и писалъ къ самой Императрицѣ, что Крузъ держалъ съ эскадрой отъ Аспё на NO, т. е. курсомъ, отдалявшимъ его отъ Киркума; тогда какъ, прокладывая этотъ курсъ на картѣ отъ мѣста стоянки эскадры Круза у Аспё и до того пункта, гдѣ онъ бросилъ якорь, оказывается, что его курсъ былъ NNW, то есть именно тотъ курсъ, которымъ ему дѣйствительно слѣдовало идти и который приближалъ его къ Киркуму и вмѣстѣ съ тѣмъ разнился не менѣе какъ на 6 румбовъ отъ того курса, который ему приписывалъ Нассау-Зигенъ.

12 августа, часу въ 11 вечера, когда заря совсѣмъ потухла и небо заволочло густыми облаками, тогда только Нассау-Зигенъ отдалъ приказаніе, чтобы 5 большихъ его судовъ нѣсколько подвинулись впередъ и онѣ остановились на разстояніи трехъ верстъ отъ островка Койромсари.

На эскадрѣ Балле давно *всѣ* приготовились къ сраженію и потому съ вечера на ней не было замѣтно никакого движенія, а ночью только разѣзжали дозорныя шлюпки да очень тихо А. И. Денисовъ на своемъ катерѣ промѣривалъ глубину и разставлялъ знаки по тому направленію, куда ему слѣдовало назавтра вести свой авангардъ.

Отъ шведовъ съ юга доносился къ намъ шумъ веселья, по временамъ, условныя возгласы, показывавшіе, что они работаютъ около шпринговъ, тогда какъ съ сѣвера отъ нихъ, дозорныя шлюпки Н.-Зигена принесли ему извѣстіе, что имъ слышно было особенно шумное движеніе, говоръ и сильный стукъ топоровъ у самыхъ Королевскихъ воротъ. Именно въ это время, какъ я сказалъ, шведы запирали намъ роченсальмскій проходъ, затапливая на немъ три транспортныя судна.

Къ утру же все и повсюду смолкло.

За тѣмъ 13 августа былъ вѣтеръ тихій южный. Съ утра небо покрыто было еще густыми облаками, но они видимо рѣдѣли, двигаясь съ юга на сѣверъ и обѣщали хо-

рошую погоду. На горизонтѣ поднимался легкій паръ и небольшой туманъ лежалъ на бурыхъ, окрестныхъ возвышеніяхъ.

Съ разсвѣтомъ молчаніе было нарушено послѣдовательно тремя заревыми выстрѣлами, а за тѣмъ первое движеніе видно было на галерѣ Слизова. Самъ Петръ Борисовичъ сѣлся на шлюпку и ѣхалъ за приказаніями къ Н. Зигену. Только около 5 часовъ, когда солнце хорошо уже взошло и засвѣтило изъ-за облаковъ, у Н. Зигена съ яхты «Ласточка» сдѣланъ былъ сигналъ «койки выносить наверхъ», а 7 галеръ отъ острова Кутко подались на правомъ флангѣ до Питкосари.

Это было на нашей главной эскадрѣ, тогда какъ въ то же самое время, въ 5 часовъ утра, на эскадрѣ Балле съ фрегата «Симеонъ» былъ поднять сигналъ: идти завозами впередъ. Наша вспомогательная эскадра остановилась наканунѣ въ довольно тѣсномъ проходѣ и примѣръ фрегата «Патрикій», который только три дня тому назадъ, какъ я сказалъ, сталъ на мель на такомъ пунетѣ гдѣ значилась по картѣ глубина 20 сажень, заставилъ Балле не пренебрегать всякими мѣрами осторожности, а потому, несмотря на легкій вѣтерокъ попутный для его эскадры, на всѣхъ ея судахъ прежде всего укладывали перлины и верпы, а паруса пошли отдавать только тогда, когда завозы отвалили отъ борта.

Въ $\frac{1}{2}$ 7-го часа передовыя суда эскадры Балле снимались съ якоря. Впереди всѣхъ шелъ пакетботъ «Поспѣшный», промѣривая глубину; за нимъ вплоть въ обѣ стороны двигались каики и вели на буксирѣ оба бомбардирскія судна: «Перунъ» и «Громъ». Ихъ отправлялся ставить на мѣста самъ авангардный начальникъ Денисовъ. За ними шли шебеки: «Летучая», «Минерва», «Быстрая». Это было первое отдѣленіе эскадры. Какъ только оно тронулось съ мѣста, сдѣланъ былъ общій сигналъ: «приготовиться къ бою и потомъ былъ поднять молитвенный флагъ».

Выходя изъ-за острова Лехма, всѣ большія суда ставили паруса. За этимъ авангардомъ слѣдовали довольно близко и всѣ прочія суда эскадры.

Часу въ 10-мъ былъ сдѣланъ общій сигналъ: «атаковать непріателя». Бомбардирское судно «Громъ» должно было остаться на правомъ флангѣ и потому оно обходило рифъ, находившійся въ его правой рукѣ. Оно шло занять позицію у островка Кукуари противъ крайняго судна лѣваго крыла непріятельскаго строя. «Минерва» — 4-ая въ линіи — нѣсколько отставала и когда ей былъ сдѣланъ сигналъ съ пушкой: «вступить въ свое мѣсто», то въ помощь парусамъ она выкинула весла.

Около 10 часовъ пак. «Поспѣшный» поровнялся въ линіи съ непріятельскими канонерскими лодками, стоявшими у островка Варисари и тогда, по приказанію Денисова, на бомбардирскомъ «Перунѣ» раздался первый боевой, пробный выстрѣлъ изъ гаубицы; первый фонтанъ брызнулъ вблизи непріятельскихъ канонерскихъ лодокъ, но бомба еще до нихъ не достала и погрузилась въ воду.

Этотъ выстрѣлъ далъ поводъ непріятельскимъ судамъ открыть канонаду по нашимъ шебекамъ; но ихъ первый и самый бѣглый огонь не наносилъ еще намъ вреда. Въ $\frac{1}{2}$ 11-го часа «Поспѣшный», «Перунъ», съ ними вмѣстѣ три кайка и шебека «Летучая», находились уже въ разстояніи картечнаго выстрѣла отъ шведскихъ судовъ; за ними въ линію на OSO становилась на якорь шебека «Быстрая». Между «Быстрой» и «Летучей» вступила въ свое мѣсто шебека «Минерва»; но она видимо заторопилась и когда бросила якорь, то ея первые выстрѣлы били по сосѣдкѣ «Летучей». Всѣ эти суда, приходя противъ своихъ мѣстъ, на ходу клали сзади себя верпы для шпринговъ, потомъ шли далѣе, вступая въ свои мѣста, брали паруса на гитовы, посылали шлюпки съ завозами на линію, отдавали якоря и начинали бой изъ носовыхъ орудій, потомъ онѣ вытягивали боковые шпринги и поворачивались правымъ бортомъ къ непріателю. Выстрѣлы гудѣли чаще и чаще; вѣтеръ вер-

тѣлся и стихалъ и дымъ начиналъ застилать все поле сраженія.

Во все это время, Балле, внимательно слѣдилъ за порядкомъ движенія судовъ по своей эскадрѣ и, «Минервѣ» былъ снова поднять сигналъ «вступить въ свое мѣсто», а при томъ послѣдовали ей и два пушечныхъ выстрѣла съ выговоромъ. Но въ то же время на шебеѣ «Быстрой» ея командиру, лейтенанту Сарандиаски ядромъ оторвало ногу. Команду принялъ вмѣсто него, его помощникъ прапорщикъ морскаго батальона Николай Ковако. Онъ сталъ опасаться, что большой интервалъ, оставленный впереди, шебекой «Минервой» могъ стѣснить въ линіи прочія суда и потому поднялъ якорь, поставилъ форъ-марсель, вытравилъ свой кормовой перлинь и, подвинувшись впередъ, помѣстился рядомъ съ шебекой «Летучей». За тѣмъ «Минерва» осталась нѣсколько позади линіи; а такъ какъ въ дыму нашихъ переднихъ судовъ не было видно, то нѣкоторые изъ слѣдовавшихъ за ними держали строй по «Минервѣ» и становились на болѣе отдаленной дистанціи отъ непріятельской линіи.

Въ началѣ 12-го часа пришла на линію «Прозерпина» и стала подлѣ «Минервы», за «Прозерпиной» «Беллона», за ней фрегатъ «Симеонъ», за тѣмъ бомбард. судно «Громъ» притѣнулось къ мели, идущей отъ острова Кукуари, но скоро снялось при помощи кайковъ и вступило снова въ дѣло.

Около полудня на «Поспѣшномъ», «Перунѣ», «Летучей» и «Быстрой», стоявшихъ впереди всѣхъ прочихъ судовъ своей эскадры и служившихъ съ начала сраженія постоянной цѣлью для непріятельскихъ выстрѣловъ уже обиты были всѣ снасти, подбиты нѣкоторые орудія и ядра ихъ противниковъ пронизывали имъ насквозь оба борта. Наши кайки двигались на веслахъ и потому терпѣли меньше. Шведы получали на это добрые выстрѣлы въ отвѣтъ и у нихъ пошли ко дну, двѣ канонерскія лодки.

Это, я говорю, было около полудня. 15 судовъ нашей вспомогательной эскадры находились уже въ огнѣ у непріятеля, но при этомъ почти вся сила шведской артил-

леріи была сосредоточена на нашихъ судахъ, ближе подошедшихъ къ островку Варисари; ихъ командирамъ, а особенно капитанъ-лейтенанту Сенявину, командиру «Перуна», надобно было сохранять все мужество, для того, чтобы хладнокровно и безъ суэты, продолжать распоряжаться дѣйствіемъ орудій и управленіемъ судами.

Теперь недурно будетъ посмотрѣть, что дѣлалось въ это же самое время на сѣверѣ, въ эскадрѣ у Нассау-Зигена?

Я напому, что съ утра 13 августа, все разстояніе между обѣими нашими эскадрами было, приблизительно, верстъ 10, или до $5\frac{1}{2}$ итал. миль и что въ то время передовыя суда эскадры Балле были хорошо видны Н.-Зигену отъ острова Питкосари. Съ самаго разсвѣта въ этотъ день Н.-Зигенъ могъ хорошо соображать и соразмѣрять всѣ движенія своей флотилии съ дѣйствіями своей вспомогательной эскадры. Около 7 часовъ утра, эскадра Балле уже трогалась съ мѣста и легкій вѣтерокъ довольно опредѣлительно подувалъ отъ юга, но кромѣ тѣхъ частныхъ перемѣщеній въ судахъ, о которыхъ я прежде говорилъ, никакихъ еще общихъ распоряженій къ движенію по эскадрѣ у Нассау, не было сдѣлано.

Въ началѣ 11-го часа, какъ я сказалъ, раздался первый выстрѣлъ съ бомбарды «Перунъ» на вспомогательной эскадрѣ. Этотъ выстрѣлъ былъ сдѣланъ уже на разстояніи 4 миль, или 7 верстъ отъ передовыхъ судовъ нашей главной эскадры и только тогда отъ Н.-Зигена послѣдовалъ общій сигналъ: «идти въ атаку въ данномъ ордерѣ марша». А при этомъ очевидно было, что сигналъ «идти въ атаку», оказывался на дѣлѣ сигналомъ: трогаться съ мѣста и атаковать непріятеля тогда уже, когда эскадра приблизится къ нему на разстояніе выстрѣла, такъ какъ для дѣйствительной атаки ей приходилось еще сдѣлать переходъ отъ 3 до 5-ти верстъ.

Теперь необходимо будетъ объяснить также, что такое въ сигналѣ подразумѣвалось подъ словомъ «данный ордеръ марша».

Согласно предварительному распоряженію, сдѣланному Н.-Зигеномъ для атаки на непріятельскую флотилію, всѣ его суда были распредѣлены такимъ образомъ:

Лѣвый флангъ, подъ главнымъ начальствомъ Слизова, долженъ былъ трогаться первымъ. Онъ состоялъ, во-первыхъ, изъ трехъ бомбардъ. Бомбарды эти должны были занять позицію вплоть къ длинному, песчаному мысу Санданеми, — сѣверной оконечности Куцало-Мулима и къ островкамъ Микари. 10 или 12 кайковъ и дубель-шлюпокъ назначены были свозить десантъ, который состоялъ изъ 400 человекъ подъ начальствомъ бригадира Буксгевдена и буксировать 4 мортирные плоты. Этотъ десантъ имѣлъ назначеніемъ прикрывать батарею изъ трехъ единороговъ, которую онъ долженъ былъ поставить на Санданеми, а плоты надлежало помѣстить по восточную сторону этого же мыса.

Всѣ эти, упомянутыя здѣсь мортирные суда, ихъ было 7, также какъ и сухопутная батарея, имѣли назначеніемъ аффилировать правый флангъ линіи шведскихъ судовъ, выстроенныхъ по южную сторону острововъ Микари для обстрѣливанія «Королевскихъ воротъ»; за тѣмъ къ 3 бомбардамъ должны были примкнуть 2 коттера, 7 галеръ и 8 канонерскихъ лодокъ лѣваго же фланга; потомъ, по порядку, слѣдовали 8 галеръ кордебаталіи подъ командой гвардіи секундъ-маіора И. И. Кушелева.

Рядомъ съ ними, въ центрѣ и въ плотной линіи, слѣдовали 5 крупныхъ, парусныхъ судовъ, подъ начальствомъ капитана 2 ранга Хрущева. Послѣдніе должны были становиться на шпрингъ правымъ бортомъ къ непріятелю и сбивать его суда, находившіяся прямо противъ прохода Руоченсальми. За тѣмъ на правомъ флангѣ, у графа Литта, оставалось 7 галеръ, которымъ назначалось обстрѣливать шведскую позицію отъ острововъ Койромсари и Тиртини. Изъ 14 остававшихся на этомъ флангѣ канонерскихъ лодокъ, 6 присоединялись къ своимъ галерамъ и состояли подъ командой гвардіи капитана Болотникова, а 8 подъ начальствомъ маіора Хвостова должны были идти отыскивать

прохода на малый рейдъ и, въ случаѣ неудачи, присоединиться къ Болотникову.

Теперь мы послѣдуемъ за движеніемъ всѣхъ этихъ судовъ.

Какъ только на адмиральской галерѣ появился сигналъ «идти въ атаку», флотилія немедленно тронулась съ мѣста.

Передовые канки и канонерскіе лодки потянулись съ десантомъ и плотами къ Санданеми; за ними пошли бомбарды галеры и коттеры. Къ полудню только лѣвый флангъ Слизова былъ ближе всѣхъ къ непріятелю и на дальнемъ еще разстояніи изъ-за островковъ Микари открылъ по немъ канонаду. Передовыя суда свозили десантъ на Санданеми, а съ плотовъ и бомбарды начали дѣйствовать изъ мортиръ. Шведскія суда, ближайшія къ Куцало-Мулиму, были засыпаны нашими тяжелыми снарядами и одна канонерская лодка у нихъ немедленно пошла ко дну; но вѣтеръ былъ южный и когда весь страшный пушечный дымъ повалилъ на нашу эскадру, то шведскія суда, подъ прикрытіемъ дыма, не замедлили сомкнуть линію къ проходу Руоченсалми. Онѣ всѣ тотчасъ же вышли изъ-подъ навѣсныхъ выстрѣловъ, нашихъ тяжелыхъ орудій лѣваго фланга, не переставая намъ отвѣчать изъ своихъ пушекъ на приличномъ разстояніи.

Я напому, что всѣ галеры наши, трогаясь съ мѣста, должны были еще огибать островки Коргесари и потому вступали въ битву только съ исхода 1 часа пополудни, тогда какъ, тяжелыя, парусныя суда Хрущова, подъ своими веслами и вовсе впередъ не подвались и потому 6 остальныхъ канковъ графа Литта принуждены были ихъ взять на буксиръ. Къ нимъ же на помощь спѣшилъ Н.-Зигенъ обращаться и канонерскія лодки отъ Слизова.

Въ это время, на нашемъ правомъ крайнемъ флангѣ, Хвостовъ повелъ свои канонерскія лодки въ проходъ между Тальхольмомъ и твердымъ берегомъ; но такъ какъ грунтъ оказался въ этомъ мѣстѣ полонъ мелей и каменьевъ, то необходимо было промѣривать глубину, а въ это время со шведскихъ малыхъ судовъ, оставленныхъ для защиты прохода, ядромъ разбило въ дребезги ту шлюпку, на которой находился Хвостовъ. Его самого, едва удалось спасти и

послѣ разныхъ затрудненій онъ успѣшилъ присоединиться къ графу Литта.

Я прежде говорилъ, что четыре шведскія бомбарды помѣстились подъ прикрытіемъ высокаго камня Койромсари. Во время приближенія нашихъ галеръ изъ бордебаталиі къ проходу Руоченсальми, онѣ могли, совершенно безнаказанно встрѣчать ихъ, своими, навѣсными выстрѣлами. Такимъ образомъ, въ исходѣ перваго часа раздался тяжелый ударъ и одна изъ нашихъ галеръ, «Цивильскъ», взлетѣла на воздухъ отъ попавшей въ нее бомбы. Потеря могла быть тяжелая: на галерѣ находилось до 300 человекъ команды, но такъ какъ на этого рода судахъ, вообще, крѣйтъ-камера помѣщалась неглубоко, то взрывомъ убило и переранило не такъ много и большая часть людей была спасена. Впрочемъ, значительное поврежденіе понесла сосѣдняя съ ней адмиральская галера «Хитрая», которая тоже загоралась и нѣсколько человекъ было ранено осколками на нашихъ прочихъ судахъ.

Въ исходѣ 3 часа, только при общихъ усиліяхъ канковъ и канонерскихъ лодокъ, успѣли, наконецъ, подтащить къ проливу полупрамы и прочія наши крупныя суда и установили ихъ подлѣ прохода на шпрингѣ, а графъ Литта не безъ труда зашелъ между Эмборомъ и Койромсари и началъ доставать съ галеръ, по мортирнымъ, шведскимъ судамъ.

Но при всемъ томъ эскадра Н.-Зигена продолжала сражаться сряду три часа, безъ всякаго, видимаго результата. Давно уже всѣ шведскія суда отъ островковъ Микари удалились въ глубину рейда и оттуда обстрѣливали одну дѣфилю Королевскихъ воротъ, тогда какъ полная невозможность для нашихъ судовъ пробраться за острова и густой дымъ, разстилавшійся въ нашу сторону и мѣшавшій намъ цѣлиться по тѣмъ изъ непріятельскихъ судовъ, которыя безпрестанно къ намъ приближались, не только не давали намъ никакихъ шансовъ, получить какой-нибудь перевѣсъ, но и не оставляли даже надежды вступить въ настоящее дѣло съ шведской флотиліей. А между тѣмъ выстрѣлы шведовъ, какъ бы дразнили и не переставали насъ тревожить; они выры-

вали у насъ людей—и часу въ 4 пополудни, когда Слизовъ объѣзжалъ на шлюпкѣ свою эскадру, а при немъ находился подштурманъ Павловъ для записыванія происшествій, то подштурмана ядромъ разорвало пополамъ, а Слизова *комтизило*.

Во все это время эскадра Балле находилась въ наиболѣе жестокомъ огнѣ съ непріятелемъ.

Шведы, какъ я прежде сказалъ, имѣли противъ нея полуторный перевѣсъ въ артиллеріи. Они находились неподвижно на позиціи; изъ всѣхъ орудій своихъ, они, самими прицѣльными выстрѣлами, встрѣчали поочередно всѣ наши суда, входившія въ линію, тогда какъ судамъ нашимъ приходилось двигаться, приближаться носомъ впередъ, подвергаясь продольнымъ выстрѣламъ инеиначе дѣйствовать въ началѣ, какъ изъ однихъ своихъ погонныхъ и носовыхъ орудій. Шансы у Балле со шведами очевидно были далеко неравные.

Въ первомъ часу входила въ линію шебека «Діана» и становилась между фрегатомъ «Симеонъ» и бомбардирскимъ судномъ «Громъ»; за ней двигались коттеры «Лебедь» и «Бакланъ». Но было уже тѣсно и потому Балле, Денисовъ и Винтеръ, употребляя завозы и буксиры выравнивали и уменьшали интервалы. Сраженіе продолжалось самое упорное. Часу во второмъ, при общемъ ожесточеніи противниковъ, разстояніе между ними незамѣтно уменьшилось; ядра на нашихъ судахъ начали убывать и потому пошли въ дѣло кнпели, дrevгaглы, картечи—безъ всякаго различія.

Въ началѣ 2 часа шебека «Летучая» была уже порядочно разбита. Командиръ ея, адъютантъ гр. Чернышева, Рябининъ, добросовѣстно исполнилъ долгъ свой; онъ самъ и офицеры его были ранены. Число всѣхъ прочихъ убитыхъ и раненыхъ у него доходило почти до половины команды; пробоинъ въ шебекѣ было 83; шлюпки всѣ разбиты; паруса, мачты, рей—все это было изуродовано выстрѣлами; при этомъ, съ правой стороны подбито 7 пушекъ, а повернуться лѣвымъ бортомъ подъ жаркимъ огнемъ у непріятеля было невыгодно и почти неразумно, а къ тому же и снаряды у него стано-

вились въ исходѣ и потому, онъ вынужденъ былъ первымъ поднять сигналъ: «терплю бѣдствіе». Въ $\frac{1}{2}$ часа шебекѣ дозволено было выйти изъ линіи. Тогда, за недостаткомъ рукъ и времени для того, чтобы вынимать якоря и шпринги, ванатъ и боковыя перлиня были обрублены и шебека на заднемъ своемъ завозѣ потянулась къ островку Товаури, продолжая въ то же время отстрѣливаться отъ непріятельскихъ канонерскихъ лодокъ, которыя выходили впередъ и старались ее окружить. За тѣмъ прибылъ къ ней на дубель-шлюпѣ Денисовъ и повелъ ее скорѣе за линію, очищая мѣста оставшимся еще въ резервѣ шебекѣ «Легкой» и судну «Осторожному». Суда эти плотно вдвигались на мѣсто, взамѣнъ выбывшей изъ строя шебеки «Летучей».

Итакъ, въ началѣ 3 часа, всѣ суда эскадры Балле находились уже въ линіи и въ полномъ жаркомъ сраженіи съ непріателемъ, а одно изъ нихъ—шебека «Летучая» выходила за линію. Скоро за тѣмъ, убить, былъ командиръ фрегата «Симеонъ» капитанъ-лейтенантъ Гринъ и Денисову велѣно было заступить его мѣсто. Около того же времени капитану 1 ранга Винтеру оторвало руку.

Въ 3 часа, съ пакетбота «Поспѣшный» сдѣланъ былъ сигналъ «терплю бѣдствіе», и съ «Симеона» штурманъ Екимовъ вызвался ѣхать на шлюпѣ выводить его изъ-подъ выстрѣловъ, но пакетботъ былъ весь разбитъ и сталъ тонуть, а въ шлюпку Екимова попали два ядра, которыми обломало у нея борты и весла и принудило его воротиться на фрегатъ.

Въ $3\frac{1}{4}$ часа былъ поднятъ на «Перунѣ» сигналъ: «терплю бѣдствіе» и другой фрегатскій штурманъ Яровъ, взялся его выводить на буксирѣ и помочь завести верпы. Но такъ какъ самый сильный огонь непріятеля, направленъ былъ въ эту сторону, то два его перлиня были перебиты ядрами, буксиръ же противъ вѣтра дѣйствовалъ слабо, а вскорѣ и шлюпка Ярова была разбита, такъ, что ему самому, пришлось вплавь спастись на фрегатъ.

Въ исходѣ 4-го часа, поднятъ былъ на шебекѣ «Быстрой» сигналъ: «терплю бѣдствіе»; въ настоящее время это было

въ линіи пятое судно. Около 4-хъ часовъ пополудни, дѣла на эскадрѣ Балле уже находились въ довольно тревожномъ положеніи:

Пакетботъ «Поспѣшный» потерялъ всѣ свои перлиня и канаты; орудія у него были подбиты и вѣтромъ его несло на шведскія суда. Командиръ его былъ убитъ, команда на половину перебита и онъ былъ окруженъ и захваченъ шведскими канонерскими лодками; только 11 человекъ его людей явились на фрегатѣ «Симеонъ», а прочіе, оставшіеся на немъ въ живыхъ, не могли уже болѣе защищаться.

Скоро за тѣмъ съ бомбарды «Перунъ», тоже на фрегатѣ «Симеонъ» прибыла шлюпка съ извѣстіемъ, что командиръ ея капитанъ-лейтенантъ Сенявинъ (Сергѣй) раненъ: что у него перебиты всѣ перлиня и канаты, а орудія остаются въ бездѣйствіи за неимѣніемъ снарядовъ и потому онъ больше не можетъ защищаться. На шлюпкѣ прибылъ съ него лейтенантъ Борисовъ и 4 человека матросовъ.

Слѣдующія суда наши въ линіи, шебека «Легкая», «Секретное» и «Осторожное», точно также подняли сигналы «терплю бѣдствіе» и небольшое число нашихъ ваиковъ не могло оказать имъ всѣмъ никакой помощи противъ усиленной атаки шведскихъ галеръ и канонерскихъ лодокъ. Оба судна «Легкая» и «Осторожное» пошли сдаваться назадъ на шпрингахъ и буксирахъ.

За тѣмъ стали жаловаться на подбитые перлиня, орудія и недостатокъ снарядовъ шебеки «Минерва», потомъ «Прозерпина» и «Беллона». Всѣ онѣ, потеряли свои верпы и подавали другъ другу кабельтовы, чтобы удержаться на мѣстѣ; всѣхъ крѣпче держался Денисовъ на фрегатѣ «Симеонъ» и еще продолжалъ усиленно и дѣятельно отстрѣливаться отъ наступавшихъ на него, шведскихъ гребныхъ судовъ.

Часовъ съ 4-хъ пополудни, весь ходъ сраженія, хорошо уже обозначился; наша вспомогательная эскадра, видимо начала ослабѣвать. Правое крыло и центръ шведской главной эскадры, стоявшіе отъ острова Варисари, значительно потерпѣли въ свою очередь. Но лѣвый флангъ шведовъ

*

былъ лучше защищенъ со стороны нашей арьергардіи островкомъ Кукуари и рифомъ, идущимъ отъ него къ острову Лехма. Онъ понесъ только небольшія поврежденія, а между тѣмъ Эренсверду дали знать, что его бомбардирскія суда отбиты изъ-подъ Койромсари и что проходъ Руоченсалми уже довольно слабо защищенъ тѣми малыми судами, которыя тамъ были поставлены. Тогда онъ поспѣшилъ послать туда на подкрѣпленіе одну изъ турумъ своего центра «*Sellanz-Verre*», меньше прочихъ потерпѣвшую во время боя. Командиръ этой турумы, однакоже, слишкомъ поспѣшилъ исполнить данное ему порученіе. Онъ поставилъ большіе паруса и, заходя къ Тиутине, очень плотно врѣзался на мель южнѣе этого острова. Разстояніе, отдѣлавшее туруму отъ ея эскадры, было немного болѣе версты и потому Эренсвердъ очень скоро узналъ о несчастіи постигшемъ *Sellanz-Verre* и на помощь къ ней отправилъ удему *Odenz*.

Между тѣмъ, какъ я сказалъ, часовъ около трехъ Н.-Зигенъ находился въ самомъ непріятномъ, нравственномъ настроеніи. Ему еще съ 5-ти часовъ утра, говорили о предположеніи, что проходъ въ Королевскія ворота могъ быть запруженъ; но онъ этому не повѣрилъ и все почему-то сохранялъ увѣренность, что шведы имѣютъ желаніе сразиться собственно съ его эскадрой. До 3-хъ часовъ, онъ не терялъ еще надежды, что ему возможно будетъ подвинуться впередъ между камнями, достаточно близко къ шведскимъ судамъ, чтобы легко доставать до нихъ ядрами изъ пушекъ и только, въ 4-мъ часу пополудни, послѣ четырехчасоваго сраженія, пришлось ему убѣдиться, что всѣ доступы къ шведской флотиліи ему заперты и что на югѣ въ эскадрѣ у Балле, скрытой отъ него въ густомъ дыму, выстрѣлы болѣе нежели на половину начали рѣдѣть. По счастью для Н.-Зигена, обстоятельства, независимо отъ него самого, постепенно у него измѣнились подъ руками, его каяки уже высадили Буксгевдена на Санданеми, мортирные плоты были поставлены на позицію и давно уже оставались безъ дѣйствія. Канонерскія лодки Хвостова присоединились къ Болотникову, а тогда, всѣ мелкосидящія суда отправились ощупывать

каменя и искать проходовъ. Уже долго на лѣвомъ флангѣ трудился Слизовъ по островкамъ Микари, а въ центрѣ матросы наши и гвардейскіе солдаты возились въ дыму около шведскихъ затопленныхъ транспортовъ. Несмотря на крайнюю неудобность работы въ водѣ, они похватили отовсюду имѣвшіеся на галерахъ топоры, ломы и багры, вколачивали клинья въ торчавшіе изъ воды шпангоуты и обрывали обшивныя доски. Часу въ 5-мъ на этомъ пунктѣ, работа видимо уже подавалась впередъ. Шведскія ядра доставали сюда довольно часто и по временамъ разносили и убивали рабочихъ; но матросы налегали, судовые члены подавались, а на мѣсто убитыхъ являлось вдвое больше новыхъ охотниковъ и наши офицеры брались за работу наравнѣ съ своими подчиненными, а въ то же время и на правомъ флангѣ нашимъ, дѣятельно производилъ промѣръ графъ Литта и подавался впередъ съ своими канонерскими лодками между островами Койромсари и Тиутине; за нимъ, слѣдомъ, шли три его галеры, которыя прикрывали промѣрные шлюпки выстрѣлами и дымомъ.

Наконецъ, около 5-ти часовъ пополудни, неистовые крики ура! огласили воздухъ; канонерскія лодки графа Литта, наконецъ прорвались на рейдъ за острова. Онѣ, въ числѣ 12-ти, дефилировали изъ прохода, строили линію и окружали стоящую на мели туруму, а вмѣстѣ съ тѣмъ отрѣзывали отступленіе и удемъ *Одену*. Послѣ самой горячей и непродолжительной схватки, гдѣ съ нашихъ канонерскихъ лодокъ дѣйствовали не только картечью, но и ружейными выстрѣлами въ упоръ—оба шведскія судна и турума и удема, спустили флаги.

Но именно въ это же самое время, то есть около 5 часовъ, наступало самое хлопотливое дѣло у Балле. Изъ его 6-ти кайковъ на трехъ были перебиты весла и сдѣланы другія поврежденія, а остальные три, насилу успѣвали отбуксировывать противъ вѣтра, наиболѣе пострадавшія изъ парусныхъ судовъ эскадры.

Отъ «Перуна» и «Поспѣшнаго» они были уже отбиты и потому слѣдовало спасать что было возможно, то есть шебеки: «Летучую», «Легкую» и судно «Осторожное».

Балле получилъ отъ Н.-Зигена наставленіе «заслонять шведамъ пути къ отступленію» и онъ имѣлъ полное желаніе и намѣреніе это въ строгости выполнить. Но именно въ 6 часу, въ самый для него тяжелый моментъ—когда въ его глазахъ, шведскія легкія суда, уводили уже у него два его крупныя судна, когда ему приходилось спасать наиболѣе пострадавшую часть своей эскадры, когда вѣтеръ поворачивалъ отъ SW и большая часть его боевыхъ, гребныхъ судовъ и шлюпокъ были перебиты отъ дѣйствія непріятельской артиллеріи, а ему приходилось всѣ перемѣщенія своихъ судовъ производить не иначе, какъ на завозахъ и на греблѣ, именно, въ эту критическую для него минуту, когда не только весь плесъ, гдѣ происходило сраженіе, но и вся окрестность были занесены густымъ дымомъ—онъ не имѣлъ никакихъ извѣстій отъ Н.-Зигена. А кромѣ того,—Балле былъ очевидцемъ, что Н. Зигенъ не выполнилъ самъ даннаго ему обѣщанія: «атаковать немедленно же шведовъ, какъ только онъ, Балле, съ эскадрой тронется съ мѣста». Онъ видѣлъ самъ, что Н.-Зигенъ не спѣшилъ трогаться съ мѣста во все утро и повелъ въ атаку суда свои только послѣ перваго боеваго выстрѣла съ его эскадры, а въ дѣйствительное сраженіе вступилъ уже около 2 часовъ спустя послѣ того. И вотъ теперь, онъ уже около 7 часовъ сряду сражался съ превосходными силами непріятеля. Самые храбрые его офицеры были убиты, или ранены; прошло уже около 6 часовъ, какъ Н.-Зигенъ самъ открылъ огонь — и не было никакого отъ него извѣстія!

Это все заставило Балле сильно усомниться, вообще въ возможности удержать за нами поле сраженія и заставило его думать скорѣе о томъ, что эскадра его совершенно напрасно оказала неимовѣрныя усилія, стараясь такъ долго занимать свою позицію, сильно при этомъ пострадала, понесла большую убыль въ людяхъ и лишилась двухъ своихъ судовъ. Пришло уже то время, когда ему, несмотря на то что приходилось думать о спасеніи своихъ поврежденныхъ судовъ и о тѣхъ мѣрахъ, которыя онъ могъ принять, чтобы по меньшей мѣрѣ поставить въ достаточное, оборо-

нительное положеніе, довольно разстроенную свою эскадру. Въ 7 часу вечера, вмѣстѣ съ Денисовымъ, Балле старается привести въ порядокъ свои суда и установить ихъ въ линію отъ Війкара до Лехмы уже лѣвой стороною къ непріятелю, чтобы имѣть возможность встрѣтить шведовъ болѣе уцѣлѣвшими бортами своихъ судовъ.

Поле битвы было покрыто пушечнымъ дымомъ, люди утомлены до-нельзя, послѣ 8 часового сраженія и крайне усиленной работы съ раннего утра; суда на половину безъ средствъ къ передвиженію и вѣтеръ противный.

Можно легко вообразить, сколько неодолимыхъ затрудненій представило ему выполненіе не только порученія Н.-Зигена, но и своего собственнаго, уже болѣе крайняго предположенія.

Съ 6 часовъ пополудни началъ Балле свое общее отступленіе, маскируя его всѣми мѣрами и прикрываясь самыми частыми выстрѣлами изъ всѣхъ ретирадныхъ орудій. На лѣвый флангъ къ Війкару велъ Денисовъ свой фрегатъ. Рядомъ съ нимъ, по порядку, становились наименѣе потерпѣвшіе отъ сраженія, сначала шебека Діана, потомъ бомбардирскій Громъ, за нимъ коттеры, и т. д., переходя къ болѣе пострадавшимъ.

Балле посылалъ даже торопить нагрузку фрегата «Патрикій», который въ это время снялся съ мели потому что въ 8 часу онъ видѣлъ ясно, какъ всѣ шведскія суда, находившіяся передъ нимъ, торопливо поднимали якоря и трогались къ югу и—какъ всѣмъ, одинаково съ нимъ, казалось на эскадрѣ—съ явнымъ намѣреніемъ атаковать ее въ свою очередь. Уже выстрѣлы съ фрегата «Симеонъ» и «Беллоны» доставали снова до непріятеля и тогда только въ густомъ дымѣ, при заходящемъ солнцѣ, слышались нашимъ крики ура и изъ-за шведскихъ судовъ, поспѣшно уходившихъ за Війкаръ, въ неумолкаемомъ огнѣ появились наши канни и дубель-шлюпки.

Я говорилъ, что около 5 часовъ, графъ Литта, ввелъ у Тіутине на роченсальскій рейдъ 12 канонерскихъ лодокъ. Онъ хотѣлъ тамъ же пройти и съ своими галерами, но глубина

ихъ не пропустила и онъ присоединился къ нашимъ прочимъ судамъ у Королевскихъ воротъ. Наконецъ въ 7 часу—послѣ немовѣрныхъ усилій нашихъ командъ и офицеровъ, послѣ тяжелой работы и порядочнаго урона въ людяхъ отъ непріятельскихъ выстрѣловъ—удалось намъ разломать и растащить на такую часть суда, затопленныя шведами, что въ Королевскія ворота могли протиснуться галеры и это было окончательнымъ нашимъ торжествомъ.

Какъ только появились на рейдѣ наши галеры, видъ сраженія быстро измѣнился: всѣ шведскія суда, защищавшія роченсальмскій проходъ, спѣшили ретироваться къ той линіи своихъ крупныхъ судовъ, которая продолжала еще перестрѣлку съ эскадрой Балле. Эренсвердъ, сражавшійся уже въ теченіе 9 часовъ съ порядочнымъ урономъ въ людяхъ и большими поврежденіями въ судахъ, при первомъ появленіи нашихъ галеръ отъ Койромсари, не видѣлъ болѣе возможности удержаться на рейдѣ и отдалъ общій по своей флотиліи приказъ: ретироваться юго-западнымъ проходомъ въ Ловизу, а самъ уѣхалъ къ королю на островъ Котку.

Въ этомъ отступательномъ движеніи шведской флотиліи, впереди, пошли *изъ* мортирные суда, потомъ, наиболѣе поврежденные отъ нашихъ выстрѣловъ *весельныя* суда, находившіяся при защитѣ Королевскихъ воротъ. Это было въ 7 часу. Всѣ передвиженія ихъ были скрыты отъ насъ въ дыму, который разстилался отъ эскадры Балле и съ островковъ Микари. Но шведскимъ тяжелымъ судамъ, пришлось не такъ легко совершать отступление. Суда эскадры Н.-Зигена, дефилировавшія въ Королевскія ворота, еще мало потерпѣли отъ выстрѣловъ, а ихъ было числомъ 54 галеръ, кайковъ и канонерскихъ лодокъ. Наши люди нетерпѣливо ожидали этого прорыва 7 часовъ сряду и, оживленные конечнымъ словомъ этихъ ожиданій и своихъ усилій, они вели суда свои на шведскую эскадру цѣлымъ потокомъ, въ разсыпную, и подходили прямо сражаться на пистолетный выстрѣлъ. Весь рейдъ покрылся гуломъ отъ выстрѣловъ и криковъ. Отъ насъ сражались одними картечами и ружейными залпами почти въ упоръ и крупнымъ шведскимъ судамъ имѣв-

шимъ поврежденія, было трудно спастись отъ нашихъ малыхъ военныхъ судовъ, легко подвигавшихся на греблѣ.

Первой добычей нашей, послѣ прорыва, сдѣлались наши собственныя суда изъ эскадры Балле «Перушъ» и пакетботъ «Послѣдній». Послѣдній сильно тежъ и оставленъ былъ шведами на мель, потомъ былъ взятъ шведскій фрегатъ *Аф-Тролле*, вѣстѣ съ которымъ захвачены были и тѣ суда, которыя его вели на буксирѣ: 1 галера и 1 канонерская лодка. Отставшіе отъ прочихъ и окруженные нами отовсюду, они сдались почти на своей позиціи, гдѣ *Аф-Тролле*, сражался противъ судовъ эскадры Балле. Другое шведское судно, настигнуто было нашими нѣсколько далѣе, около островка Товаури; это была турума *Ровальдъ*, на которой находился одинъ изъ начальниковъ отдѣленія шведской флотиліи, подполковникъ Розенштейнъ.

Турума *Ровальдъ* сдалась около 10-ти часовъ вечера уже въ порядочной темнотѣ и въ дыму и только радостныя крики нашихъ командъ, могли возвѣститъ всѣмъ прочимъ судамъ, о нашемъ новомъ призѣ. Еще позже, часу въ 12-мъ ночи, за островомъ Війкаромъ, почти онцупью настигнута была адмиральская турума *Бьернъ-Иерсида*. Въ послѣднее время преслѣдованія, эта турума начала уже слабо отвѣчать на наши выстрѣлы и галера графа Литта приблизилась, чтобы ея овладѣть, но тогда съ турумы былъ сдѣланъ залпъ картечью какъ по галерѣ, такъ и по двумъ канонерскимъ лодкамъ, ближе прочихъ наступавшимъ на нее. На всю эту перестрѣлку, подошлѣи сюда же и другія наши канонерскія лодки и около полуночи, въ полной темнотѣ и дыму еще происходила самая жаркая схватка; турума рѣшилась защищаться и старалась уйдти тогда какъ наши мелкія суда окружили ее и рѣшились не выпускать ее изъ руки. Одна изъ нашихъ лодокъ, подъ командой подпоручика Бобарыкина, хотѣла покончить съ ней при помощи абордажа, но въ ту минуту, когда она подходила къ турумѣ, въ ея крѣйтку-камеру упала непріятельская граната и лодка взлетѣла на воздухъ. Пламя ярко освѣтило картину боя и на нѣсколько моментовъ, пальба прекратилась съ обѣихъ сторонъ. У насъ

старались спасти изъ воды уцѣлѣвшихъ со взорванной лодки людей, а на турумѣ тушили загорѣвшіеся паруса и снасти. Наконецъ, тѣснимая и окруженная отовсюду, часу во 2 ночи, *Бьерн-Тёрнсида* сдалась. На ней въ продолженіе всего сраженія, убиты были послѣдовательно, одинъ за другимъ, четыре командира и была перебита и переранена большая часть команды; флагъ былъ сбитъ. Но такъ какъ, она одинъ разъ уже обманула насъ своимъ молчаніемъ, то лодки наши еще продолжали ее усердно добивать, когда уже на ней никто не защищался и рѣшились ею овладѣть только на крикъ нашихъ матросовъ, находившихся на ней въ плѣну съ бомбардирскаго судна «Перунъ».

Какъ я сказалъ уже—ночь была темная, безлунная, небо покрылось облаками и тяжелая завѣса дыма лежала надъ мѣстомъ битвы. Со взятіемъ турумы *Бьерн-Тёрнсида* въ исходѣ 2 часа, утромъ 14 августа, окончилось дѣйствительное сраженіе. Но еще наши болѣе ретивыя галеры и канонерскія лодки провожали остатки шведской флотиліи по пути въ Ловизу даже за островъ Муссало и далѣе; оттуда еще въ 4 часу утра, слышались ихъ рѣдкіе выстрѣлы и только на большемъ свѣту все смогло. А въ это же время на сѣверѣ показалось огромное пламя, освѣтившее весь горизонтъ, и послышалось сряду множество взрывовъ.

И прежде говорилъ, что на маломъ роченсальмскомъ рейдѣ и ближе къ устьямъ Кюменя у шведовъ расположены были всѣ ихъ мелкія и транспортныя суда. Когда мѣсто сраженія на рейдѣ наводнила наша флотилія, которая дохватывала все что ей попадалось подъ руки и всякая возможность спасти эти суда была очевидно потеряна, то король Густавъ и Эренсвердъ занялись ихъ уничтоженіемъ, и всѣ онѣ были преданы пламени, зарево отъ котораго, смѣшанное съ дымомъ, стоявшимъ на мѣстѣ побоища, составляло выразительный конецъ этого упорнаго сраженія. Шведскихъ судовъ сожженныхъ такимъ образомъ при осмотрѣ малаго рейда, по сохранившимся отъ нихъ днищамъ насчитано у насъ было болѣе 30 ти.

XVI.

Послѣдствія сраженія.

Отягчительныя потери.—Результаты нашей побѣды.—Памятная надпись.—Заключеніе.

Итакъ, 14 августа, утромъ, разбитая шведская флотилія была на пути въ Ловизу. Намъ достались въ руки 5 изъ числа 13 ея крупныхъ судовъ, 1 галера, 1 канонерская лодка и 2 госпитальныхъ судна, которыя захвачены были уже изъ-подъ непріятельскихъ батарей въ устьяхъ Кюмена; сверхъ того, у шведовъ потоплены были въ сраженіи 3 канонерскія лодки, а послѣ сраженія сожжено болѣе 30 транспортныхъ и малыхъ военныхъ судовъ. Въ этомъ состояли значительныя матеріальныя потери шведовъ за дни 13 и 14 августа. Мы потеряли, съ своей стороны, отъ взрывовъ 1 галеру и 1 канонерскую лодку. Въ плѣнъ мы взяли на шведскихъ судахъ 37 чел. офицеровъ и 1100 человекъ нижнихъ чиновъ.

Юлленгранатъ считаетъ, что общая потеря у шведовъ людьми состояла изъ 45 чел. офицеровъ и 1300 рядовыхъ и будто бы въ этомъ же числѣ состояли какіе-то 500 чел. больныхъ, остававшихся на островѣ и на госпитальныхъ судахъ. Исторія правдоподобная, но сполна основанная на всѣхъ извѣстныхъ реляціяхъ короля Густава III. Мы взяли, правда, на одной турумѣ *Бьернз-Тернсида* 80 чел. раненыхъ въ сраженіи, но это не были больные съ острова и на той же одной турумѣ было 43 человекъ убитыхъ. А если полагать на трехъ турумахъ до 600 чел. команды, по счетамъ самихъ же шведовъ, на удемѣ и фрегатѣ до 250, на галерѣ до 300, на канонерской лодкѣ до 70-ти и 50, на двухъ госпитальныхъ судахъ, что составитъ вмѣстѣ 1270 чел. и выключая убитыхъ, мы получимъ ровно взятыхъ нами 1100 чел. плѣнныхъ, между которыми, никакимъ, постороннимъ больнымъ не останется никакого мѣста.

Но это едва ли справедливо.

15½ часовъ жестокой канонады изъ нашихъ орудій ядрами, вѣшпелями, картечью и даже ружейнаго огня на

самомъ близкомъ разстояніи не могли ограничить потерю шведовъ убитыми и ранеными только въ 200 человекъ, какъ это выходитъ по счету Юлленграната. Въ какой степени въ этомъ случаѣ надо полагаться на исчисленія шведскихъ историковъ—можно видѣть изъ того уже, что всѣ они безбоязненно число нашихъ судовъ, находившихся во время сраженія въ эскадрѣ у Н.-Зигена, изображаютъ цифрой 78 вмѣсто 66-ти, а у Балле цифрой 28 вмѣсто 20; свои же собственные они убавляютъ до 40 вмѣсто 62, не считая тѣхъ, которыя хорошо сражались на маломъ рейдѣ, отдѣльно, противъ нашихъ канонерскихъ лодокъ, находившихся подъ начальствомъ Хвостова и даже не допустили ихъ проникнуть на рейдъ, сѣвернѣе острова Тальхольма. Юлленгранатъ очевидно руководствуется своими официальными донесеніями, которыя имѣли въ обыкновеніи уменьшать свои силы и потери и, обратно, увеличивать наши. Мы имѣемъ очевидныя доказательства того, что шведы не имѣютъ обстоятельныхъ свѣдѣній о своихъ собственныхъ силахъ, участвовавшихъ въ этомъ сраженіи. Ихъ геммемы были у нихъ вооружены 24-мя орудіями 36 фунт. калибра. Юлленгранатъ, а за нимъ Лавентъ и Манкель показываютъ судно *Оденз* геммемой и на планахъ и въ текстѣ. Но мы имѣемъ самыя фактическія доказательства, что *Оденз* былъ только удемой и именно потому, во-первыхъ, что на немъ было всего только 20 орудій 12-фунт. калибра; а во вторыхъ, что размѣрами онъ былъ несравненно менѣе геммемы; все это намъ легко было повѣрить, когда онъ былъ взятъ нами въ плѣнъ и ходилъ по рукамъ и въ эскадрѣ и въ портѣ съ полными описями его величины, вооруженія и артиллеріи.

Наши потери въ людяхъ состояли изъ 15 чел. убитыхъ офицеровъ (изъ числа ихъ 4 штабъ-офицера), раненыхъ офицеровъ 39 чел. и изъ этого числа тяжело раненые: Винтеръ, Сарандинаки и гвардіи капитанъ Олсуфьевъ; съ «Перуна» и «Поспѣшнаго» въ плѣну осталось двое. Всего выбывшихъ изъ строя офицеровъ 56 чел. Нижнихъ чиновъ мы потеряли 368 убитыми, 589 ранеными и 22 чел. плѣнными. Общей

потери у насъ выбывшими изъ строя 1035 человекъ. Всѣхъ снарядовъ изъ однѣхъ орудій, не считая фалконетныхъ и ружейныхъ, выпущено около 19 тысячъ.

Въ тактическомъ отношеніи можно будетъ сдѣлать на это сраженіе такого рода замѣчанія:

Нассау-Зигенъ слишкомъ увлекся своимъ стараніемъ, чтобы сначала вовлечь въ наиболѣе горячую схватку эскадру Балле. Если бы онъ, согласно мнѣнію Круза, началъ самъ атаку хотя бы съ оставленіемъ въ эскадрѣ у себя и большаго числа судовъ, то свѣжая, резервная эскадра на югѣ, могла бы вѣрнѣе или стать разбитой шведской эскадрѣ на выходѣ съ большаго роченсальскаго плеса и довершить ея уничтоженіе, или же въ помощь Н.-Зигену атаковать ее на самомъ рейдѣ, когда она была бы ослаблена нашими главными силами. Но тутъ, конечно, рождался вопросъ о возможности вступленія на роченсальскій рейдъ эскадры Н.-Зигена въ томъ случаѣ, когда бы вся флотилія Эрнсьерда защищала сѣверные доступы на этотъ рейдъ?

Второе замѣчаніе можетъ быть сдѣлано такого рода: Н.-Зигенъ простоялъ слишкомъ мѣсяцъ у Фридрихсгама въ ожиданіи прибытія вспомогательныхъ судовъ. Ему бы слѣдовало въ это время вспомнить, что для полнаго прегражденія шведамъ отступательнаго движенія съ роченсальскаго плеса—какъ того онъ и самъ съ самаго начала добивался—недурно было бы поставить два или три линейные корабли, на юго-западномъ и самомъ свободномъ выходѣ съ плеса, то есть между островами Муссало и Лехма; и эти два корабли, безъ малѣйшаго сомнѣнія, довершили бы дѣло полнаго истребленія шведской флотиліи, какъ оно было задумано Н. Зигеномъ и ведено въ теченіе довольно продолжительнаго времени.

Все это, можетъ быть и были нѣкоторые промахи съ его стороны, но такіе промахи, которые выкупились, какъ кажется, сполна его энергіей въ доведеніи своего плана до конца и довольно удачнымъ его выполненіемъ: побѣда, одержанная нашей флотиліей была полная и блистательная. Если принять въ соображеніе всѣ невыгоды съ нашей сто-

роны въ недоброкачественности нашихъ матеріальныхъ силъ, о которыхъ я выше говорилъ и выгодномъ положеніи шведовъ, то можно будетъ даже сказать, что побѣда одержана не превосходствомъ нашихъ силъ, но непоколебимой стойкостью и мужествомъ нашихъ командъ и офицеровъ, выдерживавшихъ на эскадрѣ Балле 8 часовъ сряду, упорную и неравную битву и за тѣмъ повсюду атаковавшихъ отважно непріятеля. Да впрочемъ, это и не могло быть иначе, если мы припомнимъ, что подъ командой у Н.-Зигена было самое блестящее собраніе нашихъ боевыхъ офицеровъ: тутъ были Балле, графъ Литта, Слизовъ, Денисовъ, Винтеръ, Рябининъ, подававшіе личнымъ мужествомъ примѣръ своимъ подчиненнымъ и потому... Но я приведу здѣсь слова весьма правдиваго очевидца сраженія Петра Ивановича Турчанинова: «люди были всѣ оживлены, писалъ онъ графу Безбородко. «Бой продолжался болѣе 14-ти часовъ и никто и ничто не ослабѣвало. Право, не видали какъ время прошло. Преслѣдованіе происходило на 20 верстѣ въ темнотѣ при крикахъ ура! Объ устали ни отъ кого не было слышно».

Я не буду приводить здѣсь всѣхъ наградъ, которыя были розданы за это сраженіе: онѣ составляютъ довольно длинный списокъ, который легко можетъ быть отысканъ въ архивахъ.

Скажу только о главныхъ:

Н.-Зигенъ получилъ орденъ Св. Андрея Первозваннаго. Генераль-маіоры: Турчаниновъ и Балле—ордена Св. Анны, и Турчанинову 6 тысячъ деньгами.

Де-Литта—орденъ Георгія 3 класса и золотую шпагу.

Бригадирамъ Ивану Ивановичу Кущелеву и Буксгевдену ордена: Георгія 3 класса.

Капитанамъ 1 ранга Слизову и Винтеру бригадирскіе чины и, кромѣ того, Слизову—Георгія 4 класса, а Винтеру двѣ тысячи рублей единовременно и 600 р. годовой пенсіи.

Капитану 1 ранга Денисову орденъ Георгія 4 класса.

Гвардейскому капитану Болотникову орденъ Георгія 4 кл.

Тяжело раненные: гвардіи капитанъ Олсуфьевъ и лейтенантъ Сарандинаки уволены съ повышеніемъ въ чины и обращеніемъ въ пенсіонъ ихъ жалованья.

Почти всѣ прочіе чины, бывшіе въ сраженіи получили также награды.

Съ 14 августа Н.-Зигенъ, торопитъ главнокомандующаго нашей арміей графа М.-Пушкина, чтобы онъ спѣшилъ пользоваться побѣдой въ шхерахъ и предлагаетъ ему тотчасъ же атаковать непріятеля со своей флотиліей съ тыла отъ берега съ тѣмъ, чтобы нанести окончательный ударъ его главнымъ силамъ.

15 августа Н.-Зигенъ пишетъ Императрицѣ:

«Свѣдѣнія, собранныя мною, подали мнѣ мысль составить планъ, подробности котораго Ваше Императорское Величество увидите изъ (прилагаемаго) письма моего къ графу Пушкину. Король находится еще въ Хегфорсѣ. Я думаю, ему понадобится лучшая изъ его лошадей, чтобы спасти его особу» И потомъ далѣе: «Надѣюсь скоро прислать вамъ извѣстіе о вторичной побѣдѣ».

Планъ Н.-Зигена состоялъ въ томъ, чтобы графъ М.-Пушкинъ съ своими войсками атаковалъ главные силы короля, находившіяся въ лагерь у Хегфорса, а самому идти съ флотиліей и въ тылу у него сдѣлать въ большихъ массахъ высадку изъ залива Куписскаго, какъ-разъ на пути отступленія шведскимъ войскамъ по дорогѣ къ Абборфору.

Планъ былъ дѣйствительно смѣлый и рѣшительный. При нѣкоторой небольшой энергіи нашего главнокомандующаго, можно было дѣйствительно надѣяться, что шведской арміи придется положить оружіе. Ея положеніе было бы хуже, чѣмъ положеніе Шульца 10 іюля у Поркумаки и случай былъ однимъ изъ самыхъ благопріятныхъ для нанесенія шведамъ полнаго пораженія.

«Лагерь короля засланъ еще дымомъ отъ его собственныхъ судовъ», писалъ Н.-Зигенъ 15 числа къ Императрицѣ. «А если онъ успѣетъ ретироваться, то намъ никогда впо-

слѣдствіи не представится такого прекраснаго случая, чтобы его захватить».

Но графъ М.-Пушкинъ не имѣлъ обычая торопиться. Онъ въ теченіе всего лѣта, начиная съ мая мѣсяца, жаловался, что не ведетъ впередъ своей арміи за неимѣніемъ флотиліи на поддержку лѣваго крыла. Но въ это время онъ даже не смотрѣлъ и не заботился о томъ, что дѣлалось на роченсальмскихъ рейдахъ, гдѣ рѣшался, по его же расчетамъ, главный вопросъ всей кампаніи этого года. Онъ находился въ это время въ своемъ лагерѣ при Коувалахъ, въ нѣсколькихъ часахъ ѣзды отъ нашей флотиліи; и по самому убѣдительному вызову Н.-Зигена, онъ пріѣхалъ только 17 числа въ Фридриксгамъ и писалъ ему оттуда слѣдующее:

«Надо вамъ признаться, принцъ, что на сухомъ пути не удастся намъ сдѣлать большой диверсіи непріятелю, потому что всѣ его силы находятся по ту сторону Кюменя и всякое предпріятіе съ этой стороны Хегфорса послужитъ ему не болѣе какъ забавой и поводомъ не снимать свои батареи и не уменьшать своихъ войскъ». А впрочемъ, говоритъ онъ, если Н.-Зигенъ не отложилъ еще своего намѣренія атаковать шведовъ, то онъ охотно дастъ приказаніе части своихъ войскъ двинуться къ позиціи шведовъ со стороны Тавастиля.

Въ это время Н.-Зигенъ дѣлалъ уже всѣ распоряженія къ атакѣ, но не могъ еще ее начать, чтобы не сдѣлать ранней тревоги въ лагерѣ у шведовъ.

Во всякомъ случаѣ, покуда собирался М.-Пушкинъ, королю удалось узнать чрезъ своихъ шпионовъ о какихъ-то большихъ приготовленіяхъ у насъ къ атакѣ и онъ успѣлъ поставить довольно сильныя батареи въ Куписскомъ заливѣ у двухъ единственныхъ мѣстъ, удобныхъ для своза нашихъ десантныхъ войскъ, а въ то же время привелъ все въ готовность, чтобы снять свой лагерь.

21 числа къ ночи Н.-Зигенъ тронулъ съ мѣста большую часть своей флотиліи. Балле, съ 12 кан. лодками вошелъ въ среднее устье Кюменя со стороны Ховинсари и повелъ атаку въ тылъ шведскимъ войскамъ. Въ самый восточный рукавъ Кюменя, для облегченія переправы нашимъ фланго-

нымъ отрядамъ, введены были также три кан. лодки. Самъ Н.-Зигенъ, съ остальными своими болѣе легкими судами везъ 5 тыс. чел. десанта въ заливъ Куписскій въ тылъ же главнымъ шведскимъ силамъ.

День 22 августа былъ снова днемъ большихъ движеній въ лагерь у шведовъ. Расчетъ Н.-Зигена оказывался совершенно вѣрнымъ: какъ только его флотилія тронулась съ мѣста, какъ уже шведская армія спѣшила сниматься изъ Хегфорса, жгла и портила переправы на Кюмени и усиленными маршами ретировалась по дорогѣ на Ловизу.

Что же касается до М.-Пушкина, то онъ успѣлъ задержать исполненіе всего плана на столько, что десантъ Н.-Зигена въ Куписѣ, былъ встрѣченъ огнемъ изъ батарей, которыя тамъ поставлены были шведами только 19 августа! Самое благопріятное время было пропущено и Н.-Зигенъ могъ преслѣдовать только шведскую армію по пятамъ до Абборфорса, а здѣсь онъ остановленъ былъ сильными укрѣпленіями, возведенными у шведовъ на правой сторонѣ Кюмени.

Мы снова заняли всю свою пограничную черту и графъ М.-Пушкинъ уже во все остальное время года не трогался далѣе. На этомъ оканчиваются въ 1789 году всѣ наши военныя дѣйствія со стороны моря, имѣвшія какое-нибудь стратегическое значеніе.

Въ остальное время года происходили уже только нѣкоторыя, незначительныя стычки у нашихъ парусныхъ судовъ съ шведскими гребными въ Борезундѣ, вслѣдствіе того, что военныя суда стокгольмскаго отдѣленія шведской флотиліи старались тамъ пробраться къ Свеаборгу.

Въ исходѣ октября и въ ноябрѣ всѣ наши корабли и суда гребнаго флота были распредѣлены по портамъ и начались уже всѣ приготовленія къ кампаніи послѣдующаго года.

Петръ Ивановичъ Турчаниновъ, въ качествѣ довѣреннаго лица Императрицы, участвовалъ во всякихъ переговорахъ и въ самыхъ сраженіяхъ въ теченіе всей кампаніи въ этомъ году, то при Н.-Зигенѣ, то при М.-Пушкинѣ, для соглашенія ихъ распоряженій. Онъ имѣлъ обязанность сообщать обо всѣхъ текущихъ дѣлахъ съ мѣста военныхъ дѣйствій.

Въ письмѣ его отъ 1 сентября 1789 года, къ графу Безбородко, мы находимъ слѣдующее:

«На островѣ Маянсари (Койромсари или Койрасари) на камнѣ, съ котораго назначалъ король атаку на нашъ флотъ 4 августа, пожаловавъ орденами двухъ кавалеровъ, высѣчена въ ономъ камнѣ приложенная при семъ память». «Къ оной хотимъ мы прибавить: *Флотъ его побитъ въ присутствіи его 4-го, истребленъ 13-го, войска прогнаны 21-го августа*».

На запискѣ Турчанинова, при которой былъ приложенъ снимокъ съ рисунка, вырѣзаннаго на камнѣ, рукою Императрицы помѣчено: «Хорошо».

Сверхъ того я приведу еще слова Турчанинова, которыя могутъ послужить аттестатомъ для всѣхъ судовъ, взятыхъ нами у шведовъ.

«Взятые суда, по отмѣнной чистотѣ отдѣлки и большой способности ихъ, послужать намъ образцами какъ въ поправленіи старыхъ судовъ, такъ особливо и къ построению новыхъ».

Выраженія эти были окончательнымъ выводомъ мнѣнія всѣхъ нашихъ тогдашнихъ знатоковъ военно-морского и кораблестроительнаго дѣла. Слѣдовательно, шведы въ это время имѣли большія преимущества надъ нами въ дѣлѣ судостроенія. Въ дѣлѣ выбора лицъ, мы въ то время еще довольно часто прибѣгали къ иностранцамъ. Для этого мнѣ нѣтъ надобности перечислять ихъ именъ и, безспорно, очень многіе изъ нихъ намъ оказали несомнѣнныя услуги. Но теперь мы уже имѣемъ своихъ собственныхъ специалистовъ по всѣмъ отраслямъ военно-морского искусства и это, конечно, составляетъ для насъ большой прогрессъ. И за тѣмъ намъ остается пожелать, чтобы дѣло нашихъ военныхъ интересовъ продолжало отстаиваться у нашихъ моряковъ съ такой же энергіей, какъ это бывало и въ то время, когда ихъ предшественники плавали еще на плохихъ судахъ и имъ приходилось сражаться рука объ руку съ сухопутными водоходцами, арестантами и плѣнными туреами.

В. Головачевъ.

ду Без-

ри) на

флотъ

сбъчена

ь оной

игои го

и.

ложень

Импе-

оторы

зятыхъ

ой спо-

влени

ихъ.

мнѣни

заго и

въ это

судю-

ще до-

то мнѣ

, оченъ

и. Но

истовъ

то, ко-

а тѣмъ

хъ не-

овъ съ

богдъ

ахъ и

тнми

ъ.

ОТЧЕТЪ КРОНШТАДТСКОЙ МОРСКОЙ БИБЛИОТЕКИ

ЗА 1870 ГОДЪ.

Комитетъ, управлявшій библиотекою въ 1870 году, состоялъ изъ слѣдующихъ лицъ: предсѣдателя генераль-маіора Пестича и членовъ; капитановъ 1 ранга: Пузино, Анкудинова, Андреева, капитана 2 ранга Бѣлавенеца, капитанъ-лейтенантовъ: Ребиндера и Валицкаго.

Служащіе при библиотекѣ: библиотекаръ подпоручикъ Левицкій, правитель дѣлъ—казначей поручикъ Баранцовъ, вольнонаемныхъ писцовъ 3, сторожей 5, дворникъ 1.

Выпискою книгъ занимались редакторы: по русскому отдѣлу лейтенантъ Невѣжинъ, по французскому отдѣлу—капитанъ-лейтенантъ Ребиндеръ, по англійскому—капитанъ 2-го ранга Бѣлавенецъ, по нѣмецкому—коллежскій совѣтникъ Стренцель, по медицинѣ французской и нѣмецкой—надворный совѣтникъ Пановъ.

Выписка русскихъ книгъ производилась чрезъ книгопродавца Базунова, давнишняго комисіонера нашей библиотеки. Библиотека при этомъ пользовалась уступкою 12%, и, кромѣ того, не платила за пересылку, которую г. Базуновъ принималъ на свой счетъ. Иностранныя книги выписывались: французскія чрезъ книжный магазинъ Мелле, нѣмецкія и англійскія—чрезъ магазинъ Исакова. Онѣ доставлялись изъ Петербурга въ Кронштадтъ также магазиномъ Базунова. Такимъ образомъ библиотека за пересылку книгъ не платила ничего.

Книги переплетались у переплетчика Граббе на слѣдующихъ условіяхъ: за F° 1 р. 20 к., за 4° 60 к. за 8° и менѣе—30 к. и за брошюры менѣе 100 страницъ—15 коп.

*

Журналы получались по почтѣ. Петербургскія Газеты, въ началѣ года доставлялись также почтою на другой день ихъ выхода; для того чтобы получать газеты въ тотъ же день, библіотека нанимала въ Ораніенбаумѣ человѣка, который, по довѣренности отъ библіотеки, бралъ съ почты всѣ газеты и доставлялъ ихъ въ Кронштадтъ. Осенью же 1870 года, Комитету удалось выхлопотать у высшаго почтоваго начальства, чтобы газеты, прибывъ въ Ораніенбаумъ, не оставались тамъ до слѣдующаго дня, а отправлялись въ Кронштадтъ немедленно. Лѣтомъ газеты получались съ пассажирскими пароходами. Такимъ образомъ въ продолженіе всего года библіотека получала газеты въ день ихъ выхода, около 3 часовъ пополудни.

Выдача и пріемъ книгъ производились зимою съ 10 часовъ утра до 3 пополудни, лѣтомъ же съ 10 час. утра до 1 часа и съ 4 до 6 часовъ вечера. Читальная комната открыта была ежедневно съ 9 часовъ утра до 10 вечера въ продолженіе всего года.

Вслѣдствіе того, что освѣщеніе читальной комнаты было недостаточно (въ ней были только лампы надъ столами), приобрѣли съ аукціоннаго торга въ морскомъ собраніи и передѣляли 8 стѣнныхъ лампъ, которыя въ настоящее время размѣщены въ простѣнкахъ, отчего освѣщеніе читальной комнаты значительно улучшилось.

По русскому отдѣлу выписывались всѣ сколько-нибудь замѣчательныя сочиненія въ одномъ экземплярѣ, болѣе же замѣчательныя и болѣе требуемыя—въ 2, 3, 4 и 5 экземплярахъ; иностранныя же книги выписывались въ одномъ экземплярѣ.

Въ 1870 году библіотека получила въ даръ отъ нѣкоторыхъ изъ своихъ членовъ, а также отъ постороннихъ лицъ, правительственныхъ учреждений и ученыхъ обществъ 84 сочиненія въ 95 томахъ на русскомъ языкѣ и 9 сочиненій въ 9 томахъ на англійскомъ, всего 93 сочин. въ 104 томахъ. Вотъ имена жертвователей: гг. Кромиды, Мѣшковъ, Суходольскій, Лейманъ, Ребиндеръ, Бѣлавенецъ, канцелярія Морскаго Министерства, Ученое отдѣленіе Морскаго Техниче-

скаго комитета, Гидрографическій департаментъ, Гидрографическая часть въ Николаевѣ, генераль-штабъ-докторъ, Медицинскій департаментъ, Цензурное управленіе и Смитсоніанскій институтъ въ Вашингтонѣ.

Исключено изъ инвентарей, на основаніи § 109 устава, русскихъ 70 сочин. въ 111 томахъ, французскихъ 4 сочин. въ 11 томахъ, англійскихъ 3 соч. въ 5 томахъ и нѣмецкихъ 5 соч. въ 14 томахъ, всего 82 сочиненія въ 141 томахъ.

Въ продолженіе года приобрьтено книгъ.

ОТДѢЛЫ.	Русскихъ.		Француз.		Англійск.		Нѣмецк.		Итого.	
	Соч.	Том.	Соч.	Том.	Соч.	Том.	Соч.	Том.	Соч.	Том.
1) Богословіе	18	27	1	1	—	—	—	—	19	28
2) Философія	9	11	4	5	3	4	—	—	16	20
3) Правовѣдѣніе	58	92	—	—	6	6	—	—	64	98
4) Исторія	80	104	14	23	6	27	10	16	110	170
5) Географія и путешеств.	71	103	8	9	4	4	9	13	92	129
6) Математика.	24	29	2	2	1	1	—	—	27	32
7) Морскія науки	127	162	25	36	13	13	—	—	165	211
8) Военныя науки	13	32	9	10	2	2	—	—	24	44
9) Технологія и хозяйство.	35	46	—	—	1	1	—	—	36	47
10) Естествознаніе	40	48	11	13	—	—	2	4	53	65
11) Медицина	34	56	36	40	3	3	18	28	91	127
12) Искусство и музыка.	6	28	1	1	—	—	4	9	11	38
13) Словесность	229	302	16	18	9	13	63	119	317	452
14) Педагогика и языко- знаніе	41	51	—	—	1	1	—	—	42	52
15) Періодическія изданія	49	306	9	34	12	23	13	21	83	384
Итого	834	1397	136	192	61	98	119	210	1150	1897

Къ 1 января 1871 года, въ библіотекѣ состояло книгъ:

	Соч.	Том.
1) Русскихъ въ библіотекѣ	9081	16 520
— архивъ	653	2557
— читальной комнатѣ.	112	337
(справочныхъ)		
Итого русскихъ книгъ.	9846	19 414
2) Французск. въ библіотекѣ	3843	5903
— читальной комнатѣ.	27	39
(справочныхъ)		
Итого французскихъ книгъ.	3870	5942
3) Англійскихъ въ библіотекѣ	1636	2677
— читальной комнатѣ.	13	56
(справочныхъ)		
Итого англійскихъ книгъ.	1649	2733
4) Нѣмецкихъ въ библіотекѣ	3590	6294
— читальной комнатѣ.	16	100
(справочныхъ)		
Итого нѣмецкихъ книгъ.	3606	6394
5) Польскихъ.	23	43
6) Шведскихъ	2	2
Всѣхъ книгъ въ библіотекѣ	18 983 соч.	34 513 том.

Число сочинений и томовъ по отдѣламъ, взятыхъ членами
въ продолженіе года.

ОТДѢЛЫ.	Русскихъ.		Француз.		Англійск.		Нѣмецк.	
	Соч.	Том.	Соч.	Том.	Соч.	Том.	Соч.	Том.
1) Богословіе	314	430	—	—	—	—	1	2
2) Философія	310	424	30	37	—	—	9	12
3) Правовѣдніе	430	544	12	16	—	—	10	13
4) Исторія	1200	2558	104	169	16	19	34	58
5) Географія и путешествія. . .	522	670	73	85	52	59	40	45
6) Математика.	348	444	21	26	—	—	2	4
7) Морскія науки.	492	800	84	90	11	15	8	8
8) Военныя науки.	140	288	11	13	4	8	2	2
9) Технологія и хозяйство. . .	174	244	2	2	—	—	1	1
10) Естествознаніе	980	1258	17	19	10	12	26	29
11) Медицина	278	404	32	36	—	—	54	78
12) Искусства и музыка. . . .	430	1516	2	2	2	10	3	4
13) Словесность	9612	15840	1506	2346	167	185	1446	2112
14) Педагогика и языковеденіе. .	254	308	4	6	—	—	2	2
15) Периодическія изданія . . .	2162	9780	32	76	27	41	43	72
Итого.	17646	35508	1930	2923	289	349	1681	2442

Предложенныхъ гг. членами къ выпискѣ книгъ было 143 соч., изъ нихъ выписано 92 соч., въ 10 соч. отказано, остальные же 41 соч. были уже приобрѣтены раньше.

Число посѣтителей библіотеки и читальной комнаты по мѣсяцамъ:

Январь—3328 чел., февраль—3318 чел., мартъ—3288 чел., апрѣль—3237 чел., май—3122 чел., іюнь—2919 чел., іюль—

2904 чел., августъ—2966 чел., сентябрь—3037 чел., октябрь—3050 чел., ноябрь—3624 чел., декабрь—5001 чел., всего въ продолженіе года—39 794 чел.

На суда внутренняго плаванія отпущено было 254 соч. въ 814 томахъ.

Временныхъ членовъ въ 1870 году было 169 человекъ.

Полученіемъ книгъ изъ бібліотеки по книжкамъ пользовались 224 чел., остальные гг. члены являлись за полученіемъ книгъ лично.

Согласно постановленію Комитета, 4 ноября проданы съ аукціоннаго торга всѣ книги, исключенныя изъ инвентарей по негодности въ 1868, 1869 и 1870 годахъ за 52 р. 36 к.

Музеумъ нашъ обогатился въ этомъ году нѣсколькими пожертвованіями, сдѣланными гг. Деряжинскимъ, Плетневымъ, Константиновымъ, Шипмаревымъ и Михайловымъ.

Комитетъ вообще собирался по мѣрѣ накопленія дѣлъ. Полныхъ засѣданій было 18.

Распоряженія комитета по управленію бібліотекою состояли, между прочимъ, въ слѣдующемъ:

Засѣданіе 7 января. Журналы, выдаваемые на три дня, отпускать подъ личную росписку гг. членовъ, или же по присылаемымъ запискамъ, храня оныя.

21 января. На выписку журналовъ и газетъ въ текущемъ году назначено 1300 р., на выписку книгъ 3600, которые распредѣлены: 1800 р. на русскія, 600 р. на французскія, 600 р. на нѣмецкія (отдѣляя отъ нихъ по 200 р. на французскую и нѣмецкую медицины), а 600 р. на англійскія.

4 февраля. Заплатить Гидрографическому департаменту за англійскія морскія карты, выписанныя имъ для бібліотеки, 285 руб.

4 марта. Вслѣдствіе поданнаго вольнонаемнымъ писцомъ Мусмоновымъ прошенія о прибавкѣ ему жалованья, Комитетъ, принимая во вниманіе засвидѣтельствованіе бібліотекаря и казначея объ усердіи и постоянныхъ занятіяхъ писца Мусмонова, постановилъ: прибавить ему по 2 рубля въ мѣсяць.

1 апреля. Читано отношеніе канцеляріи Морскаго Министерства отъ 10 марта № 1650, полученное съ резолюціею г. исправляющаго должность главнаго командира Кронштадтскаго порта, коей онъ проситъ Комитетъ представить свой отзывъ по слѣдующему предмету:

«Адмиралтействъ-совѣтъ, въ засѣданіи 13 минувшаго декабря, назначивъ 500 руб. для усиленія средствъ библіотеки при Бакинскомъ портѣ, рассмотрѣлъ въ то же время справку о средствахъ Кронштадтской морской библіотеки. Совѣтъ нашелъ, что средства эти, составляя весьма значительную цифру, соотвѣтствовали въ свое время, когда кронштадтской библіотекѣ приходилось устроиваться вновь ея дѣйствительнымъ потребностямъ. Нынѣ же библіотека можетъ считаться вполнѣ устроенною и ограничивается приобрѣтеніемъ только вновь выходящихъ книгъ и журналовъ. Положая, вслѣдствіе этого, что въ настоящее время она можетъ безъ вреда для себя обойтись безъ пособия, которое ей отпускается изъ суммъ Морскаго Министерства, совѣтъ положилъ передать это обстоятельство на рассмотрѣніе Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

Предварительно принятія какихъ-либо мѣръ, Управляющій Морскимъ Министерствомъ проситъ ваше превосходительство доставить свѣдѣнія о средствахъ и расходахъ кронштадтской морской библіотеки съ заключеніемъ вашимъ по возбужденному адмиралтействъ-совѣтомъ предположенію. Вмѣстѣ съ симъ его высокопревосходительство поручилъ мнѣ передать вамъ, что онъ не желалъ бы стѣснять дѣйствительныя потребности кронштадтской морской библіотеки и поэтому, если субсидія эта отъ Министерства въ 1250 руб. составляетъ существенную необходимость для означенной библіотеки, то она останется за кронштадтскою библіотекою. Но если, по внимательномъ рассмотрѣніи потребностей этой библіотеки, ваше превосходительство признаете возможнымъ, безъ ущерба удовлетворенію насущныхъ ея потребностей, освободить эту сумму хотя съ будущаго года, то этимъ вы окажете существенное пособіе устройству библіотекъ въ другихъ нашихъ портахъ, гдѣ средства библіотекъ далеко не соотвѣтствуютъ

потребностямъ, ибо предполагается эту сумму оставить при томъ же назначеніи—служить обогащеніемъ нашихъ морскихъ книгохранилищъ».

6 мая. Комитетъ постановилъ отвѣтить г. исправляющему должность главного командира на вышеозначенное сообщеніе слѣдующее:

«Комитетъ кронштадтской морской библіотеки имѣетъ честь представить свой отзывъ на резолюцію вашего превосходительства, положенную на отношеніи канцеляріи Морского Министерства отъ 10 марта № 1650».

«Кронштадтская морская библіотека въ настоящее время далеко еще не достигла того развитія и устройства, которыя такъ желательны и необходимы для цѣли такого серьезнаго учрежденія. Доказательствомъ этому служатъ то, что всѣ отдѣлы библіотеки въ настоящее время требуютъ значительныхъ денежныхъ затратъ, дабы пополнить ихъ замѣчательными и полезными сочиненіями, которыя не могли быть приобрѣтены своевременно по недостатку средствъ и помѣщенія».

«Для разъясненія настоящихъ средствъ библіотеки и того направленія, котораго держится комитетъ въ расходованіи суммъ, представляется особая вѣдомость, взятая изъ годовыхъ отчетовъ за послѣдніе 10 лѣтъ. При томъ комитетъ считаетъ долгомъ доложить, что съ первыхъ лѣтъ, какъ библіотека была переведена въ новое зданіе и приняла настоящее свое развитіе, обнаружился недостатокъ помѣщенія и по мѣрѣ приобрѣтенія книгъ онъ становился все болѣе и болѣе ощутительнымъ. Это обстоятельство заставляло комитетъ озаботиться пріисканіемъ средствъ къ разрѣшенію этого вопроса. Комитетъ рѣшилъ основать запасный капиталъ собственно на сей предметъ. Потому на запасный капиталъ нельзя смотрѣть какъ на излишекъ средствъ; напротивъ, онъ вызванъ нуждою и образовался отъ лишеній въ настоящемъ, для облегченія средствъ въ будущемъ, дабы при увеличеніи помѣщенія и необходимыхъ при этомъ затратахъ, не испрашивать вновь значительныхъ суммъ въ видѣ вспомошествованія».

«Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что ежегодная выписка газетъ, періодическихъ журналовъ, литературныхъ и специальныхъ книгъ и прочаго на языкахъ русскомъ, французскомъ, англійскомъ и нѣмецкомъ, а также специальныхъ сочиненій по морскому, военному, механическому и медицинскому отдѣламъ—обязательна и составляетъ цѣль учрежденія библіотеки. Расходъ на этотъ предметъ составляетъ значительную цифру, что видно изъ прилагаемой вѣдомости, и цифру ежегодно увеличивающуюся».

«Въ заключеніе можно прибавить, что до назначенія вспомошествованія библіотека пользовалась даровымъ трудомъ служащихъ при ней, которые, въ свою очередь, косвенно вознаграждались средствами Морскаго Министерства, такъ напримѣръ библіотекаръ и его помощникъ приписывались для морскаго довольствія къ внутренней брантвахтѣ (что нынѣ не дѣлается), писцы и сторожа состояли изъ экипажныхъ писарей. Чрезъ эту мѣру на все управленіе библіотеки расходовалось не болѣе 1000 рублей, тогда какъ теперь, при вольнонаемномъ трудѣ, на этотъ предметъ она расходуетъ болѣе 3000 рублей, освобождая суммы Морскаго Министерства отъ вышеупомянутыхъ расходовъ».

«По вышеизложеннымъ причинамъ комитетъ покорнѣйше просить ваше превосходительство ходатайствовать о продолженіи отпуска въ пользу библіотеки субсидіи (1250), которую она получаетъ въ настоящее время, какъ крайне необходимое пособіе».

«Лишеніе же библіотеки этой суммы падетъ всею тяжестью на выписку книгъ, ибо рѣшительно не представляется никакой возможности уменьшить прочіе расходы».

П р и х о д ы.	Взносы обязатель- ныхъ членовъ.	Взносы временныхъ членовъ.	Пособіе Морского Министерства.	Проценты съ на- чиста.	Остатки записаны на приходъ.	За утерен. и про- дан. книги.	Весь приходъ.	Р а с х о д ы.	Приобрѣтеніе книгъ, журналовъ и переплетъ.	Содержаніе служа- щихъ.	Каталогизація.	Покупка мебели и ремонтъ ея.	Постоянные и слу- чайные расходы.	Покупка процент- ныхъ бумагъ.	Весь расходъ.	Остатокъ.	Передержка.	Запасн. каппт.	
																		Въ деньгахъ и Го- судар. Бан. билетахъ отъ 1858 г. 4349—76	Въ Государствен. процентахъ, бумагахъ.
1859	3512	212	—	—	—	982	4707	3164	683	535	2768	734	—	—	7875	—	3167	1182	—
1860	3905	253	—	—	—	303	4467	1735	1239	600	639	493	—	—	4710	878	243	939	—
1861	4515	273	2500	332	—	97	7718	2996	3282	—	661	1817	—	—	6840	878	—	1817	—
1862	6081	286	2500	103	—	337	9259	2979	2824	—	288	670	—	—	6762	2496	—	4314	—
1863	5620	227	2500	—	—	192	8440	3894	3149	—	—	459	—	—	7608	937	—	5231	—
1864	5304	424	2500	—	—	94	8323	3788	2602	196	675	401	—	—	7764	558	—	5610	—
1865	7966	277	—	341	—	234	8809	5147	2632	491	180	739	—	—	9081	—	281	5528	—
1866	10336	477	2500	—	—	334	13649	4729	2696	298	651	637	—	—	13897	—	243	4000 ⁽¹⁾	4885
1867	7715	414	1200	341	1280	283	11286	5792	238	438	—	926	—	—	10045	1242.2	—	4000	4885
1868	8425	438	1250	734	1242	401	12493	5111	3089	248	1839	194	—	—	12436	573	—	4000	6788
1869	8253	438	1200	552	57	265	10816	5519	3167	845	839	376	—	—	10768	48(4)	—	4000	6788

- (1) Остальные 1280 р. отчислены въ прих. 1867 г.
 (2) Отчислены въ приходъ 1868 года.
 (3) Отчислены въ приходъ 1869 года.
 (4) Отчислены въ приходъ 1870 года.

- 1) 80 билетовъ Государствен. (серіи) каждаго по 50 р. на сумму 4000 р.
 2) Билеты СПб. Городскаго кредитнаго Общества шесть, каждаго 1000 р. достоинствъ, которые были куплены за. 4865 —
 3) Три 5% Государствен. банковыхъ билета 1 выкупа достоинствъ 1000 р. да въ 500 р. и одинъ въ 150 р. за которые 1903 —
 задано

Въ этой ведомости суммы показаны въ рубляхъ, а копѣйки отняты.

Итого 10887

2 июля. Велѣдствіе просьбы гг. старшинъ морскаго собранія выдать заимообразно изъ суммъ библіотеки *тысячу* рублей, постановлено выдать изъ запаснаго капитала 20 серій Государственнаго Казначейства съ купонами 1 іюня 1871 года.

10 июля. По случаю передѣлки 2 комнатъ, читальную комнату перевести въ музей, за тѣмъ шкапы 2 комнаты установить въ читальной комнатѣ.

Для переноски шкаповъ туда и обратно нанять столяра Гротве за 30 рублей.

29 июля. Выдать заимообразно морскому собранію еще *тысячу* рублей и просить возвратить ихъ къ 1 января 1871 г. съ причитающимися процентами, считая деньги въ запасномъ капиталѣ въ серіяхъ.

7 октября. Русскіе каталоги продавать по 30 коп. за экземпляръ.

Старшему сторожу Яковлеву, исполняющему должность писца, за исправную службу, засвидѣтельствованную библіотекаремъ и казначеемъ, увеличить жалованье на три рубля въ мѣсяцъ.

21 октября. Купить съ аукціона въ морскомъ собраніи 8 стѣнныхъ лампъ для читальной комнаты.

4 Ноября. Заказать столяру Гротве 1) 4 аршина шкаповъ простаго дерева, по 20 руб. за аршинъ и поставить ихъ въ архивъ. 2) Перенести 8 аршинъ шкаповъ краснаго дерева изъ архива въ 3-ю комнату и установить ихъ тамъ съ передѣлкою карнизовъ за 50 рублей.

Купленные 8 стѣнныхъ лампъ передѣлать по образцу лампъ читальной комнаты.

Книги, пришедшія въ негодность и исключенныя изъ инвентарей продать съ аукціоннаго торга.

Относительно разсылки избирательныхъ записокъ выполнить 145 § устава и просить гг. членовъ представить эти записки къ 16 декабря въ библіотеку. Вскрытіе избирательныхъ записокъ назначить на 18 декабря.

2 декабря. Выписать на будущій 1871 годъ слѣдующіе журналы и газеты:

Артиллерійскій Журналъ, Архивъ Судебной Медицины, Бесѣду, Библіотеку (изданіе Ю. Штауфа), Биржевыя Вѣдомости, Будильникъ, Виленскій Вѣстникъ, Военно-Медицинскій Журналъ, Военный Сборникъ съ Русскимъ Инвалидомъ, Всемирную Иллюстрацію, Всемирный Путешественникъ, Всемирный Трудъ, Вѣстникъ Европы, Голосъ, Горный Журналъ, Дѣло, Журналъ Министерства Путей Сообщенія, Журналъ Министерства Народнаго Просвѣщенія, Журналъ Нормальн. и паталог. гистологiи, Журналъ Русскаго Химическаго Общества, Записки Императорской Академіи Наукъ, Извѣстія Импер. Географ. Общества, Записки Русскаго Техническаго Общества, Заря, Земледѣльческую Газету и Сельское Хозяйство, Знаніе, Иллюстрированную Газету, Инженерный Журналъ, Искру, Кавказъ, Кіевлянинъ, Кронштадтскій Вѣстникъ, Медицинскій Вѣстникъ, Модный Магазинъ, Морской Сборникъ, Московскую Биржевую Газету, Московскую Медицинскую газету, Московскія Вѣдомости, Музыкальнѣйшій Свѣтъ, Недѣлю, Ниву, Николаевскій Вѣстникъ, Новый Русскій Базаръ, Нувеллистъ, Одесскій Вѣстникъ, Оружейной Сборникъ, Отечественныя Записки, Педагогическій Сборникъ, Переводы лучшихъ иностран. писател. (изд. Звонарева), Переводы отдѣльныхъ иностранныхъ романовъ (изданіе Львова), Православное Обозрѣніе, Петербургскій Листокъ, Правительственный Вѣстникъ, Развлеченіе, Рижскій Вѣстникъ, Русскую Старину, Русскій Архивъ, Русскій Вѣстникъ, Русскій Инвалидъ, Сельское Хозяйство, Семейные Вечера, Сенатскія Вѣдомости, Собраніе иностранныхъ романовъ, Современную Медицину, С.-Петербургскія Вѣдомости, Судебный Вѣстникъ, Техническій Сборникъ, Торговый Сборникъ, Труды Императорскаго Вольнаго Экономическаго Общества, Христіанское Чтеніе, Христіанскія Древности и Археологія, Юридическій Вѣстникъ, Чтеніе Императорскаго Общества Исторія и Древностей Россійскихъ.

Англійскія. All the year round, Artizan, Athenaeum, Colburns United Service Magazine, Engineer, Engineering, Harper Weekly (New-York), Illustrated Londonnews, Mechanics Magazine, Nau-

tical Magazine, Proceedings of the royal Geographical society, Punch, Quarterly Review, Scientific American, Times, United Service Gazette.

Нѣмецкія. Allgemeine Zeitung, Aus der Natur, Beweis des Glaubens, Berliner klinische Wochenschrift, Deutsche klinik, Gartenlaube, Hansa, Ilustrirte Zeitung, Kladderadatsch, Literarisches Centrarblatt, Magazin fur die Literatur des Auslandes, Militair Wochenblatt, National Zeitung, Revalsche Zeitung, Rigasche Zeitung, S.-Petersburger Zeitung, S. Petersburgisches Evangelisches Sonntagsblatt, Ueber Land und Meer.

Французскія. Journal de S. Petersbourg.

Польскія. Biblyoteka Warszawska, Klinika, Tygodnik Ilustrowany.

Въ общемъ собраніи гг. членовъ библіотеки и Комитета 18 декабря избраны, по большинству голосовъ,

въ члены Комитета на 1871 годъ:

Капитаны 1 ранга Анкудиновъ 94 гол., Пузино 82, Андреевъ 66, капитанъ-лейтенантъ Валицкій 56, генерал-маіоръ Пестичъ 50, капитанъ 2 ранга Бѣлавенецъ 42, капитанъ лейтенантъ Ребиндеръ 36.

Въ кандидаты къ нимъ:

Капитанъ-лейтенантъ Недѣльковичъ 36, генералъ-лейтенантъ Зеленой 29, коллежскіе совѣтники Алашеевъ 26, Гринцевичъ 25, лейтенантъ Невѣжинъ 23, капитанъ-лейтенанты Макаровъ 17, Новосильскій 17.

Въ повѣрочную комиссію:

Капитанъ-лейтенанты Недѣльковичъ 47, Макаровъ 46, Декъ 37, лейтенантъ Невѣжинъ 36, капитаны 2 ранга: Забудскій 32, Конаржевскій 31, баронъ Бухгольцъ 24, капитанъ-лейтенантъ Рыкачевъ 23, капитаны 1 ранга: Коршуновъ 23, Крузенштернъ 20, капитанъ-лейтенантъ Гольдбахъ 19, лейтенанты К. Деливронъ 18, Валицкій 18, Вишняковъ 17.

Въ засѣданіи комитета того же числа опредѣлено выдать по примѣру прежнихъ лѣтъ, въ награду служащимъ при библиотекѣ писцамъ и сторожамъ мѣсячное жалованье. Всего 138 рублей.

30-го декабря Передѣлать всѣ висячія лампы по образцу лампъ читальной комнаты.

Лѣтомъ этого года обнаружилось, что потолокъ второй комнаты, надъ которой помѣщается большая гостинная морскаго собранія повредился. Строительная часть нашла нужнымъ положить новыя балки. Вслѣдствіе этой капитальной перестройки, библиотека должна была перенести читальную комнату въ музей, вторую же комнату помѣстить въ читальной комнатѣ. Хотя въ лѣтнее время читающихъ въ библиотекѣ бываетъ значительно меньше нежели зимою, но неудобство отъ этой переноски все-таки было весьма замѣтно, такъ какъ музей нашъ помѣщается въ двухъ маленькихъ комнатахъ, слѣдовательно устроиться въ немъ, хотя и временно, безъ большаго стѣсненія не было возможности. Съ неудобствомъ этимъ пришлось мириться въ продолженіе двухъ мѣсяцовъ.

Большую опасность представлялъ и представляетъ до сихъ поръ полъ 9-й комнаты, вмѣщающей въ себѣ 22 шкапа, изъ которыхъ 8 (длина ихъ вмѣстѣ 13 аршинъ) стоятъ по одной ея стѣнѣ непрерывною линіею совершенно наполненныя книгами и 6 шкаповъ по срединѣ комнаты. Тяжесть эта такъ велика, что полъ значительно перекосялся, вслѣдствіе чего шкапы, стоящіе по наибольшей стѣнѣ, изогнулись и выжимаютъ другъ друга, ломая свой общій карнизъ.

Это обстоятельство доведено было до свѣдѣнія Главнаго Командира, который передалъ объ этомъ въ Строительную часть. Строительная часть отвѣтила, что такъ какъ передѣлка эта не вошла въ смѣту 1870 года, то и исправленій въ этомъ году никакихъ сдѣлано быть не можетъ.

Лѣтомъ 1870 года Строительная часть писала старшинамъ морскаго собранія, что въ верхнемъ этажѣ собранія стоятъ шкапы съ книгами, грузъ которыхъ непропорціоналенъ сопротивленію пола. Это сообщеніе было передано въ

библіотеку и Комитетъ отвѣтилъ начальнику Строительной части, что предупредить угрожающую опасность онъ не въ состояніи на томъ основаніи, что, за неимѣніемъ свободнаго мѣста, книги, составляющія архивъ бібліотеки, совершенно некуда помѣстить и что самое образованіе архива бывало недостаткомъ помѣщенія въ бібліотекѣ, о чемъ Комитетъ уже неоднократно заявлялъ.

Такъ какъ въ прошлагодномъ отчетѣ было напечатано начало переписки объ увеличеніи помѣщенія бібліотеки, то Комитетъ счелъ нужнымъ окончаніе ея напечатать въ отчетѣ нынѣшняго года.

Въ послѣднемъ своемъ отвѣтѣ въ 1869 году Комитетъ представлялъ три способа увеличить помѣщеніе: 1) присоединить къ бібліотекѣ ближайшія комнаты морскаго собранія, т. е. квартиру эконома, котораго помѣстить въ служительскомъ флигелѣ; 2) пристроить каменный флигель и 3) перевести бібліотеку въ другое зданіе или же вновь таковое выстроить.

Вслѣдствіе этого канцелярія Морскаго Министерства проводила исправляющему должность Главнаго Командира слѣдующее отношеніе, переданное въ бібліотеку для представленія отзыва.

«По докладу г-ну Управляющему Морскимъ Министерствомъ отношенія вашего превосходительства въ Канцелярію Морскаго Министерства, отъ 5-го минувшаго октября за № 394, относительно увеличенія помѣщенія кронштадтской морской бібліотеки, послѣдовала 18-сего декабря резолюція его высокопревосходительства:

Не признаю возможнымъ, для увеличенія помѣщенія кронштадтской морской бібліотеки, отдать подъ квартиру эконома морскаго собранія часть служительскаго флигеля.

Если указанныхъ Строительнымъ Отдѣленіемъ Морскаго Техническаго Комитета мѣръ, недостаточно для расширенія бібліотеки, на счетъ тѣхъ комнатъ, гдѣ въ настоящее время помѣщается музей рѣдкостей, то не можетъ ли быть отдѣлено для читальной залы, какое-либо помѣщеніе морскаго собранія, или же, наконецъ, занято настоящее помѣщеніе

эконома, взамѣнъ котораго собраніе можетъ изъ своихъ средствъ давать деньги на наемъ квартиры эконому.

Что касается до предположенія о постройкѣ новаго зданія для помѣщенія библіотеки, то сіе потребуетъ столь значительныхъ суммъ, что нельзя ожидать осуществленія этой мысли въ близкомъ будущемъ. Притомъ въ Кронштадтѣ могутъ быть найдены въ казенныхъ зданіяхъ помѣщенія, вполне достаточныя для библіотеки. Указываю, для примѣра, на зданіе Штурманскаго училища, слишкомъ обширное въ настоящее время для помѣщенія небольшого комплекта воспитанниковъ и весьма подходящее, по характеру своей постройки и по прежнему назначенію, для того, чтобы въ немъ могла быть помѣщена публичная кронштадская библіотека.

Прошу Главнаго Командира сообразить ближайшимъ образомъ, не можетъ ли быть часть этого зданія, соответственная характеру такого общественнаго учрежденія, предоставлена подъ помѣщеніе морской библіотеки.

Получивъ это отношеніе, Комитетъ навелъ необходимыя справки и препроводилъ г. исправляющему должность Главнаго Командира, нижеслѣдующій рапортъ отъ 27 января 1870 г. № 35.

«Во исполненіе резолюціи вашего превосходительства, положенной на отношеніи канцеляріи Морскаго Министерства относительно принятія мѣръ къ увеличенію помѣщенія кронштадтской морской библіотеки, Комитетъ библіотеки, принявъ къ руководству указанія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, сообщенныя вашему превосходительству въ вышеупомянутомъ отношеніи, имѣетъ честь представить по сему нижеслѣдующій отзывъ:

«*Первое.* Въ зданіи Штурманскаго училища, по увѣдомленію начальника училища генералъ-лейтенанта Зеленаго, не представляется никакой возможности помѣстить кронштадтскую морскую библіотеку. Отзывъ генералъ-лейтенанта Зеленаго при семъ прилагается.

«*Второе.* Изъ отношенія старшинъ морскаго собранія, при семъ прилагаемаго, оказывается, что собраніе не имѣетъ средствъ нанимать квартиру эконому.

Третіе. Другихъ свободныхъ казенныхъ зданій, удобныхъ помѣстить въ себя библіотеку въ Кронштадтѣ не имѣется.

И четвертое. О томъ, что весьма небольшая комната, занятая въ настоящее время музеумомъ, не можетъ расширить помѣщенія библіотеки, Комитетомъ прежде сего было сообщено вашему превосходительству».

На основаніи всего выше изложеннаго Комитетъ, не имѣя въ виду никакого другаго помѣщенія, указываетъ, попрежнему, на квартиру эконома, который, въ замѣнъ ея, можетъ получить другую квартиру тамъ же, въ клубѣ, занимаемую нынѣ казначеемъ капитанъ-лейтенантомъ Токаревскимъ.

Въ какой степени необходимо казначею имѣть квартиру въ зданіи морскаго собранія—Комитетъ библіотеки рѣшеніе сего вопроса взять на себя не можетъ, но считаетъ нужнымъ упомянуть, что всѣ остальные лица, занимавшія казначейскую обязанность, помѣщенія въ морскомъ собраніи никогда не имѣли.

Если квартира, занимаемая казначеемъ, получающимъ квартирныя деньги, назначена въ видѣ вознагражденія за его труды, то Комитетъ библіотеки имѣетъ честь просить ваше превосходительство, не представится ли какой-либо возможности помѣстить казначея на казенную квартиру, сохранивъ ему квартирныя деньги? За тѣмъ если и это сдѣлать нельзя, то Комитетъ библіотеки прибѣгаетъ къ крайней мѣрѣ: рѣшается ассигновать казначею г. Токаревскому квартирныя деньги по штабъ-офицерскому рангу изъ суммъ библіотеки. Мѣра эта къ увеличенію помѣщенія библіотеки изъ всѣхъ тѣхъ, на которыя указываетъ его высокопревосходительство г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ—есть мѣра единственная».

Вскорѣ Строительная часть отношеніемъ отъ 4-го февраля 1870 г. № 168 увѣдомила, что по докладѣ рапорта Комитета морской библіотеки отъ 27 января за № 35 относительно увеличенія помѣщенія кронштадтской морской библіотеки, исправляющему должность Главнаго Командира, его превосходительство изволилъ приказать доложить ему тогда, когда прибудетъ въ Кронштадтъ Управляющій Морскимъ Министерствомъ.

*

Такимъ образомъ вопросъ объ увеличеніи помѣщеніи бібліотеки остается до сихъ поръ неразрѣшеннымъ.

Повѣрочная Коммисія, окончивъ занятія въ этомъ году, представила въ Комитетъ отчетъ о своихъ дѣйствіяхъ, который и помѣщается ниже.

Занятія Коммисіи состояли: 1) изъ повѣрки книгъ бібліотеки по инвентарнымъ каталогамъ, 2) изъ повѣрки имущества бібліотеки съ музеумомъ, 3) изъ повѣрки денежныхъ суммъ по приходорасходной книгѣ и 4) изъ разсмотрѣнія отчета бібліотеки за 1869 годъ, протокола засѣданій Комитета, книги замѣчаній и просьбъ о выпискѣ книгъ и вообще всего дѣлопроизводства бібліотеки.

При повѣркѣ наличнаго числа книгъ, доставленныхъ въ бібліотеку, къ дню повѣрки съ инвентарными прошнурованными каталогами, оказалось, согласно прилагаемымъ при семъ спискамъ, что а) 20 сочиненій въ 43 томахъ представлено членами къ повѣркѣ; б) 6 сочиненій въ 16 томахъ потеряны членами и деньги взысканы, но книги еще не приобрѣтены, в) 8 сочиненій въ 16 томахъ не оказалось при повѣркѣ и ни на комъ не записаны, д) 2 сочиненія въ 7 томахъ взяты двумя бывшими членами бібліотеки и теперь находящимися въ отставкѣ и е) 62 сочиненія въ 106 томахъ найдены коммисіею негодными къ выдачѣ для чтенія.

Имущество бібліотеки и предметы музеума найдены согласно шнуровымъ книгамъ имущества и музеума.

Запасный капиталъ бібліотеки и остаточная сумма найдены въ денежномъ сундукѣ, хранящемся въ казначействѣ, согласно прихода-расходной книги. При разсмотрѣніи же статей прихода-расходныхъ и денежныхъ документовъ, Коммисія находитъ необходимымъ указать на два обстоятельства: во 1) въ нѣкоторыхъ расходныхъ статьяхъ нѣтъ росписки получателя и во 2-хъ) расходъ на освѣтительные матеріалы оказывается несоотвѣтствующимъ промежутку времени, въ которомъ производится освѣщеніе въ бібліотекѣ, такъ, на примѣръ, коммисіею найдено, что освѣтительныхъ матеріаловъ куплено:

Въ февралѣ 1869 года 120 фунтовъ, въ мартѣ 120 ф., въ апрѣлѣ 60 ф., въ маѣ и іюнѣ не было куплено; въ іюлѣ 60 фунтовъ, въ августѣ 60 ф., въ сентябрѣ 60 ф., октябрѣ 150 ф., въ ноябрѣ 150 ф., въ декабрѣ 180 ф. и въ январѣ 1870 года 180 ф. Всего 28½ пудовъ.

Поэтому Коммисія полагаетъ необходимымъ вычислить и указывать въ отчетѣ среднюю часовую трату освѣщенія.

Кромѣ того, въ денежномъ отчетѣ библіотеки показано остатка въ 1-му января 1870 года, всего 48 рублей, но Коммисія нашла, что въ числѣ расходныхъ статей не включена сумма на выписку русскихъ періодическихъ изданій на 1870 годъ и что, со включеніемъ ея окажется перерасходъ суммъ и притомъ значительный. Эта сумма, по объясненію казначея библіотеки уплачена изъ суммъ 1870 года, слѣдовательно библіотека, въ дѣйствительности расходуетъ болѣе чѣмъ получаетъ. Къ тому же если принять въ расчетъ, что въ числѣ приходныхъ суммъ библіотеки заключается субсидія въ 1250 р., выдаваемая Морскимъ Министерствомъ, то оказывается, что безъ этой субсидіи библіотека не въ состояніи будетъ покрывать своихъ настоящихъ и притомъ самыхъ необходимыхъ расходовъ. Въ противномъ случаѣ она должна разстроить свой запасный капиталъ, необходимый на экстренныя и непредвидѣнные расходы и, по израсходованіи его, прибѣгнуть къ крайней мѣрѣ уменьшенія выписки книгъ, чего ни въ какомъ случаѣ допустить нельзя, такъ какъ потребность въ чтеніи ежегодно увеличивается.

По прочтеніи отчета библіотеки за прошлый 1869 годъ, Коммисія немогла объяснить сколько библіотека имѣетъ всего обязательныхъ членовъ и потому невозможно опредѣлить, хотя приблизительно, доходъ библіотеки съ ея членовъ. Просматривая документы, Коммисія нашла, что не отъ всѣхъ командъ и управленій Морскаго вѣдомства доставляются списки о вычтенныхъ въ пользу библіотеки деньгахъ, не смотря на неоднократныя офіціальныя подтвержденія по этому вопросу. Кромѣ того, списки, доставляемые въ библіотеку отъ с.-петербургской и кронштадт-

сдой комиссаріатскихъ частей, не согласуются въ итогахъ со списками, доставленными нѣкоторыми командами. Коммисія считаетъ долгомъ заявить о такомъ весьма важномъ обстоятельстве, составляющемъ предметъ существованія бібліотеки и выразить неотложную необходимость въ изысканіи мѣръ въ опредѣленіи числа членовъ и дохода бібліотеки, о чемъ Коммисія не находитъ переписки въ дѣлахъ 1869 года.

Въ заключеніе Коммисія принуждена повторить заявленіе повѣрочныхъ Коммисій прежнихъ годовъ о крайне стѣсненномъ помѣщеніи бібліотеки и указать, что въ настоящее время всѣ шкапы переполнены книгами и что нѣтъ болѣе свободныхъ шкаповъ для помѣщенія книгъ и журналовъ выписанныхъ въ прошломъ году, а также нѣтъ мѣста, гдѣ можно было бы установить новые шкапы, которые теперь занимаютъ мѣсто посреди комнатъ бібліотеки, а потому Коммисія находитъ необходимымъ приступить немедленно къ увеличенію помѣщенія бібліотеки.

Прочитавъ отчетъ повѣрочной Коммисіи, Комитетъ считаетъ нужнымъ объяснить нижеслѣдующее:

А) Насчетъ книгъ: 1) неоказавшихся налицо, 2) недостававшихъ членами къ повѣркѣ и 3) негодныхъ къ употребленію Комитетъ поступить согласно устава бібліотеки.

Б) Неимѣніе росписокъ получателя при нѣкоторыхъ расходахъ статья по справкѣ оказалось, произошло по неграмотности получателя (извозчика, доставлявшего зимою изъ Ораніенбаума газеты); по такой расходъ былъ дѣйствительно произведенъ и своевременно утвержденъ Комитетомъ.

В) Комитетъ находитъ, что веросинъ расходуется согласно дѣйствительный надобности и сообразно времени года. Высчитывать же часовую трату Комитетъ не видитъ ни возможности, ни надобности.

С) Комитетъ вполне раздѣляетъ мнѣніе Коммисіи насчетъ того, что пособіе въ 1250 р., выдаваемое Морскимъ Министерствомъ, составляетъ необходимую потребность для бібліотеки. Въ денежномъ отчетѣ за 1869 годъ сказано, что, по недостатку суммъ за русскіе журналы и газеты на

1870 годъ, будетъ заплачено изъ суммъ 1870 года. Комитетъ библіотеки хорошо сознаетъ, что стоитъ только сдѣлать нѣкоторый экстренный расходъ (печатаніе каталоговъ, заказъ шкаповъ, покупка мебели) и годовой расходъ превзойдетъ доходъ. При пособіи Министерства дѣло это можетъ быть поправлено, безъ него же дефицитъ еще болѣе увеличится и тогда придется тронуть запасный капиталъ, составленный, однако, совсѣмъ не для этой цѣли, къ тому же, это не можетъ быть сдѣлано иначе, какъ съ предварительнаго согласія общества.

Комитетъ въ настоящее время ходатайствуетъ у высшаго начальства о томъ, чтобы библіотека продолжала пользоваться пособіемъ министерства.

Д) Такъ какъ не всѣми командами доставляются именныя списки обязательныхъ членовъ, то Комитетъ въ отчетѣ своемъ и не хотѣлъ ставить неопредѣленныхъ цифръ: въ одну треть наличный составъ въ командахъ офицеровъ одинъ, въ другую другой. Конечно, можно выставить среднюю приблизительную цифру, что Комитетъ и сдѣлаетъ, если окажется возможнымъ, въ слѣдующемъ отчетѣ; но эта цифра будетъ произвольная, такъ какъ деньги получаются все-таки на основаніи списковъ комиссаріатскихъ частей. Комитетъ, впрочемъ, озаботится, въ особенности въ виду новаго способа поступленія съ обязательныхъ членовъ денегъ въ библіотеку, разъясненіемъ этого дѣла и установленіемъ возможнаго контроля надъ правильностью высылки въ библіотеку обязательныхъ взносовъ.

Е) Объ увеличеніи помѣщенія Комитетъ неоднократно входилъ съ представленіемъ по начальству и заботился насколько это отъ него зависѣло. Переписку по этому дѣлу можно видѣть въ отчетѣ за 1869 годъ и въ дѣлахъ текущаго года.

ДЕНЕЖНЫЙ ОТЧЕТЪ ЗА 1870 ГОДЪ.

П р и х о д ъ .

А) Съ членовъ библиотеки:

	Руб.	Коп.
1) Обязательныхъ :	7372	27 ¹ / ₄ (*)
2) Бременныхъ	489	35.
Итого съ членовъ . .	7861	62 ¹ / ₄

Б) Пособіе отъ Морскаго Министерства.

Изъ остатковъ суммъ типографіи Морскаго
Министерства за 1869 годъ 1250 »

В) Разныя поступленія:

1) Проценты съ запаснаго капитала . . .	576	70
2) За потерянные книги	116	38
3) — прекратившіяся изданія	5	40
4) — проданные старыя книги	52	36
Итого . . .	750	84
Итого въ приходѣ въ 1870 году . . .	9862	46 ¹ / ₄
Г) Оставалось отъ 1869 гъ 1 января 1870 г. . .	48	73 ¹ / ₄
Всего въ приходѣ съ остаткомъ отъ 1869 года	9911	19 ¹ / ₂

Д) Сверхъ того имѣется запаснаго капитала:

1) 80 Билетовъ Госуд. Казначейства (серіи)
каждый въ 50 р. на сумму 4000 »

(*) За майскую и сентябрьскую трети 1870 г. не выдано еще слѣдующихъ съ
чиновъ С.-Петербургскаго порта.

2) Шестъ билетовъ С.-Петербург. Кредит. Общества каждый 1000 р. достоинства, которые были куплены за 4885 *

3) Три 5% государствен. банков. билета 1-го выпуска достоинства: одинъ въ 1000 руб. два въ 500 р. и одинъ въ 150 р. за которые заплачено. 1903 95

Итого . . . 10788 95

Расходъ.

А) Приобрѣтеніе книгъ, періодическихъ изданій, переплеты и каталогизація:

	Руб	Коп.
1) Куплено русскихъ книгъ на	1591	57
2) — французскихъ	590	40
3) — нѣмецкихъ	394	50
4) — английскихъ	568	70
Итого. . .	3145	17

5) Выписано періодическихъ изданій въ теченіе 1870 года на 1077 50

На 1871 годъ выписано въ концѣ 1870 г. на 1466 97

6) За переплеты новыхъ и починку старыхъ книгъ и брошюровку газетъ 713 92

7) За переписку карточекъ для подвижнаго каталога 14 79

Б) Уплата счетовъ типографіи.

1) За публикація въ «Кронштадтскомъ Вѣстникѣ» и объявленія 8 45

2) За напечатаніе 300 билетовъ для временныхъ членовъ 1 50

3) За напечатаніе 664 листовъ для раздаточныхъ книгъ 9 35

4) За 100 листовъ бланковъ на почтовой бумагѣ 1 25

5) — напечатаніе 820 списковъ членовъ . . 18 *

За напечатаніе 800 избирательныхъ записокъ	3	»
— — 1525 конвертовъ	7	50
и за — адресовъ на конвертахъ . . .	3	»
Всего	52	5

В) На содержаніе библіотеки.

1) Жалованье служащимъ	2520	74
2) Награда писцамъ и сторожамъ къ новому году	130	»
3) На освѣщеніе библіотеки	159	75
4) За натирку половъ (паркета)	100	»
5) На застрахованіе имущества	115	50
6) — канцелярскіе расходы	37	34
7) — проѣзды въ С.-Петербургъ и обратно по дѣламъ правителя дѣлъ казначея и посылка писца	67	79
8) За годовую заводку двухъ стѣнныхъ часовъ	15	»
и 9) На мелочные расходы: какъ-то: за пересылку по почтѣ писемъ, прачей за стирку полотенцевъ и тряпокъ, для содержанія въ чистотѣ шкаповъ, стеколъ и мебели, за поправку пилъ, топоровъ, замковъ и ключей къ шкапамъ, за вставку разбитыхъ стеколъ и на пересылку ящика съ лампами въ С.-Петербургъ для передѣлки	19	77
Всего	3165	88

Г) Разныя приобрѣтенія:

1) Куплено: щетка половая	»	80
2) — два ведра желѣзныхъ и ковшикъ для воды	1	15
3) — два мата мочальныхъ	»	50
4) — желѣзная цѣпь къ воротамъ . . .	»	75
5) — 8 стѣнныхъ лампъ и одна двух-рожковая висячая	49	32
6) — термометръ для читальной залы .	»	75
Всего	53	27

Д) Ремонтъ.

Столярному мастеру по счетамъ.

1) За исправленіе 3 траповъ, одного кресла, 3 палокъ для газетъ, 3 досокъ для журналовъ, ящика для бумагъ, счетовъ и шкаповъ . . .	10	60
2) За сдѣланный новый переплеть у 10 стульевъ . . .	8	»
3) Покрѣты два стола новымъ сукномъ . . .	24	»
4) За перестановку изъ 2-ой комнаты во время передѣлки потолка шкаповъ и постановку ихъ на мѣсто	30	»
5) За укрѣпленіе шкаповъ къ стѣнѣ въ 9-й ком- натѣ	10	»
и 6) за исправленіе и передѣлку купленныхъ 8 стѣнныхъ лампъ для читальнаго зала . . .	48	»
Всего . . .	112	»

Всего расхода въ 1870 году . . 9820 15

Остается къ 1 января 1871 года . . 91 4½

Кромѣ того, запасный капиталъ показанный въ приходѣ.

ПРАВА НЕЙТРАЛЬНЫХЪ (*).

(Изъ сочиненія *Hautefeuille*'я: «*Des droits et devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime*»).

Предметъ, который я буду обсуждать въ этой статьѣ, относительно нейтральныхъ, наиболѣе важный въ международномъ правѣ, также какъ и одинъ изъ наиболѣе спорныхъ. Онъ бы представлялъ мало серьезныхъ затрудненій, если бы старались точно слѣдовать основному народному праву, единственно исполнимому для всѣхъ націй безъ исключенія. Но второстепенное право, пожертвовавъ нѣкоторыми основными принципами, согласными съ правилами божественнаго закона, много измѣнялось въ примѣненіи, и можно даже сказать по справедливости, что оно до сихъ поръ еще неопредѣлилось въ столь важномъ предметѣ.

Всѣ цивилизованныя націи, признали торжественными трактатами, всѣ права нейтральныхъ и тѣ ограниченія ихъ естественной независимости, которыя приносятъ съ собою военное положеніе и опредѣлили законныя границы правъ войны и нейтралитета такъ, что если бы эти трактаты точно бы исполнялись, то второстепенное право было бы въ настоящее время столь же полно и столь же положительно, какъ и основное. Но почти всѣ націи, достаточно сильныя, чтобы не страшиться остававшихся нейтральными, только что вступали въ морскія войны, то совершенно не признавали заключенныхъ ими же самими конвенцій, или трактатовъ, основанныхъ на принципахъ основнаго права,

(*) См. №№ 1, 3, 4, 5, 6, 7 и 9 «М. Сб.» 1871 г.

т. е. закона, продиктованнаго самимъ Богомъ. Избирая своимъ единственнымъ руководителемъ свои страсти и интересы минуты, они попирали ногами всѣ права мирныхъ народовъ, несмотря на то, что эти права исходили изъ естественнаго права и нарочныхъ конвенцій. Прокламаціями, внутренними законами, ими самими созданными, не дожидаясь и даже не призывая согласія, или содѣйствія другихъ заинтересованныхъ сторонъ, они увеличили свои права войны и совершенно уничтожили права нейтралитета.

Множество, справедливо знаменитыхъ публицистовъ, безъ сомнѣнія, обманувшихся многочисленными примѣрами этихъ насилій, вписанныхъ въ исторію, или увлеченныхъ желаніемъ оправдать свое отечество въ несправедливыхъ дѣйствіяхъ, въ которыхъ оно бывало виновно, старались защитить это насильственное и несправедливое поведеніе. Они распространили права войны за настоящія ихъ предѣлы и какъ для нихъ было трудно достигнуть цѣли разсужденіями, то они выдумали новое право—право необходимости, однимъ словомъ, они поставили силу, на мѣсто недвижимаго закона и предали вселенную слѣпой ярости воюющихъ.

Эти писатели, впрочемъ несогласны между собою на счетъ обширности тѣхъ безмѣрныхъ правъ, которыя они предоставляютъ воюющимъ націямъ: одни изъ нихъ позволяютъ захватъ непріятельской собственности всюду, гдѣ они ее найдутъ, другіе опредѣляютъ сами границы торговли, позволяемой мирнымъ націямъ. Слѣдовательно они отнимаютъ, у нейтральныхъ тѣ права, которыми эти послѣднія обладаютъ, неприкосновенность ихъ территоріи, или свободу торговли и мореплаванія. Нѣкоторые же подчиняютъ всѣ права нейтральныхъ, безъ исключенія, волѣ воюющей націи, но не желаютъ сознаться въ этомъ заключеніи, столь же пагубномъ, какъ и ложномъ.

Вслѣдствіе непрерывныхъ измѣненій въ международныхъ актахъ и малаго согласія между публицистами, вышло: 1) что второстепенное право не могло опредѣлиться положительнымъ образомъ и 2) что права нейтральныхъ остались нерѣшенными и неопредѣленными даже въ теоріи, что воюю-

щіе даже наиболѣе несправедливые, всегда находили оправданіе въ своихъ дѣйствіяхъ, самыхъ несправедливыхъ, въ научныхъ сочиненіяхъ. Отсюда выходитъ затрудненіе обсуждать вопросъ, который по нравственнымъ и разумнымъ объясненіямъ и по основному праву былъ столь же простъ, сколько въ настоящее время онъ теменъ и затрудненъ.

Небольшое число авторовъ хотѣли сопротивляться потоку и хотя они не могли остановить его совершенно, однако же достигли того чрезвычайнаго результата, что воспрепятствовали теоріямъ ихъ противниковъ и дѣйствіямъ воюющихъ націй, совершенно уничтожить слѣды права нейтральныхъ и особенно просвѣтили многіе народы въ ихъ истинныхъ правахъ. Болѣе, нежели въ какую-либо другую эпоху, націи нынѣ расположены: сильныя—не злоупотреблять болѣе своимъ могуществомъ, слабыя же—заставлять уважать свои права, слишкомъ долго непризнававшіяся и попираемыя.

Права эти могутъ быть раздѣлены на три главные: 1) неприкосновенность территоріи, 2) право убѣжища и 3) свобода торговли въ продолженіи войны. Два первыя будутъ обсуждены и опредѣлены въ двухъ нижеслѣдующихъ главахъ. Что же до третьяго, то возникшіе, живые споры и о примѣненіи его, какъ права и объ исключеніяхъ въ немъ существующихъ и поэтому требующаго гораздо болѣе обширнаго развитія, то я сдѣлаю его предметомъ особой статьи.

До приступа къ разбору правъ нейтральныхъ, важно замѣтить слѣдующее. Случившаяся война между двумя державами ни въ чемъ не увеличиваетъ правъ народовъ, оставшихся нейтральными; она не создаетъ ни одного новаго права. Права эти, правда, испытываютъ перемѣну, но только въ томъ смыслѣ, что онѣ стѣсняются новыми обязанностями, выходящими изъ насильственнаго состоянія войны; въ дѣйствительности онѣ уменьшаются. Война заставляетъ чувствовать свои послѣдствія даже націямъ, желающимъ оставаться и остающимся дѣйствительно въ мирѣ; она есть бичъ даже для непринимающихъ въ ней никакого участія и отказывающихся пользоваться благопріятными случайностями, предоставляемыми ею воюющимъ. Такимъ-то образомъ

независимость—это существенное право, заключающее въ себѣ всѣ другія, ограничено обязанностями: 1) не вмѣшиваться во враждебныя дѣйствія и 2) безпристрастіемъ; свобода же торговли ограничивается обязанностью, возлагаемою на нейтральныхъ не помогать одной изъ воюющихъ сторонъ въ ущербъ другой и т. п. Можно, слѣдовательно, по справедливости сказать: нейтральные не имѣютъ другихъ правъ, кромѣ тѣхъ, которыя имѣютъ всѣ націи отъ Творца природы и права эти ограничены особыми обязанностями нейтралитета. Эти-то такимъ образомъ измѣненные права и уменьшенные обязанности, происходящими изъ военного положенія, мы и опишемъ.

ГЛАВА I.

Неприкосновенность нейтральной территоріи.

ОТДѢЛЕНИЕ I.

О ТЕРРИТОРІИ.

Дабы избѣжать всякаго рода неясностей и не оставлять ничего объясненію заинтересованнымъ сторонамъ, мнѣ кажется необходимымъ хорошенъко опредѣлить, что должно понимать подъ территоріею націи. Всѣ мѣста, надъ которыми государь употребляетъ свою юрисдикцію, подчиненныя его исключительной власти, жители которой повинуются его законамъ, составляютъ территорію его государства. Она слѣдовательно, состоитъ не только изъ континентальной почвы, на которой живутъ его подданные, владѣній, которыя онъ можетъ имѣть за моремъ подъ именемъ колоній, торговыхъ конторъ и т. п. и каково бы ни было право, въ силу котораго онъ ими владѣетъ, но еще и изъ части моря, омывающей его владѣнія въ границахъ, нами выше опредѣленныхъ, закрытыхъ морей, когда онѣ выполняютъ необходимыя условія для того, чтобы признаваться прибрежными (*);

(*) О пространствѣ прибрежнаго моря, омывающаго берега государства, см. выше статью I, глав. II, отд. I; о необходимыхъ же условіяхъ, чтобы закрытое море стало прибрежнымъ, см. тамъ же, отд. II.

наконецъ, подъ этою же классификаціею—должно понимать и суда, носящія флагъ государства, въ какихъ бы моряхъ онѣ ни находились. Эти различныя части составляютъ то, что на международномъ языкѣ должно понимать подъ территоріею націи. Ихъ соединеніе составляетъ *все* священное и неприкосновенное, ни въ какомъ случаѣ, ни при какомъ обстоятельстве; воюющая нація не можетъ имѣть права совершать малѣйшее враждебное дѣйствіе, дѣлать малѣйшую расправу на территоріи нейтральнаго народа; этотъ принципъ не имѣетъ исключенія, по крайней мѣрѣ по основному народному праву. Необходимы нѣкоторые объясненія для установленія этой истины относительно каждой изъ этихъ территоріальныхъ частей.

Пространство земли, на которомъ живутъ подданные государства, названное мною континентальною территоріею, въ противоположность морской территоріи, не можетъ возбудить серьезнаго затрудненія; всѣ публицисты согласны насчетъ ея неприкосновенности.

Правда, что нѣкоторые, изъ нихъ и самъ Гроціусъ, хотя и объявили нейтральную землю землею священной, однако даровали воюющему право пользоваться ею по его волѣ, переходить ее съ арміями и даже овладѣвать крѣпостями, которыя онъ найдетъ для себя удобными. Это столь открытое противорѣчіе между заявленнымъ принципомъ и его послѣдствіями доказываетъ только, что сдѣланная этими авторами уступка воюющимъ, мало основательна. Я уже показалъ, что это мнимое право не существовало и существовать не могло. Единственное его основаніе, на которое опираются авторы, было мнимое право необходимости, которое я разберу впоследствии, слѣдовательно мнѣ позволительно постановить признаннымъ принципомъ, что континентальная территорія неприкосновена, что воюющій долженъ воздерживаться отъ совершенія на ней какихъ бы то ни было враждебныхъ дѣйствій и не дѣлать ничего оскорбляющаго права-юрисдикціи государя или независимости націи—собственника; что единственно только владѣлецъ-народъ имѣетъ право дѣлать на этой части земли все то, что онъ находитъ хорошимъ и

справедливымъ, единственно онъ одинъ имѣетъ право пользоваться и злоупотреблять этимъ предметомъ, принадлежащимъ ему исключительно. Нельзя также спорить ни о колоніяхъ и торговыхъ конторахъ, ни о прибрежныхъ моряхъ.

Но не то же самое съ судами, носящими флагъ какой-нибудь націи и подчиненными ея законамъ. Вопросъ этотъ чрезвычайно важенъ для мореходныхъ народовъ; это не сборъ словъ, какъ можетъ показаться; рѣшеніе его ведетъ за собой чрезвычайно важныя послѣдствія. Если судно есть дѣйствительно часть территоріи государя, котораго флагъ оно носитъ, то воюющій долженъ уважать его одинаково съ континентальною территоріею. Онъ уже болѣе не можетъ присвоивать себѣ права, которыми бы онъ хотѣлъ пользоваться надъ нейтральнымъ мореплаваніемъ; онъ поставленъ въ необходимость отказаться отъ этихъ неправыхъ дѣйствій, чего исторія намъ показываетъ столь многочисленныя примѣры; онъ, сверхъ того, вынужденъ отказаться отъ надежды раззорять въ свою пользу нейтральныя флоты. Поэтому можно замѣтить, что всѣ публицисты отвергавшіе у судна качества территоріальности суть тѣ же самые которые старались уничтожить права нейтралитета въ пользу воюющихъ, тогда какъ поддерживавшіе дѣйствительность этого качества были опорою правъ народовъ мирныхъ.

Для рѣшенія этого вопроса мнѣ кажется необходимымъ точно опредѣлить положеніе судна и подняться къ принципамъ основнаго права.

Я доказалъ происхожденіе и пространство верховнаго владычества націй (*). Власть главы распространяется на всю частную собственность гражданъ государства и на всю собственность самого государства, соединеніе чего и образуетъ территорію. Главныя права власти суть: издавать законы для управленія какъ территоріею, такъ и всѣми живущими на ней людьми, заставлять всѣхъ исполнять эти законы и покровительствовать каждой собственности противъ всякихъ частныхъ нападений и всю территорію противъ посяга-

(*) См. выше ст. I, гл. I, отд. III.

тельство иноплеменныхъ народовъ. Это право юрисдикціи—верховная власть. Это право и эта власть существенно ограничиваются территоріею націи; они никогда не могутъ распространяться далѣе ея; слѣдовательно, если находятъ установленною, безспорно, юрисдикцію народа на какомъ либо пунктѣ вселенной, то можно утверждать, что пунктъ этотъ составляетъ часть территоріи этого народа. Чтобы рѣшить вопросъ относительно судна, достаточно прослѣдить, во всѣхъ-ли случаяхъ и во всѣхъ-ли мѣстахъ оно есть и остается подчиненнымъ юрисдикціи того же государя. Если это такъ, то судно есть часть территоріи этого государя: оно обладаетъ качествомъ, которое я назову *территориальностію*, но не *экзитерриториальностію*, какъ это дѣлаютъ нѣкоторые авторы, намѣревавшіеся сравнить его съ домомъ посланника.

Морскія суда двухъ родовъ: однѣ, принадлежащія націи, государству и обязанныя пользоваться верховною властью, юрисдикціею, а слѣдовательно и вести войну и другія которыя, будучи частною собственностью, предназначаются для торговыхъ операцій подданныхъ. Эти два класса судовъ обладаютъ равно и въ той же степени *территориальностію*. Я не могу въ этомъ пунктѣ раздѣлять мнѣнія одного новѣйшаго писателя, который хочетъ сохранить это качество только за однѣми военными судами.

Безъ сомнѣнія, между этими двумя родами судовъ существуетъ большое различіе, но оно не касается *территориальности*. Военное судно, съ многочисленнымъ экипажемъ составляя часть морской военной силы, командуемое офицеромъ, прямымъ довѣреннымъ лицомъ власти государя, всегда назначено пользоваться юрисдикціею государя — покровительствомъ-ли или поддержкою торговыхъ кораблей своей націи, или же призывая право войны противъ непріятеля. Торговый корабль, укомплектованный небольшимъ числомъ моряковъ, людей, постороннихъ военнымъ силамъ, командуемый уполномоченнымъ лицомъ, но не делегатомъ государства, гражданиномъ, избраннымъ владѣльцемъ судна и поэтому имѣющимъ власть очень ограниченную, имѣетъ единственнымъ порученіемъ торговые операціи. Первое можетъ быть сравнено съ боль-

*

шимъ городомъ, управляемымъ начальствующими лицами, высочайше поставленными въ іерархіи; второе, съ небольшою деревнею, въ которой власть предоставляется простому старостѣ. Но оба принадлежатъ странѣ, флагъ которой онѣ носятъ, оба подчинены законамъ государя, слѣдовательно, оба территоріальны. Даже необходимо, чтобы онѣ имѣли это свойство и чтобы оба сохраняли его; ибо если одинъ изъ нихъ пересталъ бы имъ обладать, другой немедленно пересталъ бы имѣть надъ нимъ какое-нибудь право покровительства и юрисдикціи, потому что права эти могутъ быть прилагаемы только на той же территоріи.

Государственные суда и суда торговли могутъ находиться въ двухъ различныхъ положеніяхъ: онѣ или въ открытомъ морѣ или въ водахъ иностраннаго народа. Въ первомъ положеніи очень трудно отрицать *территоріальность*. Публицисты, наиболѣе энергически его оспаривавшіе, сильно чувствовали это затрудненіе и старались его избѣжать, принимая за основаніе своей аргументаціи судно, вошедшее въ иностранный портъ и заключивши, по моему мнѣнію, напрасно, что оно не было территоріальнымъ; за тѣмъ они распространили это заключеніе и на плавающее въ свободныхъ водахъ, утверждая, что невозможно, чтобы одно и то же судно было бы территоріальнымъ въ открытомъ морѣ и не территоріальнымъ въ водахъ, подчиненныхъ иностранному народу. Хотя эта система аргументаціи несправедлива, я не колеблюсь ей подражать. Прежде я опредѣлю *территоріальность* судна въ моряхъ, на рейдахъ и въ портахъ иностранныхъ, за тѣмъ будетъ легко приложить разсужденія и къ находящимся въ открытомъ морѣ.

Торговый корабль, какова бы ни была его величина и число экипажа, когда онъ входитъ въ иностранный портъ, не признается за отдѣльную личность, явившуюся для того, чтобы перейти черезъ территорію, или чтобы на ней водвориться. Въ самомъ дѣлѣ, законы страны его продолжаютъ править и кораблемъ и всѣми находящимися на немъ людьми, капитанъ, или судовладѣлецъ, остается хозяиномъ судна и всего, на немъ находящагося. Онъ долженъ дѣйствовать по

правиламъ своей страны, но не по правиламъ территориальнаго государя и только въ тѣхъ предѣлахъ которые ему начертаны этими правилами. Консуль, снабженный болѣе обширною властію нежели шкиперъ, также управляетъ именемъ своего государя, какъ этимъ судомъ, такъ и людьми его экипажа. Наконецъ, если приходитъ военное судно той же націи, то командиръ принимаетъ немедленно начальство надъ этимъ судомъ и наблюдаетъ, чтобы оно исполняло законы ихъ общаго отечества; именемъ своего государя онъ управляетъ въ границахъ своей власти и покровительствуетъ всѣмъ судамъ, находящимся въ тѣхъ же водахъ.

Шкиперъ, консуль и командиръ военного судна представляютъ своего государя и хотя въ различной степени, но обладаютъ и прилагаютъ юрисдикціонную власть надъ судами своей націи. Акты гражданскаго права, завѣщанія и всѣ контракты, полученные капитаномъ или консуломъ, каждымъ по своимъ должностямъ, опредѣленнымъ законами ихъ страны, суть подлинныя акты имѣющіе ту же силу и цѣну, какъ и совершенныя на самой почвѣ ихъ отечества. Внутренняя судовая полиція равно принадлежитъ этимъ должностнымъ лицамъ. Юстиція даже криминальная, исполняется на суднѣ, именемъ государя и по его законамъ. Въ случаѣ преступленія или проступка превосходящаго власть національнаго главы, находящагося на мѣстѣ, онъ овладѣваетъ виновными для преданія ихъ суду своей страны, единственному компетентному для того, чтобы судить и начинается слѣдствіе; однимъ словомъ, онъ дѣйствуетъ точно такимъ же образомъ, какъ это дѣлаютъ соотвѣтственные должностныя лица на самой почвѣ ихъ страны, когда онѣ не имѣютъ власти произнести приговоръ (*). Административная власть также имѣетъ свое представительство на суднѣ; она въ особенности выполняется консулами. Прописка и, въ случаѣ надобности, выдача судовыхъ бумагъ, исполненіе законовъ

(*) Для Франціи см. мнѣніе государственнаго совѣта 28 октября 1806 Bulletin des Lois, 2-e Semestre, 1806, № 126, p. 602 et l'ordonance du 29 octobre 1833 объ обязанностяхъ консуловъ въ ихъ сношеніяхъ съ торговымъ флотомъ.

относительно экипажей при возвращеніи судна и во время плаванія, однимъ словомъ, всѣ распоряженія касающіяся судна и лицъ, на немъ находящихся, предписываются государемъ, флагъ котораго оно носитъ, и примѣняются его непосредственными делегатами, безъ спроса государя посѣщенного порта, безъ того чтобы онъ имѣлъ право на вмѣшательство. Дѣйствія эти въ самомъ дѣлѣ составляютъ во всемъ объемѣ вполне юрисдикцію, власть государя. Торговый корабль, даже тогда, когда онъ плаваетъ въ иностранномъ морѣ, есть, слѣдовательно, часть территоріи того народа, котораго флагъ онъ носитъ.

Вышесказанное еще болѣе полно примѣняется и къ судамъ государственнымъ. Собственность націи—укомплектованное людьми, принадлежащими силамъ общественнымъ, командуемое офицерами, прямыми повѣренными государя, военное судно не только управляется само во всѣхъ тѣхъ иностранныхъ портахъ, гдѣ оно бываетъ, но еще распространяетъ свою власть на всѣ суда своей націи, которыя оно встрѣчаетъ въ этихъ водахъ; оно ими управляетъ и имъ покровительствуетъ. Часто оно содержитъ въ себѣ суды, уполномоченные произносить даже смертные приговоры; эти суды дѣйствуютъ и примѣняютъ законы своей страны; они произносятъ смертные приговоры и приводятъ ихъ въ исполненіе. Иностранецъ находящійся на суднѣ, какого бы званія не былъ подчиненъ этой юрисдикціи такимъ же точно образомъ, какъ если бы онъ находился на континентальной территоріи того народа, которому принадлежитъ судно. Эти дѣйствія управленія и покровительства, эти приговоры и ихъ исполненія, происходятъ на водахъ, принадлежащихъ другой націи въ присутствіи территоріальнаго государя и этотъ государь не имѣетъ права вступить на этомъ суднѣ; онъ не можетъ учинить никакой расправы на этомъ плавающемъ мѣстѣ его морской территоріи; оно остается для него постороннимъ и управляемымъ иностранными законами, именемъ иностраннаго государя. Даже болѣе: это иностранное мѣсто священно; если въ портѣ или на рейдѣ совершенно оскорбленіе противъ военнаго или коммерче-

скаго ворабля, то обидѣ эта признается за сдѣланную той самой націе, которой оно принадлежитъ; она доносится государю, который требуетъ удовлетворенія за нея какъ за всякое покушеніе противъ неприкосновенности его территоріи.

Слѣдовательно судно военное или торговое, даже въ иностранномъ портѣ управляется и покровительствуется тѣми же законами, тѣми же средствами, какъ и континентальная территорія, законами и средствами, примѣнимыми только къ этой территоріи, оно, слѣдовательно, само есть ея часть.

Въ открытомъ морѣ, положеніе военного судна, или торговаго, еще болѣе обозначено; все предшествующее примѣняется по еще большей причинѣ къ кораблю, находящемуся на свободныхъ водахъ и общихъ для всѣхъ народовъ. Въ океанѣ судно территоріально въ такой степени, что сообщаетъ это свойство той части воды, на которой оно плаваетъ; оно дѣлаетъ ее территоріальною, оно подчиняетъ ее націи, флагъ которой оно носитъ; такимъ образомъ перенося это свойство съ собою и передаетъ ее этой маленькой частицѣ моря по мѣрѣ своего перемѣщенія (*). Одинъ весьма знаменитый публицистъ утверждалъ даже, что военное судно, какъ континентальная территорія, дѣлало территоріальнымъ все пространство моря, его окружавшее на самый дальній выстрѣлъ его орудій (**). Я не допускаю этого распространенія; но всѣми націями принято и признано что судно въ открытомъ морѣ дѣлаетъ территоріальными т. е. подчиняетъ исключительной юрисдикціи его государя воды на которыхъ оно плаваетъ.

Еще доказательство территоріальности видно въ свободѣ плаванія націй какъ во время мира, такъ и во время войны.

Если судно подчинено юрисдикціи территоріальнаго государя, то этотъ государь имѣлъ бы очевидное право по-

(*) Sam. Cocceius ad Grotium, *Mare liberum*, cap. V.

(**) См. предложеніе г. Дюпена (M. Dupin) генеральнаго прокурора кассационнаго суда въ дѣлѣ Carlo Alberto, приведеннаго въ извлеченіи барономъ Кюсси (par le baron Cussy) *Phases et causes célèbres*, etc., t. II, p. 89.

слать на судно офицера для исполненія его власти и принужденія исполненія его законовъ; онъ имѣлъ бы право смѣнить командира военнаго судна, разоружить этотъ корабль, или употребить его на свою собственную службу; въ отношеніи торговыхъ судовъ, онъ бы имѣлъ право употреблять ихъ, какъ употребляетъ таковыя своихъ подданныхъ, однимъ словомъ, дѣйствовать какъ государь. Однако же это право и эта власть не существуютъ и даже отсутствіе ихъ доказываетъ территоріальность судна. Во время войны, когда корпусъ войскъ, преслѣдуемый непріателемъ, переходитъ границу государства сосѣдняго и нейтральнаго, государь этой страны даетъ ему убѣжище, но онъ овладѣваетъ людьми, отбираетъ ихъ оружіе и назначаетъ имъ мѣстопробываніе. Онъ ихъ содержитъ и сохраняетъ до конца войны или, по крайней мѣрѣ, онъ принимаетъ мѣры, чтобы они не могли нисколько участвовать въ военныхъ дѣйствіяхъ. Онъ дѣйствуетъ, въ отношеніи этихъ людей, какъ государь. Одно или нѣсколько военныхъ судовъ, избѣгая преслѣдованія непріателя, скрываются на рейдѣ или въ портъ нейтральной націи; государь, безъ сомнѣнія, если бы онъ обладалъ властію расправы, то обезоружилъ бы эти суда и сохранилъ бы ихъ до наступленія мира, содержалъ бы людей, однимъ словомъ, исполнилъ бы обязанности нейтралитета, такимъ же образомъ, какъ если бы дѣло шло о сухопутныхъ войскахъ. *Нѣтъ, это не будетъ такъ: корабли не только сохраняютъ все ихъ вооруженіе, но исправятъ свои поврежденія и выйдутъ тогда, когда захотятъ, чтобы отыскивать и сражаться съ непріателемъ.* Это право военныхъ судовъ признано и подтверждено большимъ числомъ трактатовъ. Какая же причина этого различія между сухопутными арміями и морскими силами? Можетъ быть допущено только одно различіе, это—спеціальное свойство корабля, освобождающее его отъ юрисдикціи мѣстнаго государя, это—его территоріальность.

Всѣ эти факты неоспоримы; я даже могу сказать безспорны; всѣ народы во всѣ времена признавали ихъ по крайней мѣрѣ подразумѣваемо; они образуютъ одно изъ

международныхъ преданій, составляющихъ часть второстепеннаго права; они приводятъ къ этому необходимому, вынужденному заключенію: судно военное или торговое въ открытомъ морѣ и въ иностранныхъ водахъ есть часть территоріи той націи, флагъ которой оно носитъ.

Это заключеніе оспаривалось нѣсколькими публицистами. Прежде всего замѣтимъ, что авторы эти изъ числа тѣхъ, которые, будучи партизанами преувеличенныхъ притязаній нѣкоторыхъ воюющихъ, стараются всѣми средствами затемнить, даже исказить наиболѣе существенныя понятія основнаго права. Принципъ *территориальности* судна есть одинъ изъ тѣхъ, который наиболѣе противоположенъ тѣмъ тираническимъ дѣйствіямъ, въ которыхъ бывають виновны могущественные народы, когда они имѣютъ оружіе въ рукахъ. Въ самомъ дѣлѣ, если судно территориально, то оно неприкосновенно какъ континентальная территорія; тогда уже невозможно подвергнуть его обыскамъ, захватывать везомую имъ непріятельскую собственность, однимъ словомъ, предпринимать что-нибудь противъ судна въ морѣ. Это-то столь справедливое послѣдствіе, воюющіе и ихъ защитники и желаютъ отдалить.

Наиболѣе замѣчательные авторы, оспаривавшіе принципъ территориальности, суть Дженкинсонъ, Лампреди и Азуни. Вся ихъ аргументація можетъ быть резюмирована такъ: судно не есть часть территоріи того государя, котораго флагъ оно носитъ, потому что, только что оно войдетъ въ портъ, на рейдъ или въ иностранное море, оно подчиняется юрисдикціи народа мѣстнаго владѣльца, что не можетъ случиться ни съ какою частию территоріи, потому что нельзя допустить, чтобы одна и та же территорія подчинялась бы двумъ различнымъ суверенитетамъ. (*) Доказательства пред-

(*) «Видя исполненіе правъ суверенитета даже до смертной казни командирами, военныхъ, вооруженныхъ судовъ въ портахъ и заливахъ, принадлежащихъ другой державѣ, нѣкоторые авторы, въ числѣ которыхъ и Гюбнеръ, объявили, что должно считать эти корабли за иностранную территорію. по причинѣ правлени подобной, что если мѣсто гдѣ находится военное судно, продолжало бы быть территоріей государя порта, то нельзя было бы исполнять въ его присутствіи и его

ставляемыя этими авторами, подчиненія юрисдикціи иностраннаго государя, суть таможенные осмотры, пошлины, штрафы и конфискаціи, налагаемыя по дѣламъ торговымъ, исполненіе правилъ о здоровьи (санитарныхъ) и пр.

Такъ что, какъ я замѣтилъ, эти публицисты не нападаютъ на главный вопросъ, не говорятъ о суднѣ въ открытомъ морѣ, но ограничиваются только судномъ, вошедшимъ въ иностранныя воды, чтобы за тѣмъ примѣнить заключеніе, которое они отсюда могутъ вывести къ судну, плавающему въ свободныхъ моряхъ. Этотъ способъ разсужденія невѣрный и даже болѣе: самое основаніе аргументаціи ложное; оно основано на смѣшеніи, которое легко доказать.

Мы уже доказали, что судно, даже торговое, вошедшее въ иностранный портъ, остается подчиненнымъ гражданской власти административной и судебной, т. е. юрисдикціи своей страны, однако же государь порта имѣетъ неоспоримыя права на портъ и прибрежное море, омывающее его владѣнія; онъ можетъ допустить однихъ и исключить другихъ, наконецъ допустить на извѣстныхъ условіяхъ, какъ, напри- мѣръ, съ платою пошлинъ за якорную стоянку, портовыхъ набережныхъ и пр. Въ силу своего права суверенитета, а также и торговой свободы, онъ можетъ позволить торгъ иностранцамъ въ своихъ владѣніяхъ только при извѣстныхъ

владѣніяхъ, столь полныхъ дѣйствій расправы. «Azuni, Droit maritime de l'Europe, t. I, ch. III, art. 7. «По моему, мнѣніе Губнера не твердо, ибо онъ неосновательно и не доказавши, предполагаетъ, что судно въ открытомъ морѣ должно быть признаваемо за территорію государя, котораго флагъ оно носитъ». Azuni, ubi Sup., t. II, ch. III, art. 2 § 8. Тампреди оспариваетъ этотъ вопросъ обширнѣе и съ большою системою; онъ опирается на авторитетъ Гроціуса *De jure belli et pacis*, lib. II, cap. III de Wolf, *De jure natur. et gent.*, cap. III, § 300 и выражается такъ: «несмотря на эти неоспоримые принципы, множество лицъ поддерживало и еще утверждаетъ мнѣніе, что военные суда должны почитаться территоріею націи, которой онѣ принадлежать и флагъ который онѣ носятъ, не только въ открытомъ морѣ и въ мѣстностяхъ незанятыхъ и немогущихъ быть занятыми, но и въ мѣстахъ, занятыхъ, таковыхъ, какъ порта, рейды, гавани, берега и проч.; но мнѣніе это ложно потому что нѣтъ ни одного лица на вселѣ пространствахъ государства, надъ которыми бы государь не имѣлъ бы власти и что право это не мѣняется ни родомъ картъ, въ которой находятся иностранцы, входящіе на территорію, ни числомъ самихъ иностранцевъ...» *Du commerce des neutres*, § 10.

ограниченіяхъ, за плату извѣстныхъ таможенныхъ пошлинъ при ввозѣ или вывозѣ; наконецъ, онъ можетъ нѣкоторые роды торговли запретить. Онъ можетъ, онъ даже долженъ наблюдать за безопасностью своихъ владѣній или, препятствуя иностранцамъ, имѣющимъ заразительныя болѣзни, сообщаться съ его подданными, или принимать необходимыя мѣры, чтобы судовые экипажи не могли злоупотреблять гостепріимствомъ, дарованнымъ имъ, и нарушать общественное спокойствіе. Для обезпеченія исполненія этихъ различныхъ условій территориальный государь имѣетъ право издавать законы, исполнимые для входящихъ въ его владѣнія, налагать наказанія на нарушителей, однимъ словомъ онъ пользуется своимъ правомъ расправы на почвѣ своего государства. Выходитъ ли изъ этого, что иностранное судно, вошедшее въ портъ, будетъ подчинено этой юрисдикціи? Нѣтъ; судно остается исключительно управляемымъ законами своего собственного государя.

Слѣдуетъ хорошенько замѣтить, что всѣ права территориальнаго государя относятся къ порту, рейду, однимъ словомъ, къ самой странѣ и ея жителямъ; и нѣтъ ни одного касающагося иностраннаго судна или его экипажа. Это судно есть и остается подчиненнымъ исключительной юрисдикціи государя, котораго флагъ оно носитъ. Его люди есть и остаются подчиненными законамъ своего отечества, пока они не покинутъ этой частицы почвы ихъ страны до тѣхъ поръ, пока они не имѣютъ никакихъ сношеній съ иностранною территоріею на которой онѣ плаваютъ. Но тотчасъ какъ для торговли, или для какой-либо другой причины они сходятъ съ судна, тотчасъ какъ они войдутъ въ сношеніе съ иностранною почвою или живущими на ней, они въ этихъ специальныхъ дѣйствіяхъ уже подчинены мѣстной юрисдикціи. Итакъ, слѣдовательно, взятое само по себѣ, судно, если я такъ могу выразиться, отдѣленное отъ всего его окружающаго—территориально, экипажъ и каждый человѣкъ, его составляющій, относительно ихъ сношеній между собою или съ судномъ, въ дѣйствительности какъ бы находятся въ своемъ отечествѣ до того момента когда они покинутъ плавающую частицу ихъ

территоріи, чтобы войти въ сношеніе съ иностранною почвою или живущими на ней.

Это столь важное различіе примѣняется во всѣхъ странахъ свѣта, на рейдахъ и въ портахъ націй, наиболѣе ревнивыхъ въ своихъ правахъ суверенитета. Въ 1838 году судно *Alexandre*, изъ Бордо, было отнято отъ капитана однимъ изъ его помощниковъ и отведено на рейдъ Rhode Island. Командиръ французскаго военнаго судна *Hercule* г. Каси (M. Casy) нынѣ вице-адмиралъ и сенаторъ, узнавши объ этомъ дѣлѣ, овладѣлъ судномъ, арестовалъ экипажъ и отослалъ во Францію. Преступленіе, въ которомъ обвинялись эти люди, было признано морскимъ разбоемъ, пиратствомъ наказуемымъ смертію французскими законами. Виновные были суждены въ Брестѣ, приговорены и казнены. Однако же нѣкоторые изъ соучастниковъ и глава возмущенія сошли на берегъ, увезя бриллианты, составлявшіе часть груза; они покинули французскую почву. Несмотря на то, что они были легко достигаемы, несмотря на то, что онѣ имѣлъ силъ болѣе нежели достаточно, чтобы ихъ схватить, французскій командиръ не могъ ими овладѣть, но потребовалъ ихъ, въ силу трактатовъ, какъ бѣглыхъ матросовъ и они были выданы и отосланы въ Брестъ. Такимъ образомъ судно, грузъ и всѣ люди, остающіеся на суднѣ, т. е. на французской почвѣ, были захвачены французскою юстиціею въ водахъ Соединенныхъ Штатовъ; тѣ же напротивъ, которые покинули эту почву, оказались внѣ юрисдикціи (*).

Судно вошедшее въ иностранныя воды, слѣдовательно не подчинено въ одно и тоже время и за тѣ же дѣйствія двумъ юрисдикціямъ; нѣтъ никакого столкновенія между двумя суверенитетами. Какъ судно, признаваемое независимымъ отъ

(*) Примѣненіе этого принципа не встрѣчаетъ оппозиціи ни въ какой странѣ. Я самъ имѣлъ случай это сдѣлать въ то время, когда былъ королевскимъ прокуроромъ въ Алжирѣ. Экипажъ одного англійскаго брига, находившагося въ портѣ, возмущился противъ капитана, общественное спокойствіе было нарушено возникшею ссорой, я долженъ былъ приказать взять виновныхъ; но какъ никакого вреда не было сдѣлано внѣ судна, то я ихъ передалъ англійскому консулу, который впоследствии, отославъ ихъ въ Мальту для суда.

всего его окружающаго, оно подчиняется законамъ того государства, флагъ котораго оно носитъ; оно есть и остается территоріальнымъ; въ своихъ же сношеніяхъ съ иностранными государствами и ихъ жителями оно становится подчиненнымъ закону этого иностраннаго государства.

Публицисты, мнѣніе которыхъ я оспариваю, не замѣтили этого столь существеннаго различія. Такимъ-то образомъ Лампреди, призывая себя на помощь Коцеюса и Вольфа, усиливается доказать, что власть территоріальнаго государства столь же полна на водахъ, подчиненныхъ его скипетру, какъ и на землѣ и что, слѣдовательно, она распространяется на всѣ личности, находящіяся на этихъ водахъ (*). Мы признаемъ точность этого факта, что мы и опредѣлили сами; но власть эта ограничена входящими на морскую территорію и, слѣдовательно, не распространяется на тѣхъ, которые находятся на плавающей частицѣ иностранной территоріи, на суднѣ.

Тотъ же авторъ и, послѣ него Азуни, предвидя возраженіе, которое можно было ему противопоставить криминальною юрисдикціею дарованною офицерамъ военныхъ судовъ, консуламъ и даже капитанамъ торговыхъ кораблей, приписываютъ ее только необходимости поддержанія порядка и дисциплины (**). Объясненіе это недостаточно. Въ самомъ дѣлѣ

(*) «Юрисдикція распространяется даже на иностранцевъ немѣющихъ постоянного жительства, но находящихся въ государствѣ только на нѣкоторое время, или только переходящихъ черезъ него, потому что, въ продолженіе всего времени что они тутъ остаются, они въ его власти и обязаны ему повиноваться. Слѣдовательно все то, что они дѣлаютъ во время своего пребыванія на территоріи этого государства какъ наприм. продажи, покупки, точно также подчинены полицейскимъ правиламъ государства»... Cossenius, ad Grotium, De jure belli et pacis, cité par Lampredi. Право которое имѣетъ государство на принадлежащее къ его берегамъ море, абсолютно, тоже самое какъ и то которымъ оно пользуется надъ управляемою имъ страной; по этому, всѣ находящіеся въ этихъ частяхъ моря, подчинены тѣмъ же законамъ какъ и тѣ которые обитаютъ и живутъ на землѣ, хотя и принятые какъ иностранцы. Volf, De jur. natur et gent.; Lampredi, loc. cit., note.

(**) Вторая причина, которая могла бы заставить призывать за національную территорію военныя суда повсюду, гдѣ онѣ находятся, это та что въ какомъ бы мѣстѣ онѣ ни были, командиры ихъ пользуются тѣми правами, которыми принадлеж-

и особенно относительно того, что касается военных судовъ, военное командованіе есть существенный атрибутъ суверенитета; даровать его иностранцу, делегату иностраннаго государя, прилагающему иностранные законы, было бы устанавливать независимое государство въ сердцѣ своего, это была бы анархія.

Лампреди и Азуни, кажется, не предвидятъ аргумента основаннаго на гражданской и административной юрисдикціи, сохраненной государемъ судна, даже тогда, когда оно плаваетъ въ иностранныхъ водахъ; но этотъ важный фактъ принуждаетъ перваго изъ нихъ указать самому себѣ свою ошибку (*).

жать только государю и даже до власти приговаривать къ смерти и казнить одного или нѣсколькихъ лицъ находящихся на суднѣ. Откуда заключили, что необходимо чтобы судно было бы территоріею государя, котораго флагъ оно носитъ, потому что тотъ, въ портѣ котораго оно находится, не можетъ позволить въ своихъ собственныхъ владѣніяхъ, употребленія подобной юрисдикціи со стороны иностранца. Но это затрудненіе тотчасъ же исчезнетъ, если обратитъ вниманіе, что этотъ актъ власти не основанъ на территоріальной юрисдикціи, но на характерѣ военного командованія, которое признается, что должно оставаться неприкосновеннымъ и во всей своей силѣ, для поддержанія подчиненности и тогда, когда государь соглашается чтобы одно или нѣсколько военныхъ судовъ, вошло бы въ его порты. «Lampredi, Du commerce des neutres, part. I, § 10, p. 143.

«Легко разрѣшить это затрудненіе сообразивъ, что дѣйствіе этой юрисдикціи какимъ бы способомъ не предполагали, что она исполняется на военномъ суднѣ, не основана на территоріальномъ правѣ, но на характерѣ военного командованія исполняемаго на суднѣ. Оно сохраняетъ цѣлость и употребленіе своей силы, всякій разъ когда государь порта соглашается принять военный корабль за таковой. Безъ этого продолженія военной власти, было бы невозможно управлять экипажемъ этого судна и поддерживать дисциплину. Пользованіе этою властію во всемъ ея объемѣ, внутри этого судна, слѣдовательно есть необходимое послѣдствіе дарованнаго убѣжища, не будучи личнымъ правомъ командира судна и еще менѣе правомъ территоріальнымъ. «Azuni, Droit maritime de l'Europe, t. I, ch. III, art. 7,

(*) «Нація которой принадлежитъ экипажъ судна носящаго свой флагъ можетъ объявить, что судно будетъ признаваемо за національную территорію во всѣхъ дѣйствіяхъ, могущихъ имѣть отношенія къ законамъ его отечества и быть признанными за законныя: напримеръ, что дѣти рожденныя тутъ, будутъ считаться рожденными какъ бы въ самой странѣ; дарственности, завѣщанія и пр. будутъ имѣть ту же силу какъ бы они тоже тамъ были совершены; но ничто не можетъ подчинить судно юрисдикціи государя въ пространствѣ юрисдикціи котораго оно находится его полицейскимъ законамъ и установленнымъ властями. Такимъ образомъ, когда видать, что на французскомъ кораблѣ, напримеръ, исполняютъ французскіе гражданскіе законы, что тамъ повинуются мор-

Онъ въ самомъ дѣлѣ признаетъ, что внутреннія дѣйствія на суднѣ управляются законами націи, флагъ который оно носитъ и что только наружныя дѣйствія подчинены мѣстному государю, однако же, онъ отказывается признать единственную причину этой разницы—территоріальность судна.

Ортоланъ начинаетъ возведеніемъ въ принципъ того, что военное судно священо и непривосновенно гдѣ бы оно ни находилось, а между прочимъ онъ не допускаетъ, что оно территоріально, потому что понадобилось бы дать то же свойство и торговому кораблю, что ему кажется невозможнымъ, по крайней мѣрѣ, когда тотъ находится въ иностранныхъ водахъ. Однако же онъ оканчиваетъ признаніемъ, что выраженіе, обыкновенно употребляемое для объясненія территоріальности судна справедливо; онъ даже находитъ, что его слѣдовало бы придумать, если бы его съ давнихъ поръ не было (*). Источникъ ошибки, въ которую впалъ Ортоланъ, легко найти. Во всѣхъ положеніяхъ, въ открытомъ ли морѣ, или въ иностранномъ портѣ, судно, какаѣ бы ни была его форма, или свойство—территоріально. Въ открытомъ морѣ свойство это абсолютно; оно распространяется даже на часть океана, занятую судномъ. Въ иностранныхъ водахъ оно ограничено только судномъ, его экипажемъ и сношеніями между ними и съ судами той же націи. Для всѣхъ сношеній съ иностранною почвою и обитающими на ней, судно и люди, находящіеся на немъ, подчинены мѣстной юрисдикціи; но торговый корабль имѣетъ исключительнымъ назначеніемъ торговлю, т. е. сношенія со странами, въ которыхъ онъ пла-

скимъ ордонамсамъ Франціи, то думаютъ что находятся на территоріи Франціи и не ошибутся, если будутъ относиться только къ актамъ признаваемымъ законными во Франціи и если только обращаютъ вниманіе на внутренній порядокъ, установленный французскимъ закономъ, которому моряки обязаны повиноваться; но много ошибутся если распространять этотъ взглядъ на *все вліяніе дѣйствій* моряковъ и на дѣйствія и распоряженія *въ этой странѣ*, которыя только могутъ принадлежать государю, на территоріи котораго онѣ находятся и юрисдикціи всего экипажа и судно подчинены пока они тутъ остаются, не переставая черезъ это быть въ зависимости отъ своего природнаго государя. Lampredi, *ubi sup.*

(*) См. Règles internationales ou diplomatie de la mer, i. I, liv. II, ch. X.

васть и съ ихъ жителями. Во всѣхъ странахъ есть таможенные законы, законы о здравіи, внутренней полиціи, портовые и пр. и пр. Всѣ эти законы составляютъ часть торговаго договора и судно, допущенное вести торгъ, должно ихъ уважать; оно должно подчиняться офицерамъ, которымъ поручено ихъ исполненіе; наконецъ, если оно ихъ нарушаетъ, то подчиняется взысканіямъ, налагаемымъ за эти нарушенія. Торговый корабль, слѣдовательно, имѣетъ много сношеній съ иностранной почвой; онъ, поѣтому, находится часто подчиненнымъ иностранной юрисдикціи. Военное судно, напротивъ, имѣетъ мало сношеній съ странами, имъ посѣщаемыми и его сношенія, почти всегда официальные, имѣютъ мѣсто съ тамошними властями; съ населеніемъ же не существуетъ никакихъ, исключая могущихъ быть между жителями и отдѣльными людьми, сошедшими на берегъ. Оно не вмѣшивается ни въ какое торговое дѣло, промышленное или казенное. По этой-то причинѣ съ недавняго времени государственныя (т. е. военныя) суда освобождены отъ таможеннаго осмотра (*). Имѣя очень мало внѣшнихъ сношеній, суда этого рода, слѣдовательно, очень рѣдко въ положеніи, принуждающемъ повиноваться мѣстнымъ законамъ. Это-то различіе несомнѣнно причинило ошибку Ортолона. Авторъ этотъ, сверхъ того, признаетъ, что торговые корабли пользуются внѣ-территориальностью для извѣстныхъ случаевъ (**).

Оканчивая, рассмотримъ логическія послѣдствія, къ какимъ должны повлечь для судна въ открытомъ морѣ системы Лампреди и писателей, поддерживавшихъ то же мнѣніе.

Судно нетерриториально, какъ только что оно находится на свободныхъ водахъ, становится само свободнымъ; оно болѣе не имѣетъ Государя. Люди экипажа болѣе не при-

(*) См. особенно для Франціи, циркуляръ 13 іюля 1814, освобождающій англійскія суда отъ таможеннаго осмотра въ портахъ Франціи и письмо директора таможенъ 27 марта 1840 г. распространяющее эту мѣру на военныя суда всѣхъ націй. Это послѣднее вполне приведенъ Ортолономъ, въ *Diplomatie de la mer*, t. I, appendice, p. 417.

(**) «Торговые корабли пользуются внѣ-территориальностію въ извѣстныхъ случаяхъ, въ другихъ же не пользуются». *Diplomatie de la mer ubi sup.*, p. 233.

надлежать общему отечеству; они свободны и независимы; они должны слѣдовать только законамъ естественной справедливости (*); законы государя болѣе неисполнимы; выданныя имъ бумаги не имѣютъ цѣны; начальникъ, имъ назначенный, болѣе не начальникъ, даже нѣтъ вовсе начальника, если самъ экипажъ не назначить кого-нибудь. Каждый разъ, какъ судно входитъ на рейдъ или въ портъ, оно становится подданнымъ территоріальнаго владѣтеля, который пріобрѣтаетъ полную и совершенную юрисдикцію внутреннюю и внѣшнюю. Этотъ государь можетъ требовать, чтобы судно взяло новые паспорта, чтобы оно подчинилось всѣмъ законамъ, всѣмъ правиламъ страны — словомъ, онъ будетъ обходиться съ нимъ какъ съ отдѣльною личностью, которая бы вошла въ его владѣнія. Судно и его экипажъ такимъ образомъ мѣняють національность каждый разъ, что они перемѣняютъ мѣсто. Сношенія между судами въ открытомъ морѣ будутъ еще болѣе трудны, они будутъ даже невозможны. Крейсеръ, лишившій самъ себя національности, не можетъ болѣе пользоваться своею властью надъ судами безъ хозяевъ; онъ не имѣетъ даже права покровительствовать имъ, противъ нападеній иностранцевъ.

Сверхъ того, морская война сама по себѣ, та война, въ пользу которой хотятъ отрицать территоріальность судна, перестанетъ законно существовать, если это свойство не будетъ принято. Война есть актъ расправы, суверенитета, которая можетъ быть отправляема только на территоріи государя, который ее ведетъ. На сухомъ пути армія, выдвинувшись на непріятельскую территорію, пріобрѣтаетъ ее своему государю и даетъ ему чрезъ побѣду право власти

(*) «Чтоже до другихъ лицъ могущихъ быть съ ними (людьми экипажа) то они должны слѣдовать только законамъ естественной справедливости... Два судна встрѣчающіеся при подобныхъ обстоятельствахъ сходятся съ двумя каретами въ какомъ-нибудь пустомъ мѣстѣ и никакъ не задерживаются... Люди, которые будутъ тамъ, должны быть уважены, безъ сомнѣнія, они не могутъ быть ни беспокоены, ни остановлены, не потому, что они на территоріи, но по естественному закону дѣлающему ихъ свободными и независимыми отъ всѣхъ, кромѣ ихъ закононаго главы»... Lampredi, Du commerce des neutres § 10, p. 139.

надъ нею. Военные корабли, или вооруженные для войны, получаютъ право нападать на непріятеля, или наблюдать за поведеніемъ нейтральнаго, только по полученіи позволенія, или патента выдаваемыхъ государемъ, котораго флагъ они носятъ. Эти патенты есть ничто иное, какъ акты высшей расправы, имѣющіе только цѣну на территоріи, подчиненной лицу, ихъ выдавшему. Если судно не территоріально, то только что оно выйдетъ изъ моря, принадлежащаго его націи, оно станетъ свободнымъ—это правда, но эти патенты и распоряженія не будутъ имѣть ни значенія, ни цѣны; оно, слѣдовательно, законнымъ образомъ не въ состояніи будетъ напасть на непріятельское судно или осмотрѣть нейтральное. Сверхъ того, непріятельскій корабль не будетъ болѣе непріятелемъ; свободный на свободномъ мѣстѣ, на него нельзя иначе напасть, какъ пиратски, какъ это дѣлается отдѣльными людьми, противъ отдѣльныхъ же людей.

Это слѣдствіе, столь, повидимому, нелѣпное и которое, конечно, было отвергнуто и Азуни и Лампреди, выходитъ естественно и необходимо изъ доктрины этихъ писателей. Дерейневаль, въ своемъ опроверженіи труда Дженкинсона, напелъ это и воспользовался, чтобы разрушить систему своего противника (*).

(*) «Судно хотя и въ открытомъ морѣ, но должно кому-нибудь принадлежать; если же нѣтъ, то оно законнымъ образомъ будетъ добычею перваго взятеля, какъ *res nullius*... Тотъ фактъ что на суднѣ есть люди составляющіе часть націи, что они повинуются одному начальнику и что онъ командуеъ ими по законамъ предписаннымъ ему его государемъ: слѣдовательно этотъ посаждій, пользуется ввѣренною ему, положительною юрисдикціею въ открытомъ морѣ также какъ это дѣлаетъ посреди своихъ владѣній. Но эта юрисдикція существенно исключительная, какъ относительно судна такъ и занимаемаго имъ мѣста; такъ что никакая другая нація не можетъ ее употребить. Крейсеръ выжидающій нейтральное судно, въ силу какой власти остановить его? Слѣдовательно, онъ съ своей стороны, исполняетъ настоящее дѣйствіе расправы въ открытомъ морѣ... Въ конечномъ результатѣ, государь нейтральнаго судна можетъ сказать слѣдующее: «если юрисдикція судна, носящаго мой флагъ, парализована въ открытомъ морѣ, то и та которую вы предполагали присвоить себѣ, будетъ то же самое; такъ что ваши минимы права, выходящія изъ военнаго положенія несуществуютъ; мы одинъ въ отношеніи другаго какъ перемѣщенные въ другой міръ живемъ въ состояніи чисто природномъ». De Rayneval, *liberté des mers* t. I, ch. XXII.

Слѣдовательно можно постановить абсолютнымъ принципомъ, что судно военное или коммерческое въ открытомъ морѣ и въ иностранныхъ водахъ территоріально, то есть, что оно есть отдѣленная часть территоріи націи, котораго флагъ на немъ развѣвается.

Изъ предыдущаго, однако, не выходитъ, какъ претендовали нѣкоторые писатели, чтобы судно пользовалось правомъ дарованія убѣжища въ пользу криминальныхъ преступниковъ, какъ въ былое время были дома посланниковъ. Не оспаривая долго этотъ вопросъ, я ограничусь замѣтить, что фактъ принятія на судно бѣжавшаго подданнаго есть фактъ внѣшній, есть сношеніе съ иностранною территоріею и, слѣдовательно, по высказаннымъ принципамъ, фактъ входящій въ юрисдикцію мѣстнаго государя; отсюда выходитъ, что этотъ послѣдній имѣетъ право требовать выдачи виновнаго (*).

Я считалъ нужнымъ дать разборъ этого вопроса довольно пространное развитіе, потому что отъ его рѣшенія зависятъ наиболѣе важныя преимущества мирныхъ націй, однѣ изъ тѣхъ, о которыхъ наиболѣе спорятъ съ воюющими.

Территорія народа, слѣдовательно, состоитъ изъ части земли, обитаемой его подданными, морей закрытыхъ и прибрежныхъ и его судовъ военныхъ и торговыхъ.

ОТДѢЛЕНИЕ II.

НЕПРИКОСНОВЕННОСТЬ ТЕРРИТОРІИ.

Территорія народа есть его исключительная собственность; онъ одинъ имѣетъ право ея пользоваться; поэтому онъ можетъ отражать всякую попытку, сдѣланную другимъ народомъ

(*) «Послѣ угодобленія дома посланника территоріи его страны, писатели думали по большей причинѣ, должно признаться, что военныя суда должны быть также признаваемы за отдѣленную часть территоріи въ которой онѣ принадлежатъ когда онѣ стоятъ на якорѣ въ иностранномъ портѣ; преступники этой страны должны находить на нихъ убѣжище столь же неприкосновенное какъ и въ домѣ посланника, или въ той странѣ которой принадлежатъ суда. Примѣненіе этого химерическаго вымысла къ военнымъ судамъ еще болѣе неосновательно нежели когда идетъ рѣчь о домѣ, или экипажахъ посланника». Pinheiro Terreira, Cours de droit public, t. II, art. 18, § 50. См. также Jacques Peuchet, traducteur de Lampredi, Du commerce des neutres, la note sur le § 10.

для раздѣленія съ нимъ этого пользованія. Непосредственное слѣдствіе этого принципа есть то, что никакая нація не можетъ, не сдѣлавши важнаго оскорбленія владѣльцу, войти, или покуситься войти на почвѣ, ему принадлежащую—словомъ, что территорія народа неприкосновенна. Эти два основныя правила приняты всѣми писателями, занимавшимися международнымъ правомъ; они даже не допускаютъ, чтобы его можно было оспаривать, поэтому мнѣ кажется бесполезнымъ представлять тѣ доказательства, на которыхъ они основываются и оспаривать тѣ, которыя приводились древними публицистами.

Непосредственное слѣдствіе неприкосновенности территоріи есть право государя удалять съ нея всѣхъ иностранцевъ, или не принимать ихъ иначе, какъ только при тѣхъ условіяхъ, которыя ему угодно будетъ опредѣлить; это слѣдствіе не возбуждало никогда никакого спора; оно признано также какъ и самый принципъ. Въ силу этого права территоріальнаго государя иностранцы не могутъ проникать въ большинство странъ иначе, какъ снабженные паспортами и подвергая то, что они съ собою привозятъ, таможенному осмотру и что часто они не могутъ тамъ жить безъ исполненія извѣстныхъ формальностей. Въ этомъ отношеніи, обыкновенія разныхъ націй весьма различны: одни только требуютъ нѣкоторыхъ малостѣснительныхъ предосторожностей и, слѣдовательно, благопріятствуютъ доступу иностранныхъ путешественниковъ, тогда какъ другіе, массою условій препятствуютъ доступу въ ихъ государства. Впрочемъ, какія бы мѣры ни избирала нація въ этомъ отношеніи, она дѣйствуетъ въ границахъ своихъ правъ; она не дѣлаетъ никакаго оскорбленія, никакой обиды другимъ; она даже не обязана одинаково дѣйствовать относительно всѣхъ народовъ; она можетъ принимать гражданъ одной и отвергать другой, ибо она абсолютная хозяйка своей территоріи.

Въ мирное время не существуетъ никакого затрудненія, но наступающая война можетъ ли она привести къ измѣненіямъ этого права? Отвѣтъ не можетъ быть сомнителенъ; право это абсолютно; оно не можетъ быть ни перемѣнено, ни измѣ-

нено даже военными дѣйствіями, исключая только въ отношеніи самого непріятеля. ибо его территорія, какъ все, что ему принадлежитъ, можетъ быть у него отнята; для овладѣнія же ею се необходимо должно занять. Что же до территоріи нейтральныхъ націй, то наступленіе военныхъ дѣйствій, относительно ихъ, ничего не перемѣняетъ, ничего не измѣняетъ, остается все какъ было во время мира: абсолютная и исключительная собственность этихъ націй остается неприкосновенною. Она, слѣдовательно, должна быть въ безопасности отъ всѣхъ покушеній воюющихъ, какого бы рода онѣ не были.

Воюющіе народы въ этомъ отношеніи имѣютъ только тѣ права, которыя у нихъ были во время мира, потому что война никогда не можетъ прямо вредить мирнымъ націямъ. Они не могутъ ни въ какомъ случаѣ безъ согласія государя, пользоваться нейтральною территоріею.

Воюющій, слѣдовательно, не имѣетъ права, безъ позволенія нейтральнаго народа, государя территоріи, дѣлать у него наборы солдатъ, проводить арміи и пр.

Нейтральный имѣетъ неоспоримое право сопротивляться всѣмъ покушеніямъ, которыя воюющій можетъ сдѣлать, чтобы воспользоваться его территоріею, противиться этому всѣми средствами, находящимися въ его власти и даже силою оружія, такимъ же образомъ, какъ гражданинъ-собственникъ имѣетъ право защищать свою собственность всѣми путями, данными въ его распоряженіе закономъ, который правитъ.

Отвергнуть это послѣдствіе, значило бы уничтожить самый принципъ, который самъ по себѣ база независимости націй, все равно что уничтожить независимость, національность нейтральныхъ народовъ. Однако же много писателей и Гроціусъ во главѣ ихъ, постановивши принципъ, отвергаютъ слѣдствіе, они допускаютъ измѣненія, которыя, въ моихъ глазахъ, его совершенно разрушаютъ.

Здѣсь представляются, но съ другой точки зрѣнія, вопросы о проходѣ воюющихъ войскъ, по нейтральной территоріи, о взятіи во владѣніе воюющимъ нейтральныхъ укрѣпленныхъ мѣстъ, о наборѣ войскъ на этой территоріи и пр. Мы уже

разсмотрѣли имѣютъ ли въ дѣйствительности право воюющія націи на такія дѣйствія и довольно полно опредѣлили отрицательно, такъ что нѣтъ надобности въ этомъ возвращаться. Мы равно доказали, что нейтральный не можетъ, не нарушивши своихъ обязанностей, давать воюющимъ позволеніе пользоваться такимъ образомъ его территорією. Намъ остается теперь доказать, что народъ-собственникъ имѣетъ положительное и абсолютное право сопротивляться всякимъ притязаніямъ націй воюющихъ и отражать, даже силою, всякія покушенія, которыя они могли бы сдѣлать, чтобы насиловать его территорію, чтобы сдѣлать тамъ что-нибудь противъ его воли. Я ограничусь разсмотрѣніемъ вопроса о проходѣ войскъ; тѣ же самые аргументы примѣнимы и ко всякимъ другимъ нарушеніямъ территоріи и потому бесполезно повторять ихъ нѣсколько разъ.

Гроціусъ и публицисты слѣдовавшіе установленнымъ имъ правиламъ, отказываютъ нейтральному государю въ правѣ сопротивляться воюющему государю въ переходѣ его владѣній съ арміями для нападенія на своего противника. Фактъ перехода по территоріи, или входа туда безъ позволенія владѣльца, есть дѣйствіе съ собственностью; если оно основано на правѣ, то очевидно, что собственность находится неполнѣ въ рукахъ ея владѣльца, ибо, какъ мы сказали, одно изъ отличительныхъ свойствъ собственности есть исключительное пользованіе ею, основанное на правѣ и власти исключать всѣхъ другихъ изъ этого пользованія. Принявши это исключеніе, въ принципѣ собственности территоріи и его недѣлимости въ дѣйствительности, слѣдовательно уничтожимъ принципъ, потому что не будетъ болѣе собственности, а слѣдовательно и неприкосновенности. Въ самомъ дѣлѣ, очевидно, что если бы существовало право переходить территорію, то это было бы раздробленіемъ права собственности и что если раздробленіе это существуетъ въ пользу одного изъ воюющихъ, то оно равно существуетъ и въ пользу другаго, то есть, что оно существуетъ въ пользу всѣхъ народовъ, мовущихъ послѣдовательно стаповитесь воюющими. Откуда выйдетъ, что націи уже не есть исключительные

собственники своихъ соотвѣтственныхъ территорій, что они еще до сихъ поръ, какъ говоритъ Гроціусъ, составляютъ нѣкотораго рода общину, что, слѣдовательно, принципъ собственности территорій не существуетъ. Я уже познакомилъ и опровергъ систему этого автора, который выводитъ эту общность изъ дорогъ, изъятія вмѣщенного въ договоръ о раздѣлѣ, происшедшемъ между людьми у подножія вавилонской башни, системы, принятой Вольфомъ, Ваттелемъ и множествомъ другихъ публицистовъ и отвергаемой Коцеюсомъ.

Этотъ послѣдній даетъ право перехода, но приписывая ему другое происхожденіе. Изъ этихъ различныхъ мнѣній выходитъ то, что нейтральный не имѣетъ права противиться переходу чрезъ его территорію войскъ воюющихъ; ибо это право отказа, сопротивленія, не можетъ существовать, если, съ своей стороны, воюющій имѣетъ совершенное право пользоваться этимъ переходомъ. Всѣ эти аргументы должны исчезнуть предъ абсолютнымъ принципомъ территоріальной собственности: собственность эта неоспорима; никакой писатель не смѣлъ на нее нападать; всѣ ее признали и приняли, такъ что право собственности между націями, независимыми одной отъ другой, неимѣющихъ никакой гражданской связи, даже и немогущихъ ихъ имѣть, удерживаемыхъ одни въ отношеніи другихъ только простыми обязанностями челоуѣколюбія—абсолютно; оно не можетъ получить никакого измѣненія отъ мирнаго или военнаго положенія, въ которыхъ находятся сосѣдніе народы; оно не подчиняется повинностямъ, изобрѣтенію гражданского права, которое не можетъ перейти въ международный законъ.

Нація-владѣтельница имѣетъ, слѣдовательно, абсолютное право располагать своею территоріею, позволять или запрещать иностранцамъ входить въ ея владѣнія даже тогда, когда иностранцы эти составляютъ армію воюющаго; она имѣетъ право принимать всѣ мѣры, которыя найдетъ приличными для предупрежденія нарушеній ея защиты и даже отражать силою тѣхъ, которые захотѣли бы употребить силу, чтобы не признать законовъ ея суверенитета. Она обладаетъ этимъ абсолютнымъ правомъ противъ армій въ военное время

также, какъ и противъ частныхъ лицъ во время мира. Одно только возраженіе можетъ быть сдѣлано противъ того, что я сказалъ и подъ каемъ бы видомъ его ни старались скрыть, оно всегда то же; это право, которое имѣетъ воюющій дѣлать все, чтобы вредить своему непріятелю, это — право необходимости. Это право, если его допускаютъ, можетъ оправдать всѣ предпріятія, всѣ совершаемыя воюющимъ насиліемъ, какъ оно оправдало бомбардировку Копенгагена англичанами. Я его разберу въ своемъ мѣстѣ.

Пуффендорфъ и его истолкователь Барбейракъ разсматривали этотъ вопросъ въ томъ же видѣ; они смотрятъ на переходъ по иностранной территоріи какъ на нарушеніе суверенитета владѣльца-государя. Легко думать, хотя они положительно не говорятъ, что они даютъ этому государю право противиться и отражать силою покушенія, совершенныя противъ его суверенитета (*). Галиани, постановивъ принципъ абсолютнымъ образомъ, какъ онъ долженъ быть, по моему мнѣнію, оканчиваетъ нѣкотораго рода мировую сдѣлку, которой я не могу допустить, потому что, во всякомъ случаѣ, нейтральный имѣетъ право, безъ исключенія, отказать въ переходѣ и противиться ему, если стараются добыть это противъ его воли (**). Клюберъ совершенно понялъ каково въ этомъ отношеніи право нейтральнаго и я вполне принимаю его мнѣніе (***). Де Мартенсъ и Ортоланъ также думаютъ, что нейтральное государство можетъ отражать силою

(*) См. Puffendorf, liv. III. ch. III. § 5 и Барбейрака его переводчика, въ томъ же параграфѣ. Писатель этотъ, я думаю, первый который началъ оспаривать ошибку сдѣланную Гроціусомъ и его подражателями.

(**) Galiani, *Dé doveri dé principî*, part. I, cap. VII. Можно бы спросить у Галиани кто, нейтральный или воюющій, будетъ призванъ судить справедлива-ли война, или нѣтъ.

(***) «Государство совершенно нейтральное, съ своей стороны *въ правѣ требовать даже силою*, если нужно, чтобы воюющія державы нисколько не пользовались бы его нейтральною территоріею для войны, чтобы не дѣлали никакихъ вооруженій, ни вербовокъ, никакихъ сборовъ войскъ; чтобы никакія изъ нихъ вооруженныхъ войскъ или даже и не вооруженныхъ ни проходили бы, чтобы ни совершали никакихъ враждебныхъ дѣйствій ни противу лицъ, ни противу государственныхъ имуществъ непріятеля, чтобы они военнымъ образомъ не занимали ихъ и не дѣлали бы ихъ театромъ войны». Klüber, *Droit des gens modernes*, § 285.

всякое покушеніе перехода черезъ его территорію (*). Я даже прибавляю, что оно должно это сдѣлать, если оно хочетъ строго соблюдать обязательства, налагаемые на него нейтралитетомъ. Все, что я сказалъ, равно примѣнимо къ другимъ попыткамъ, которыя одинъ изъ воюющихъ захотѣлъ бы попробовать на нейтральной территоріи.

Правила, которыя я начерталъ, главнымъ образомъ относятся къ континентальной территоріи. Что же касается морской территоріи, то онѣ подвержены, относительно перехода, нѣкоторымъ измѣненіямъ. Постоянный обычай націй принимаетъ, что военныя суда воюющихъ, отдѣльныя ли или соединенныя во флоты, болѣе или менѣе многочисленныя, также какъ суда правильно вооруженныя частными лицами, когда онѣ на пути въ другія страны и даже когда онѣ направляются въ непріятельскую страну для нападенія, могутъ проходить прибрежныя моря нейтральныхъ государствъ, не нарушая ихъ территоріи. Это существенное различіе мнѣ не кажется основаннымъ, какъ думаютъ Ортоланъ и Уитонъ, на различіи правъ собственности въ рукахъ нейтральнаго государя (**), но на природѣ самой территоріи. Такъ, что я

(*) Ortolan, *Diplomatie de la mer*, t. II, liv. III, ch. VIII, p. 239 приводитъ и принимаетъ мнѣніе Клаубера, пока въ случаѣ разрыва между двумя націями, нейтральное государство сохраняетъ полное пользованіе своими территоріальными правами, оно можетъ, за недостаткомъ трактатовъ, запрещать, во время войны какъ и въ мирное, всякій переходъ или пребываніе иностранныхъ войскъ и по еще болѣе причинѣ, запрещать имъ занятіе своихъ крѣпостей, наборъ рекрутъ, сборы и военныя упражненія и можетъ воспользоваться силою противу тѣхъ которые покусятся нарушить его оборону». De Martens, *Précis du droit des gens modernes* liv. VIII, ch. VII, § 310.

(**) «Нація обладаетъ исключительнымъ правомъ собственности только надъ своими портами, надъ закрытыми рейдами, или открытыми и надъ бухтами и заливами, могущими быть употребленными послѣднимъ; она имѣетъ надъ открытою поверхностію водъ и измѣряемыхъ отъ ея береговъ дальностію пушечнаго выстрѣла, только право власти, право законодательства, надзора, юрисдикціи, въ силу которыхъ, если она и можетъ надзирать за иностранными судами тамъ проходящими, препятствовать имъ водворяться постояннымъ и вреднымъ образомъ, но не можетъ противиться безвредному проходу, который есть только законное пользованіе элементомъ общимъ для всѣхъ. Слѣдовательно, на самой природѣ вещей на различіи правъ, принадлежащихъ нейтральному государству основывается различіе дѣлающееся между переходомъ по территоріи такого

не принимаю съ этими двумя писателями, чтобы пользованіе прибрежнымъ моремъ оставалось бы общимъ для всѣхъ народовъ; ибо если бы это было такъ, море это было бы въ томъ же положеніи, какъ и остальной океанъ; не было бы въ дѣйствительности прибрежнаго моря. Настоящая причина та, что у господствующихъ націй не въ обычаѣ охранять прибрежныя моря флотами, или покровительствовать крѣпостями для обезпеченія полного и абсолютнаго обладанія всѣмъ ихъ пространствомъ. Сверхъ того, корабли, даже вооруженные, или же частные крейсера, вооруженные для войны, принимаются въ нейтральные порта; они находятъ тамъ убѣжище противъ могущихъ угрожать имъ опасностей, пособія, въ которыхъ они могутъ имѣть надобность; но невозможно допустить корабли въ порта и отказать въ переходѣ по прибрежному морю. Наконецъ, безвредность перехода, о которомъ идетъ рѣчь, полная, какъ бы многочисленъ ни былъ бы флотъ, плавающий въ морѣ, даже прибрежномъ, онъ не оставляетъ послѣ себя никакого слѣда; его колея столь же быстро стирается, какъ проводится; дорога, по которой идетъ флотъ, не терпитъ никакого поврежденія отъ его перехода; флотъ этотъ, слѣдуя своимъ путемъ, не можетъ ни въ чемъ вредить ни правамъ, ни пользованію подданныхъ территоріальнаго государя. Существуетъ постоянный обычай мореходныхъ народовъ, и мы вскорѣ увидимъ, что очень большое число торжественныхъ актовъ, не пожертвовавшихъ положительно этимъ правомъ, регламентировали его употребленіе, откуда выходитъ, что они признали его существованіе (*).

Первая причина, которую я обозначилъ въ различіи между владѣніями на сухомъ пути и морскою территоріею, есть отсутствіе дѣйствительнаго и непрерывнаго покровительства, чтобы препятствовать переходу военныхъ судовъ воюющихъ, мнѣ кажется, весьма съ большою натяжкою извлечено изъ того, что это облегченіе дается воюющимъ только въ

государства, сухопутно ли, или внутренними водами принадлежащими ему въ полную собственность и переходомъ водами по которымъ плыть вдоль береговъ можно... Ortolan, *ubi sup.* См. Wheaton Elem. of intern. law., t. I. p. 252.

(*) См. ниже эту же статью гл. II, О правѣ убѣжища.

открытыхъ моряхъ, что они основываютъ ихъ территоріальное свойство на томъ фактѣ, что они омываютъ берега нейтральнаго государства, но что оно не дозволено въ моряхъ закрытыхъ, какъ бы они обширны ни были, если они соединяють требуемыя условія, чтобы признаваться за моря прибрежныя. Эти моря, когда входъ въ нихъ достаточно защищенъ, для того чтобы препятствовать входу, признаются за континентальную территорію во всемъ, относящемся къ переходу. Однако же нація, владѣющая проливомъ, составляющимъ входъ ко внутреннему морю, берега котораго принадлежатъ нѣсколькимъ народамъ, не можетъ даже съ согласія всѣхъ прибрежныхъ государей, дѣлать препятствій свободному проходу флотовъ одного изъ воюющихъ, когда его непріятель живетъ по берегамъ этого моря, или владѣетъ тамъ колоніями, или другими учрежденіями. Этотъ отказъ въ проходѣ будетъ въ дѣйствительности препятствіемъ, сдѣланнымъ пользованію правомъ войны, дѣйствительное покровительство даруемое одному изъ воюющихъ или его учрежденіямъ п, слѣдовательно, нарушеніемъ обязанностей нейтралитета.

Вторая причина различія между двумя территоріями мнѣ кажется болѣе убѣдительною. Долгъ челоуѣколюбія предписывающій націямъ принимать въ ихъ портахъ даже военныя суда—обязанность, которую всѣ народы исполняютъ болѣе или менѣе вполнѣ, должна распространяться, по причинѣ еще болѣе, на переходъ черезъ открытое, прибрежное море, потому что черезъ него-то и можно достигнуть порта и что, если бы достиженіе это было запрещено, то сдѣлалось бы невозможнымъ достигнуть убѣжища, открытаго нейтральнымъ. Сверхъ того, очевидно, что, если входъ во внутренность морскихъ портовъ признается какъ непредставляющій никакой опасности, то фактъ перехода прибрежнаго моря представляетъ еще гораздо менѣе. Эта терпимость должна быть признаваема какъ необходимое послѣдствіе убѣжища, дарованнаго нейтральнымъ судамъ воюющихъ націй.

Переходъ военныхъ судовъ, или воюющихъ армій, отдѣльныхъ или, или соединенныхъ во флотъ, слѣдовательно позволенъ по открытымъ прибрежнымъ морямъ безъ необходи-

мости получать позволеніе государя. Но этотъ обычай, равно позволительный обоимъ воюющимъ, не можетъ распространяться далѣе простаго перехода, какъ основанный на условіи отнимающемъ у него всякое свойство нарушенія территоріи и оставляющемъ владѣльцу нейтральному всѣ права суверенитета и юрисдикціи. Суда, переходящія нейтральную территорію, должны воздерживаться отъ всякаго враждебнаго дѣйствія, даже въ отношеніи ихъ непріятелей. Можетъ только случиться и случается весьма часто, что корабли или флоты двухъ противоположныхъ сторонъ встрѣчаются въ нейтральныхъ моряхъ; въ этомъ случаѣ они должны смотрѣть другъ на друга какъ бы находясь въ полномъ мирѣ; если даже одно изъ двухъ судовъ только находится въ предѣлахъ этой территоріи, а другое внѣ ея, то послѣднее не имѣетъ права написать на своего противника и совершить противъ него какія-либо враждебныя дѣйствія. Въ этомъ-то и заключается ненрикосновенность морской, нейтральной территоріи. Государь-владѣлецъ имѣетъ совершенное право противиться всякому сраженію въ предѣлахъ его юрисдикціи и даже употребить силу оружія для его прекращенія.

Это обязательство возлагаетъ на воюющихъ уваженіе къ морской территоріи нейтральнаго, права же нейтральнаго народа, требовать и принуждать къ этому уваженію, признаны всѣми писателями; но не всѣ присвоиваютъ имъ ту же причину, то же происхожденіе. Нѣкоторые думаютъ, что, по естественному, основному праву, территорія, даже морская, нейтральнаго государства не можетъ сдѣлаться театромъ войны безъ того, чтобы не было со стороны воюющихъ открытаго нарушенія всѣхъ правъ мирной націи и, слѣдовательно, безъ того, чтобы эта нація имѣла бы совершенное право отразить это оскорбленіе всѣми средствами, находящимися въ ея власти и даже силою; что право войны существуетъ по божественному закону и даже по закону человѣческому только во владѣніяхъ той или другой изъ воюющихъ сторонъ и еще въ мѣстахъ, которыя, не принадлежа никому, общи для всѣхъ: въ открытыхъ моряхъ. Наконецъ, они прибавляютъ третью причину, извлеченную изъ того, что двѣ, между собою враж-

дебныя націи, равно въ мирѣ съ нейтральнымъ, что, слѣдовательно, они должны уважать оба, независимости, ея территоріи и не дѣлать се свидѣтельницею бѣдствія одной изъ нихъ. Другіе, повидѣмому, присваиваютъ эту привиллегію значенію вреда, могущаго произойти для нейтральнаго, отъ сраженія даннаго или продолжаемаго столь близко отъ его континентальной территоріи, что ядра могли бы достигнуть ее и тамъ причинить вредъ (*).

Только первое мнѣніе, мнѣ кажется, можетъ быть принято; основное право желаетъ, чтобы нейтральный оставался совершенно постороннимъ войнѣ, чтобы онъ не принималъ въ ней никакого дѣятельнаго участія, чтобы онъ отъ несе не терпѣлъ прямо никакихъ послѣдствій, оно постановило принципомъ, что нейтральная территорія неприкосновенна для воюющихъ; въ этомъ вопросѣ принципъ этотъ главный. Если второстепенное право или, скорѣе, обычай націй позволилъ проходъ военныхъ судовъ по морской территоріи, то подъ тѣмъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы во все время, пока они находятся на территоріи мирнаго народа, они совершенно забывали свою распрю и жили бы въ мирѣ со всѣми тѣми, съ которыми они встрѣчаются, не исключая и непріятелей, съ условіемъ, что, находясь на мѣстѣ, подчиненномъ юрисдикціи нейтральнаго, они никогда бы не нарушали распоряженій, изданныхъ мѣстнымъ государемъ. Сраженіе, въ самомъ дѣлѣ, есть внѣшній актъ, актъ, касающійся не только корабля и тѣхъ, которыхъ онъ исключительно вмѣщаетъ, но также и предметы, помѣщенные внѣ его, таковыя какъ другой корабль, слѣдовательно чрезъ это онъ входитъ, какъ мы сказали, подъ юрисдикцію націи-властительницы моря, на которомъ корабль плаваетъ. По этимъ-то причинамъ всякое малѣйшее враждебное дѣйствіе, совер-

(*) «Сраженіе на пушечный выстрѣлъ можетъ бросать ядра на нейтральную территорію, повредить собственность ранить или убить людей и такимъ образомъ отразитъ результатъ ссоры на постороннюю въ ней націю. По всѣмъ этимъ причинамъ, видно, что было бы правильно воздерживаться во всякомъ положеніи отъ всякихъ военныхъ дѣйствій за тою линіею которую называютъ линіею разграниченія». Ortolan, *Diplomatie de la mer*, t. II, liv. III. ch. VIII.

шенное на морѣ подчиненномъ иностранной юрисдикціи, есть покушеніе противъ этой юрисдикціи, обида въ отношеніи къ государю.

Второе мнѣніе, выставленное для оправданія условія, по которому позволено проходы военныхъ кораблей по прибрежнымъ морямъ нейтральныхъ, мнѣ кажется мало основательнымъ. Оно ограничиваетъ право народа-собственника просто вопросомъ о возможныхъ убыткахъ, такъ что этотъ послѣдній не будетъ имѣть никакихъ причинъ жаловаться, если послѣ сраженія онъ не въ состояніи будетъ доказать причиненнаго ему этимъ послѣднимъ какого-нибудь раззоренія. Если бы это было принято, то воюющія стороны имѣли бы основаніе не уважать нейтральной территоріи каждый разъ, когда они могли бы быть увѣрены, или съ предвидѣніи большую вѣроятность не причинить никакого ущерба территоріи государя. Такимъ образомъ изъ встрѣтившихся двухъ непріятельскихъ судовъ, если одинъ находится въ открытомъ морѣ и внѣ пушечнаго выстрѣла съ берега, слѣдовательно внѣ прибрежной границы; другой же, напротивъ, ближе къ землѣ и внутри этой границы, то первый можетъ напасть на втораго, потому что ядра его не могутъ достигъ земли. Послѣдній также можетъ начать сраженіе, потому что, стрѣляя по своему противнику, то есть въ сторону открытаго моря, онъ не можетъ причинить никакого вреда нейтральной почвѣ. Подобное объясненіе права народовъ принято быть не можетъ; оно допустило воюющихъ и публицистовъ, поддерживавшихъ ихъ мнимыя права, принять въ неприкосновенности морской нейтральной территоріи исключенія, которыя я сейчасъ изслѣдую.

Ненарушимость нейтральныхъ прибрежныхъ морей такова, какъ я опредѣлилъ, происходитъ не только изъ основнаго права, но она была подтверждена еще и правомъ второстепеннымъ. Весьма большое число публичныхъ и торжественныхъ трактатовъ припоминало это право мирныхъ народовъ и должно замѣтить, что они не старались дѣлать новаго принципа изъ того, что уже всѣ признавали существовавшимъ ранѣе, но имѣли только цѣлю обязать ней-

тральныхъ поддерживать свое право, строгимъ образомъ: употреблять для достиженія этого всѣ средства, находящіяся въ ихъ власти, даже силу, и требовать отъ виновнаго воюющаго исправленія причиненнаго вреда другому воюющему дѣйствіемъ, противнымъ правилу, всѣми признаваемому за сращенное (*).

(*) См. между прочимъ слѣдующіе трактаты. 1495 между мадридскимъ дворомъ и лондонскимъ, п. 19, 1604 между Англіею и Испаніею, п. 10, 1630, 1667, 1670 между тѣми же державами; 1641 между Испаніею и Даніею, п. 12; 1643 между Испаніею и Соединенными провинціями, п. 23; 1667 и 1670 между Англіею и Голландіею; 1713 Утрехтскіе трактаты между Франціею, Голландіею, Англіею и Испаніею; 1715 между Испаніею и Португаліею, п. 19; 1725 между Испаніею и Австріею, п. 3 и 5; 1742 между Франціею и Даніею, п. 33; 1742 между Даніею и Испаніею; 28 іюля 1760, Англіею и Марокко, de Martens, Recueil, t. I, p. 2; *baron de Martens et de Cussy*, t. I, p. 2; 14 мая 1762 мая 1762 Англіею и Алжиромъ, *тѣме гес.*, t. I, p. 70; 22 іюня 1762, Англіею и Тунисомъ *тѣме гес.*, t. I, p. 75; 28 мая 1767, Франціею и Марокко тамъ же т. I, стр. 451; 8 февр. 1778, Франціею и Соединен. Штатами Америки п. 6 и 7, т. II, стр. 590; 6 февр. 1778 Тосканю и Марокко, п. 7, т. II стр. 611; 14 сентаб. 1782 Испаніею и Турціею, п. 16 и 18, т. III, стр. 414; 8 октяб. 1782 Голландіею и Соедин. Штат. Америки, п. 5, т. III, стр. 428; 1783, Соед. Штат. Амер. и Швеціею особые пункты 1 и 2, т. III, стр. 578; 21 іюня 1783 Россіею и Турецк. имперіею, п. 60, т. III, стр. 639; 26 сентаб. 1786, Франціею и Англіею т. IV, стр. 178. Пунктъ 41 этого трактата говоритъ такъ: «Ихъ сказанныя величества не будутъ терпѣть, чтобы на берегахъ, на разстояніи пушечнаго выстрѣла и въ партахъ или рѣкахъ, находящихъ въ ихъ подданствѣ, корабли и товары другаго были бы захватываемы военными судами или другими, которые будутъ снабжены патентами какаго-либо государя, республики или какаго-нибудь города, и когда это случится, то та и другая стороны употребятъ ихъ соединенныя силы для исправленія причиненнаго вреда.» 22 января 1787 между Франціею и Россіею, п. 23, т. IV, стр. 210; 17 января 1787 Россіею и Неаполемъ, п. 19, т. IV, стр. 237; 25 янв. 1787 Америк. Соедин. Штат. и Марокко п. 10 и добавочный пунктъ т. IV, стр. 250; іюля 1789 Даніею и Генуя, п. 18, т. IV, стр. 448; 25 мая 1795, Франціею и Тунисомъ, т. VI, стр. 541; 27 октября 1795 Испаніею и Америк. Соед. Штат., п. 6, т. VI, стр. 567-29 октяб. 1795 Англіею и Соедин. Штат. Америки, t. VI, p. 380; 4 ноября 1796, Соединен. Штат. и Варварійскимъ Триполемъ, t. VII, стр. 149; 1 марта 1799, Испаніею и Марокко тамъ же *Supp.*, t. III, p. 151; 3 іюля 1815, Соединенными Штат. и Алжир. п. 10 доп., t. VI, 598; 14 іюля 1813 Португаліею и Алжиромъ, доп., t. VII, стр. 271; 17 іюня 1818, Пруссіею и Даніею, п. 23, *baron de Martens et de Cussy*, t. III, p. 378. Существуетъ множество другихъ трактатовъ, содержащихъ заявленіе того же принципа. Мы казалось бесполезнымъ ихъ приводить; предшествующихъ достаточно для доказательства единогласія морскихъ державъ по вопросу неприкосновенности морской нейтральной территоріи. Къ этимъ трактатамъ можно прибавить множество ординасовъ, регламентовъ и другихъ внутреннихъ законовъ, изданныхъ для надзора за море-

Такимъ образомъ второстепенное право не создаетъ принципа, а принимаетъ его таковымъ какъ онъ выходитъ, изъ основнаго закона; оно только старается обезпечить его выполненіе, утвердить его, напоминая нейтральнымъ о правахъ, имѣемыхъ ими для покровительства всѣмъ, находящимся на ихъ территоріи, даже морской и налагая на него самымъ строгимъ образомъ обязанность это выполнять.

Я сказалъ, что всѣ публицисты были согласны въ принципѣ, въ правѣ нейтральнаго и исходящей отсюда обязанности; но такое единогласіе далеко не царствуетъ между ними, когда идетъ рѣчь о примѣненіи этого принятаго принципа. Писатели, относившіе различіе между континентальною территоріею и территоріею морскою къ различію, существующему въ правахъ, принадлежащихъ націи, владѣющей этими двумя территоріями и къ возможности причиненія матеріальнаго ущерба нейтральному государству, сраженіемъ, происшедшимъ слишкомъ близко отъ его береговъ, выдумали, въ интересъ войны, многія исключенія въ принципѣ неприкосновенности морской территоріи, которыя, если бы были приняты, то уничтожили бы самый принципъ.

Первое изъ этихъ исключеній состоитъ въ дарованіи воюющимъ права продолжать въ нейтральномъ, прибрежномъ морѣ сраженіе, начавшееся внѣ предѣловъ этого моря. Бинкерсгукъ поддерживает это основное ограниченіе; въ его глазахъ, фактъ достиженія этой священной территоріи въ продолженіе боя не долженъ быть препятствіемъ къ продолженію сраженія. Противиться этому въ дѣйствительности значило бы вырывать у одного изъ воюющихъ плоды побѣды, потому что, иначе, будетъ достаточно,

плаваніемъ и берегами въ военное время и особенно: 1) французскій регламентъ опубликованный 9 мая 1778, de' Martens, Recueil, t. III, p. 16; 2) 1 августа 1778 великаго герцога тосканскаго, т. III, стр. 25; 3) Декларация Турецкой имперіи 12 февраля 1780, т. III, стр. 88; 4) Декларация Россіи 31 декабря 1787, т. IV стр. 337; 5) Австрійскій ординаръ 7 авг. 1803, допол. т. III, стр. 544; 6) тоже Турецкой имперіи 23 сентября 1802 и пр. и пр. См. также Hubner, t. II, p. 160 и слѣдующія.

чтобы слабѣйшій корабль, видящій себя въ безнадежномъ положеніи бѣжалъ бы и бросился внутрь нейтральныхъ предѣловъ, чтобы поставить себя подъ покровительство державы-владѣтельницы и избѣжать вѣрнаго истребленія.

Исключеніе это принято быть не можетъ; оно основано на совершенномъ забвеніи принциповъ этого дѣла. Дѣйствительно, неприкосновенность морской, нейтральной территоріи, основана вполне на уваженіи, должномъ суверенитету народа-владѣльца; но, очевидно, что суверенитетъ этотъ не мѣняетъ характера изъ за-того, что сраженіе началось въ близкомъ разстояніи отъ этой исключительной территоріи; обида, причиненная въ отношеніи народа-обладателя состоитъ не въ фактѣ начала, или конца сраженія, но въ самомъ фактѣ сраженія, характеристическомъ фактѣ суверенитета котораго онъ составляетъ атрибутъ. Допустить исключеніе, предложенное Бинкерстугомъ, допустить, что сраженіе начавшееся внѣ предѣловъ морской нейтральной территоріи, можетъ, продолжаться и на этой территоріи, было бы нарушеніемъ, уничтоженіемъ права нейтральной юрисдикціи, во всѣхъ внѣшнихъ дѣйствіяхъ судна.

Возраженіе, основанное на томъ, что вмѣшательство суверенитета нейтральнаго, вырываетъ у побѣдителя плодъ его побѣды, что оно препятствуетъ праву воюющаго вредить своему противнику всѣми средствами, находящимися въ его власти, если бы могло имѣть какую-нибудь силу, то, естественно, привело бы къ тому заключенію, что позволительно даже начинать сраженіе въ нейтральномъ пунктѣ, когда оно представляетъ шансы успѣха. Въ самомъ дѣлѣ, всякое судно воюющаго, военное или вооруженное для войны (частный крейсеръ), встрѣтившее торговый корабль или военный, или же для войны вооруженный непріятельскій слабѣйшій его, должно признавать его за вѣрную добычу. Ему достаточно для овладѣнія напасть на него и принудить къ сдачѣ; отказать ему въ правѣ начать сраженіе будетъ лишить его этой добычи, поставить препятствіе свободному пользованію правомъ войны и въ этомъ отношеніи будетъ

рѣшительно то же самое, что прервать сраженіе, пачатое въ территоріальнаго моря. Если два встрѣтившіяся судна равносильны, одно изъ двухъ всегда будетъ считать себя значительно сильнѣе своего противника; каждый изъ двухъ можетъ быть, что и случается чаще всего, будетъ думать что преимущество на его сторонѣ; тогда одинъ, а можетъ быть и оба, будутъ имѣть право жаловаться на льготность нейтральной территоріи. Такимъ образомъ, принципъ исчезнетъ, поглощенный исключеніемъ. Право нейтральнаго будетъ уничтожено правомъ воюющаго.

Мое мнѣніе по этому вопросу поддерживается двумя новѣйшими писателями; авторитетъ одного изъ нихъ тѣмъ менѣе подозрителенъ, что онъ англичанинъ (*). Уитонъ долженъ также имѣть большой вѣсъ. Второстепенное право, часто занимавшееся напоминаніемъ и утвержденіемъ принципа неприкосновенности нейтральной территоріи, никогда не упоминало объ этомъ исключеніи. Его молчаніе о предметѣ столь важномъ довольно краснорѣчиво, чтобы мнѣ было позволено сослаться на него какъ на опору системы, которую я поддерживаю. Я поэтому считаю, что могу сказать, что исключеніе, предложенное Бинкерсгукомъ, должно быть отвергнуто, какъ разрушающее самый принципъ (**).

(*) Въ слѣдующемъ правилѣ, только исключеніе добровольнаго входа на нейтральную территорію съ враждебными намѣреніями есть *абсолютно* незаконное. Wheaton, Elem. of internat. law, t. II. Писатель этотъ приводитъ, въ поддержку своего мнѣнія, тоже мнѣніе знаменитаго англійскаго юрисконсульта сэра Вил. Скотта, оракула британскаго адмиралтейства. См. также Ortolan Diplomatie de la mer t. II. liv ch. VIII.

(**) «Поэтому строго запрещено, говорить Азуни, какъ по общему народному праву, такъ и согласно съ законами и трактатами всѣхъ націй начинать или *продолжать* самоуправство противъ какого либо судна внутри морской юрисдикціи государства дружественнаго и нейтральнаго. «Droit maritime de l'Europe» t. II, part. 2, chap. 1, art. 5, § 4. Этотъ писатель приводитъ множество изданныхъ трактатовъ и декларацій нейтральныхъ державъ, особенно Оттоманской Порты 1862». Klüber, Droit des gens moderne de l'Europe, part. II, t. II, sect. II, ch. II, § 285. De chevalier d'Abren, Traité des prises maritimes, partie 1-re ch. V; Hubner, Saisie des batiments neutres, t. II, part. II, ch. I; Smidlin, Dess, § 55 et suiv., раздѣляетъ это мнѣніе и отвергаетъ различіе Бинкерсгука.

То же самое должно быть съ заявляемымъ Ортоланомъ. Этотъ писатель хочетъ вывести запрещеніе сражаться на прибрежномъ морѣ единственно изъ возможности причинить вредъ береговымъ жителямъ и полагаетъ, что можно начинать сраженіе съ непріятелемъ, встрѣтившимся на нейтральномъ, прибрежномъ морѣ всегда, когда берега, предъ которыми суда находятся, необработаны или пустынные и лишены всякаго знака территоріальной власти, то есть когда нѣтъ никакой крѣпости, батареи или другаго знака суверенитета. Обстоятельство это въ его глазахъ есть законное извиненіе нарушенія привилегій нейтральной территоріи (*). Очевидно, что авторъ морской дипломатіи дѣлаетъ большую ошибку; но ошибка эта восходитъ къ самому происхожденію приписываемаго имъ принципа. Если въ самомъ дѣлѣ, неприкосновенность территоріи была бы основана только на возможности причинить матеріальный вредъ нейтральному народу, очевидно, что съ момента, когда эта возможность перестала существовать, сраженіе ни въ чемъ бы не нарушило принципа. Нейтральный, не имѣя возможности потерпѣть какой-нибудь вредъ, будетъ совершенно

(*) «Напримѣръ, если непріятельскія суда встрѣтятся въ нейтральныхъ прибрежныхъ моряхъ омывающихъ значительное пространство береговъ почти пустынныхъ, невоздѣланныхъ и незащищенныхъ, суда эти должны ли забыть свои непріятельскія свойства. Слѣдуетъ-ли принять буквально параграфы разныхъ публичныхъ трактатовъ предписывающихъ воздержаніе отъ всякаго рода враждебныхъ дѣйствій въ водахъ на разстояніи отъ береговъ на пушечный выстрѣлъ? Держась строго принципа, конечно, должны бы были дѣйствовать такимъ образомъ. Это пространство моря подчинено владычеству и юрисдикціи государства, котораго берега оно омываетъ; потому же, что нѣтъ крѣпости или средствъ защиты вблизи, чтобы заставить уважать это владычество, это не есть причина для воюющихъ державъ ими пренебрегать... Но въ дѣйствительности повѣтuo, что операціи военныхъ дѣйствій на морѣ не терпятъ столь строгой математической точности; командующій офицеръ, когда у него въ виду только берегъ необработанный, необитаемый, лишенный всякаго знака территоріальной власти, можетъ ли не увлечься за предѣлы точнаго правила; и если при этомъ будетъ очевидно, что онъ не имѣлъ намѣренія оскорбить нейтральное государство, ни нарушить его власть. Мы думаемъ, что подобныя обстоятельства должны быть приняты во вниманіе какъ причина къ извиненію, исключая несомнѣннаго обязательства, существующаго всегда, исправленія поврежденій, должнаго нейтральной странѣ, если сраженіе причинило ихъ». *Diplomate de la mer*, I. II, liv. III, ch. VIII, p. 248.

не заинтересованъ въ вопросѣ; онъ не будетъ болѣе имѣть ни права сопротивляться сраженію, ни интереса это дѣлать.

Я не думаю, чтобы было необходимо повторять здѣсь то, что я уже сказалъ о настоящихъ основаніяхъ принципа неприкосновенности территоріи какой-нибудь націи; очевидно, что исключеніе, предложенное Ортоланомъ или, скорѣе, какъ говоритъ онъ самъ, извиненіе, которое можетъ получить офицеръ командующій военнымъ судномъ, не можетъ быть принято. Если бы было иначе, если бы это исключеніе, или извиненіе, было бы законнымъ,—очевидно, вышло бы, что сраженіе могло бы происходить съ тѣмъ только, чтобы воюющій соглашался бы исправлять причиненный нейтральному вредъ, если бы онъ случился. Принципъ былъ бы уничтоженъ; ибо тогда вопросъ былъ бы болѣе не о суверенитетѣ, или юрисдикціи, важныхъ вопросахъ международного права, но только просто о поврежденіяхъ причиненныхъ воюющимъ, о исправленіяхъ, которыя онъ обязанъ сдѣлать только въ отношеніи потерпѣвшаго и въ степени нанесеннаго вреда.

Эта ошибка въ принципѣ или, скорѣе, въ его первомъ происхожденіи, привела того же автора къ мысли, что командиръ военного судна можетъ легко впасть въ заблужденіе, насчетъ границъ прибрежнаго, территоріальнаго моря, что, слѣдовательно, сраженіе, предпринятое въ этихъ предѣлахъ, извинительно съ того момента, когда очевидно, что онъ не имѣлъ намѣренія оскорбить нейтральное государство, ни нарушить право его власти (*). Это тоже важная ошибка. Безъ сомнѣнія, командиръ военного судна можетъ ошибиться въ точныхъ предѣлахъ привилегированнаго моря; но дѣйствіе его—фактъ, неменѣе посягающій на права суверенитета нейтральнаго, но его государь не менѣе обязанъ,—я не говорю только исправить причиненный вредъ, если онъ есть, но еще, во всякомъ случаѣ, сверхъ того, сдѣлать нейтральной націи необходимыя удовлетворенія за это покушеніе. Ошибка эта не можетъ препятствовать нейтральному государю воспользоваться силою для принужденія

(*) См. приведенное мѣсто въ предшествующемъ примѣчаніи.

прекратить сраженіе и даже потопить судно, его продолжающее. Извиненіе, основанное на ошибкѣ командира, можетъ только извинить его въ глазахъ его собственнаго государя и подвергнуть его взысканіямъ, которыя онъ навлекъ на себя за нарушеніе обязанностей палагаемыхъ на воюющую націю, если бы законы его страны постановляли что-нибудь по преступленіямъ этого рода (*). Чрезъ принятіе подобнаго мнѣнія-очевидно, что принципъ неприкосновенности территоріи былъ бы вполне воображаемымъ; ибо было бы всегда очень легко сослаться на ошибку безъ возможности ея опровергнуть, такъ какъ должно полагаться на подтвержденіе самого виновнаго.

Галіани, съ такою справедливостію, обыкновенно опредѣляющій, права мирныхъ народовъ, ошибся не менѣе въ этомъ вопросѣ. Онъ упрекаетъ Бинкерсгука въ смѣшеніи военныхъ или вооруженныхъ для войны кораблей съ кораблями торговыми, порта и закрытые рейды съ открытыми прибрежными морями; за тѣмъ онъ полагаетъ, что сраженіе позволительно, на прибрежномъ нейтральномъ морѣ между кораблями воюющихъ, военными или вооруженными для войны; что оно только запрещается съ торговыми кораблями, совершенно разруженными, или вооруженными собственно для своей защиты... только этими послѣдними онъ ограничиваетъ территоріальное покровительство. Это ограниченіе неприкосновенности нейтральной территоріи и составляетъ ошибку. Я тщетно искалъ, какими разсужденіями этотъ авторъ могъ быть приведенъ къ такому странному мнѣнію. Единственная причина, какую онъ представляетъ, есть та, что суда военныя, или вооруженныя для войны,

(*) Было бы въ духѣ международнаго права, если бы внутреннія законодательства постановляли строгія взысканія съ офицеровъ, виновныхъ въ совершеніи подобнаго покушенія противъ суверенитета дружественнаго государства; къ несчастію это не такъ; воюющіе пользуются, сколько могутъ, ошибками своихъ офицеровъ, и если въ какомъ-либо рѣдкомъ случаѣ они вынуждаются отдать справедливость законнымъ требованіямъ нейтральныхъ государствъ, то только пенимость и то болѣе наружная нежели дѣйствительная поражаетъ командира, чаще всего виновнаго только въ исполненіи духа данныхъ ему инструкцій.

исключительно будучи предназначены для сраженія, ни въ какомъ случаѣ не могутъ пользоваться выгодною покровительства, даруемою нейтральною территоріею. Отсюда онъ заключаетъ, что онѣ могутъ быть атакованы, взяты или истреблены непріателемъ даже на нейтральномъ прибрежномъ морѣ и государь этой территоріи не можетъ считать себя оскорбленнымъ, или требовать какого-нибудь за это удовлетворенія, исключая матеріальныхъ ущербовъ, понесенныхъ подданными его, вслѣдствіе сраженія.

Галіани упустилъ изъ виду, безъ сомнѣнія, что привилегія неприкосновенности территоріи не есть право въ пользу воюющихъ и обязанность нейтральныхъ, но напротивъ, право нейтральныхъ народовъ и обязанность націй, вовлеченныхъ въ войну. Но какъ только что мы признаемъ, что требованіе уваженія территоріи есть привилегія въ пользу нейтральнаго, то очевидно уже, что тогда неваженъ характеръ или свойство судна атакованнаго, взятаго или истребленнаго. Мѣсто совершенія характеризуетъ фактъ, дѣлающій военныя дѣйствія законными, или незаконными. Оскорбленіе сдѣлано не государю владѣльцу захваченнаго судна, но государю-владѣльцу территоріи, на которой сраженіе или захватъ произошли. Было бы иное, если бы неприкосновенность была привилегіею воюющихъ, тогда она могла бы быть ограничена, какъ это говоритъ Галіани, одними торговыми кораблями.

То, что я сказалъ, равно примѣняется и къ другому исключенію, предложенному Бинкерсгукомъ и принятому Галіани какъ слѣдствіе различія между военными и торговыми судами. Эти два писателя полагаютъ, что на неприкосновенность прибрежнаго моря не можетъ ссылаться то судно, которое первое начало сраженіе, которое если даже и атаковало въ открытомъ морѣ, но впослѣдствіи удалилось въ это священное пространство. И это исключеніе происходитъ изъ того же источника, какъ и предшествующее, отъ совершеннаго забвенія рода территоріальной привилегіи. Очевидно, что право нейтральнаго не можетъ быть ограничено не только дѣйствіемъ иностраннаго судна, нападеніемъ

одного изъ воюющихъ, но даже и самымъ его характеромъ.

Существуетъ памятный примѣръ нарушенія нейтральной территоріи, представляющій доказательство, что именно въ этомъ смыслѣ должна пониматься и всегда понималась морскими націями привилегія неприкосновенности. Въ 1759 г. англійскій флотъ, изъ шестнадцати кораблей, атаковалъ французскій, состоявшій изъ четырехъ кораблей. Французскій адмиралъ, будучи не въ состояніи сопротивляться столь превосходнымъ силамъ, удалился къ берегамъ Португаліи и выбросился тамъ на берегъ съ своими судами. Несмотря, однако же на это и на огонь португальскихъ батарей, англійскій адмиралъ Боскавенъ захватилъ два корабля и сжегъ два остальные. Португальскій посланникъ, человѣкъ столь же замѣчательный своею твердостью, какъ и своимъ талантомъ, маркизъ де-Помбаль, сильно требовалъ удовлетворенія у лондонскаго кабинета и хотя этотъ послѣдній былъ не расположенъ признаться въ сдѣланной ошибкѣ, но сила португальскаго посланника принудила уступить: чрезвычайный посолъ былъ посланъ въ Лисабонъ, чтобы извиниться предъ правительствомъ, оскорбленнымъ нарушеніемъ его территоріи (*).

Между тѣмъ англійское правительство совсѣмъ не возвратило двухъ взятыхъ судовъ и не заплатило стоимости двухъ сожженныхъ. По праву оно должно было дать это двойное удовлетвореніе. Напрасно французскій посолъ въ Лисабонѣ представлялъ множество требованій въ этомъ

(*) Ноты переданныя маркизомъ де-Помбаль англійскому кабинету, выставляють въ полномъ свѣтѣ поддерживаемый нами принципъ. Въ одной изъ нихъ мы читаемъ: «Справедливо.... и мы покажемъ всей Европѣ, что мы свергли его иностраннаго государства. Мы этого лучше не можемъ доказать, какъ потребовать отъ вашего правительства удовлетворенія въ которомъ оно не въ правѣ намъ отказать. Франція будетъ смотрѣть на насъ какъ бы на находящихся въ состояніи безсилія, если мы не можемъ достигнуть удовлетворенія въ обидѣ, которую мы вамъ нанесли, приди и сжеги въ нашей странѣ корабли, которые должны были тутъ быть въ полной безопасности. Удовлетвореніе, котораго я требую, согласно съ вѣковыми правилами». См. объ этомъ дѣлѣ Ortolan, t. II, l. III, ch. VIII.

отношеніи, неудовлетвореніе этого требованія короля Франціи было одною изъ причинъ, приведенныхъ для объясненія объявленія войны въ 1762 г. между Франціею и Португаліею.

Галіани сдѣлалъ вторую ошибку. По этому автору военныя суда или вооруженныя для войны могутъ требовать преимущества нейтральной территоріи, ставши, нарочно подъ покровительство территоріальнаго государя. Въ этомъ случаѣ, онѣ не могутъ быть атакованы непріателемъ; но онѣ тотчасъ же должны быть разрушены и въ теченіе войны болѣе не служить вооруженными судами: люди ихъ экипажа также обязаны не носить болѣе оружія до заключенія мира; наконецъ, воюющій, у котораго эта добыча была, такъ сказать, вырвана, имѣетъ право наблюдать за исполненіемъ всѣхъ этихъ условій. Это мнѣніе не выходитъ ни изъ какихъ объясненій основнаго права. Не существуетъ никакого трактата, который бы дѣлалъ какой-нибудь малѣйшій на это намекъ, слѣдовательно второстепенное право его тоже не основывало и не принимало; оно даже противно обычаямъ націй, поэтому мнѣ кажется бесполезнымъ его оспаривать. Авторъ смѣшалъ мѣры, употребляемыя относительно сухопутныхъ войскъ, ищущихъ себѣ убѣжища на нейтральной, континентальной территоріи, съ судами, переходящими прибрежное море.

Съ одной стороны особенно слѣдуетъ замѣтить, что все пространство прибрежнаго моря нейтральнаго государства, если даже не существуетъ на его берегу никакого порта, никакого знака матеріальнаго могущества, какъ наприм. башень, фортовъ, батарей и даже если берегъ совершенно пустынный, невоздѣланный, то онъ все равно неприкосновененъ; съ другой, что всѣ дѣйствія на нейтральномъ прибрежномъ морѣ запрещены, а не только одни прямые и непосредственныя, военныя дѣйствія, но также и такія, которыя могутъ быть совершены безъ употребленія оружія, но составляющія всетаки же въ сущности военныя дѣйствія, какъ, между прочимъ, захватъ легкаго судна, немогущаго нисколько сопротивляться. Всякій осмотръ, всякая повѣрка, сдѣланная

воюющимъ на одномъ изъ судовъ его непріятеля, или народа нейтральнаго, есть посягательство на права господствующей націи и должно быть строго обуздано. Въ этомъ исключительномъ пространствѣ, войны не существуетъ; обѣ стороны должны признавать себя за живущихъ въ мирѣ; права войны никогда не могутъ быть тутъ прилагаемы ни подъ какимъ предлогомъ. Фактъ строенія или вооруженія военныхъ судовъ, или частныхъ крейсеровъ въ портахъ, или на берегахъ нейтральнаго государя, также составляетъ нарушение его территоріи.

Короче, можно сказать, что принципъ неприкосновенности нейтральныхъ прибрежныхъ морей абсолютенъ и не имѣетъ никакого исключенія (*), выходитъ изъ основнаго права; второстепенное право его подтвердило во всей его полнотѣ. Это столь существенное право признано всѣми народами (**). Однако же большинство изъ нихъ его нарушало (***), такъ

(*) См. всѣ трактаты, выше перечисленные. Я представилъ текстъ трактата отъ 26 сентября 1786 г. между Франціею и Англіею, всѣ они содержатъ то же общее и абсолютное постановленіе: ни одинъ не дѣлаетъ исключеній ни для сраженія начавшагося въ открытомъ морѣ, ни для морей, берега которыхъ необитаемы, ни наконецъ, для военныхъ кораблей. Пѣкоторые даже болѣе выразительны; такъ наприм. отъ 29 октября 1795, между Англіею и Американскими Соединенными Штатами содержитъ въ концѣ 25 §: «Ни одна изъ двухъ сторонъ не допуститъ, чтобы корабли или вещи принадлежащія подданнымъ или гражданамъ другой были бы взяты на разстояніи пушечнаго выстрѣла отъ берега, ни въ какомъ изъ заливовъ, рѣвъ или портовъ ихъ территорій, военными судами или судами, имѣющими патенты государя, республики или государствъ, какія бы они ни были. Но въ случаяхъ когда это произойдетъ, сторона территоріальная, права которой будутъ такимъ образомъ нарушены, сдѣлаетъ всевозможныя для нея успія, дабы получить отъ оскорбившаго полное и совершенное удовлетвореніе за корабль или корабли, такимъ образомъ взятые, будутъ ли это *корабли военные или торговые*». См. этотъ трактатъ въ Recueil de Martens, t. VI, p. 337. См. также Wheaton Elem. of intern. law., ubi sup.

(**) См. трактаты, на которые ссылались выше и дѣло, о которомъ я говорилъ, между Португаліею и Англіею. Эта послѣдняя держава не пропустила бы противиться притязаніямъ Португаліи всѣми существовавшими средствами, еслибы они существовали; но она не вооружалась даже мѣтніемъ Бинкерсгуга о сраженіи начавшемся въ открытомъ морѣ и приведенномъ въ нейтральное прибрежное море, несмотря на то, что, въ этомъ случаѣ адмиралъ Боскавенъ атаковалъ эскадру адмирала Делака въ открытомъ морѣ.

(***) Можно привести множество примѣровъ нарушенія этого принципа; я ограничусь указать два довольно недавніе, совершенные двумя большими морскими державами.

что справедливо, что законъ самый священный, трактаты наиболѣе торжественные, не имѣютъ силы остановить ужасовъ войны и особенно самолюбія тѣхъ, которые ее ведутъ. Но эту силу законы и трактаты приобрѣтаютъ, только когда нейтральный довольно силенъ, чтобы внушить страхъ самимъ воюющимъ за послѣдствія его справедливаго негодованія. Это презрѣніе націй, къ ихъ собственнымъ обязательствамъ обыкновенно и составляетъ причину принуждающую энергичнѣе начертать ихъ обязанности. Уваженіе же воздаваемое могущественнымъ націямъ, когда онѣ остаются мирными, есть еще одинъ лишній аргументъ для представленія слабымъ, чтобы ихъ побудить предохранять себя противъ насилій большихъ государствъ, соединяясь для этого, составляя постоянный союзъ, чтобы отражать и наказывать всякія попытки, противныя ихъ правамъ.

Принципъ такимъ образомъ доказанъ; намъ остается прослѣдить: какія права онъ предоставляетъ нейтральнымъ и какими средствами они могутъ заставлять ихъ уважать.

Морская нейтральная территория неприкосновенна; эта привилегія есть существенное право народа-владѣльца; обязанность воюющихъ уважать право мирной націи и, слѣдовательно, не совершать никакого враждебнаго дѣйствія въ пространствѣ, подчиненномъ верховной юрисдикціи того, кого они называютъ другомъ. Нѣтъ и не можетъ быть исключенія въ этомъ законѣ. Совершенное нарушеніе этого абсолютнаго правила есть оскорбленіе территоріальнаго госу-

Первый былъ въ 1781. Балли Сюфренъ атаковалъ англійскую эскадру коммодора Джонстона, на якорѣ въ бухтѣ Порто-Прайя, на островахъ Зеленаго Мыса, принадлежащихъ Португаліи. Въ этомъ дѣлѣ, неимѣвшемъ никакихъ результатовъ португальскіе форты присоединили свой огонь къ огню англичанъ. Замѣчательно, что версальскій кабинетъ одобрилъ поведеніе Балли Сюфрена.

Въ 1801 г. нѣсколько англійскихъ военныхъ судовъ, крейсеровавшихъ въ Балтикѣ и особенно фрегатъ *Squirrel* и тендеръ *Achille*, совершили много враждебныхъ дѣйствій на берегахъ Дачинъ; дѣйствія эти, называемыя пиратствомъ, были предметомъ весьма энергическихъ нотъ со стороны оскорбленной державы англійскому кабинету; во эти требованія были заглушены бомбардированіемъ Копенгагена. См. Ortolan, ubi sup. и въ приложеніи, прибавл. f.

даря; онъ, слѣдовательно, уполномоченъ прекратить военныя дѣйствія всѣми средствами, находящимися въ его власти. Суверенитетъ его даетъ ему право употребить, для достиженія этой цѣли, даже силу оружія; пушки береговыхъ батарей и крѣпостей могутъ стрѣлять по зачинщику: противъ него можно направить военные корабли, дабы принудить его прекратить сраженіе и повиноваться распоряженіямъ территоріальнаго государя. Виновный, воюющій корабль можетъ быть потопленъ или истребленъ и государь, которому онъ принадлежитъ, не имѣетъ права на это жаловаться. Сдѣланные имъ призы на нейтральной территоріи могутъ быть отняты отъ него силою и самъ онъ удержанъ для вѣрности, обезпеченія удовлетвореній за совершенное оскорбленіе.

Не всѣ берега государства покрыты батареями или крѣпостями; нейтральныя правительства не всегда имѣютъ военныя суда въ достаточно большомъ числѣ, готовые принудить воюющихъ уважать ихъ права. Можетъ, слѣдовательно, случиться и случается въ самомъ дѣлѣ часто, что нейтральный государь не можетъ немедленно остановить враждебныя дѣйствія, совершенныя у него на глазахъ и противу его правъ; въ этомъ случаѣ, онъ имѣетъ право обратиться къ правительству, подданные котораго оказались виновными въ нарушеніи его территоріи, для полученія удовлетворенія. Оно должно быть дано не только за матеріальныя убытки, могущія быть причиненными нейтральнымъ подданнымъ, но еще и особенно за фактъ нарушенія ихъ территоріи, за оскорбленіе, сдѣланное верховной власти націи, даже и въ томъ случаѣ, когда бы это не причинило никакого вреда. Оно должно быть дано даже тогда, когда это насиліе не повело къ сраженію, какъ, напримѣръ, когда военный корабль захватилъ бы торговое судно, немогшее противопоставить ему никакого сопротивленія, также какъ и въ томъ случаѣ, гдѣ воюющій произвелъ бы простой осмотръ нейтральнаго судна, осмотръ, хотя и несопроводившійся никакимъ употребленіемъ оружія и даже если бы онъ не повелъ бы къ захвату осматрѣннаго судна.

Первое изъ всѣхъ удовольвореній, котораго долженъ требовать нейтральный, есть то, которое относится къ его личному достоинству, къ оскорбленію, сдѣланному его верховной юрисдикціи, слѣдовательно въ требованіи официально отказаться отъ совершенныхъ дѣйствій, торжественно извиниться и даже потребовать наказанія офицера, виновнаго въ этомъ преступленіи національнаго оскорбленія. Но этимъ еще не ограничивается оскорбленное верховное право; оно можетъ требовать возвращенія всѣхъ судовъ, взятыхъ на ея морской территоріи, или въ ея руки или въ руки ихъ предшествующихъ владѣльцевъ, какой бы ни былъ при томъ характеръ этихъ судовъ, будутъ ли это военные или торговые корабли, вооруженные или нѣтъ,—освобожденія всѣхъ людей, бывшихъ на нихъ, какіе бы они ни были, даже тогда, если они будутъ военные и на службѣ непріятеля; наконецъ, — полное удовлетвореніе въ причиненныхъ убыткахъ судо-владѣльцамъ, сраженіемъ ли, задержкою ли въ ихъ торговыхъ операціяхъ, или другимъ образомъ, будутъ ли владѣльцы эти непріятелями, или нейтральными (*). Въ случаѣ, когда призы, взятые въ прибрежномъ морѣ, будутъ приведены въ порты государя этого моря, то онъ имѣетъ право захватить ихъ силою, дабы возвратить ихъ владѣльцамъ, не освѣдомляясь при этомъ объ обстоятельствахъ, которыя, можетъ быть и могли бы оправдать захватъ. Обыкновенно нейтральный ограничивается требованіемъ отъ виновнаго воюющаго возвращенія призовъ тѣмъ націямъ, отъ которыхъ они были взяты. Мнѣ кажется, что было бы болѣе согласно съ народнымъ правомъ и въ то же время и съ честью нейтральнаго государства чтобы возвращеніе дѣлалось бы ему и чтобы онъ уже за тѣмъ передавалъ владѣльцу,

(*) Пунктъ 23 трактата 1642 между Данією и обѣими Сициліями содержитъ: «Что ихъ величества взаимно не будутъ допускать, чтобы на ихъ берегахъ, въ портахъ и рѣкахъ находящихся въ ихъ подданствѣ, суда и товары соответственныхъ подданныхъ брались военными кораблями или кораблями, снабженными патентами каковаго-нибудь государя, республики или города; и въ такомъ случаѣ тотъ и другой употребить всю свою власть, чтобы взятый корабль былъ должнымъ образомъ возвращенъ и *весь вредъ исправленъ*. Пунктъ 32 заключеннаго того же года трактата между Данією и Генуэзскою республикою содержитъ то же постановленіе.

у котораго оно было отнято, только вслѣдствіе нарушенія юрисдикціи этого нейтральнаго.

Фактъ постройки военнаго судна на счетъ воюющаго, или вооруженіе его въ нейтральныхъ государствахъ есть нарушеніе территоріи. Всѣ призы, сдѣланные судномъ такого рода, незаконны, въ какомъ бы мѣстѣ они сдѣланы ни были. Оскорбленный государь имѣетъ право овладѣть имъ даже силою, если они будутъ приведены въ его порта и требовать возвращенія, когда они, какъ это обыкновенно случается, приведены въ порта внѣ его юрисдикціи. Онъ можетъ равно требовать разрушенія судна, незаконно вооруженнаго на его территоріи и даже задержать его, если оно войдетъ въ какое-нибудь мѣсто, подчиненное его суверенитету, пока оно не будетъ разружено.

Если воюющій отказывается въ испрашиваемомъ удовлетвореніи, то нейтральный имѣетъ право пользоваться репрессалиями, захвативши суда обидѣвшаго, или даже объявить ему войну. По мнѣнію всѣхъ публицистовъ, война эта будетъ имѣть справедливую причину, потому что она будетъ основана на важномъ покушеніи противъ суверенитета.

Законъ основной и второстепенный не ограничиваются только дарованіемъ нейтральному, прибрежное море котораго нарушено, права энергически противиться дѣйствіямъ, оскорбляющимъ его независимость, или требовать удовлетвореніе въ обидѣ, имъ понесенной; они налагаютъ на него обязанности дѣлать всевозможное для предупрежденія оскорбленія, или для полученія соотвѣтственнаго и справедливаго удовлетворенія. Легко понять, что не одинъ только нейтральный терпитъ отъ нарушенія его территоріи. Судно, схваченное или уведенное изъ прибрежнаго моря, было въ нейтральныхъ владѣніяхъ; оно имѣло право на покровительство государя и на покровительство дѣйствительное; если онъ не могъ его совершенно дать въ тотъ самый моментъ, когда оно дѣлалось жертвою несправедливаго насилія, то онъ долженъ продолжать это покровительство, по крайней мѣрѣ въ томъ отношеніи, чтобы получить удовлетвореніе, во вредѣ, нанесенію котораго онъ не могъ воспрепятствовать. Всѣ трактаты единогласны

въ этомъ; собственно для напоминанія этихъ обязанностей нейтральнымъ государямъ, параграфы, относительно этого предмета, мы помѣстили (*). Нейтральный народъ, пренебрегши исполненіемъ этой обязанности, подвергается себя справедливому мщенію націи, которой это опущеніе его обязанностей нанесетъ вредъ; дастъ ей чрезъ это справедливый поводъ къ войнѣ. Въ самомъ дѣлѣ, въ такомъ случаѣ можно справедливо обвинять въ отказѣ отъ своихъ правъ суверенитета, отъ своей независимости въ пользу одной изъ воюющихъ сторонъ и во вредъ другой и слѣдовательно въ пристрастности, въ непризнаніи второй обязанности нейтралитета (**).

Галіани, заявивъ это мнѣніе, справедливое и согласное съ законами божескими и человѣческими, идетъ до того, что признаетъ нейтральнаго отвѣтственнымъ въ его пренебреженіи. Писатель этотъ не объясняетъ, что понимаетъ онъ подъ отвѣтственною. Если онъ считаетъ нейтральнаго государя отвѣтственнымъ въ томъ смыслѣ, что онъ самъ долженъ платить за вредъ, потерпѣнный обиженною стороною, то я думаю, что онъ ошибается. Отвѣтственность эта распространяется только на вредъ, понесенный въ самомъ портѣ, гдѣ судно получило убѣжище и гдѣ, слѣдовательно, оно было подъ положительнымъ и абсолютнымъ покровительствомъ территоріальнаго государя. Но не то же самое будетъ съ судномъ, которое безъ позволенія этого государя свободно и произвольно проходитъ по прибрежному морю. Если же, напротивъ, онъ понимаетъ эту отвѣтственность морально, т. е., что нейтральный государь не можетъ избѣжать иначе отвѣтственности, какъ сдѣлавши всѣ усилія, чтобы предупредить вредъ или получить удовлетвореніе въ немъ, когда онъ не могъ нанесенію его помѣщать, отвѣтственность эта можетъ дойти до привлеченія на его владѣнія бѣдствій войны и

(*) См. вышеприведенные трактаты; всѣ они, безъ исключенія, составлены въ этомъ же духѣ.

(**) См. выше, ст. Объ обязанностяхъ нейтральныхъ гл. II и ниже сего послѣднюю статью. См. также Flassau, Histoire de la diplomatie française, t. VI, l. III et Ortolan, t. II, l. III, ch. VIII.

Галиани, мнѣ кажется, справедливъ. Мнѣніе его совершенно то же, что и заявленное мною.

Уваженіе къ прибрежнымъ нейтральнымъ морямъ не ограничивается абсолютнымъ воздержаніемъ отъ всякихъ военныхъ дѣйствій, оно равно распространяется и на факты, непосредственно подготовляющіе эти дѣйствія. Такимъ образомъ флотъ, военное судно, или частный крейсеръ, не могутъ, не совершивши нарушенія территоріи, утвердиться въ какомъ-нибудь пунктѣ этого моря, чтобы стеречь проходъ судовъ, военныхъ ли, торговыхъ ли, непріятеля, или судовъ нейтральныхъ, или еще выходить изъ своего убѣжища для нападенія на нихъ вѣдъ предѣловъ юрисдикціи нейтральнаго. Запрещается также крейсеровать въ водахъ, предназначенныхъ для той же цѣли. Безъ сомнѣнія, въ этомъ случаѣ военныя дѣйствія, употребленіе силы, пользованіе правомъ войны не будетъ на пространствѣ, принадлежащемъ мирному государю, дружественному обѣимъ сторонамъ; но народное право не допускаетъ, чтобы территорія народа нейтральнаго могла бы служить для разставленія сѣтей одному изъ воюющихъ, благопріятствовать военнымъ операціямъ одного въ ущербъ другому. Слѣдовательно всѣ призы, сдѣланные при подобныхъ обстоятельствахъ, незаконны и даютъ нейтральнымъ право требовать, отъ воюющаго, виновника этихъ дѣйствій, удовлетворенія, какъ если бы они были сдѣланы на его собственной территоріи, въ предѣлахъ его юрисдикціи.

Мирная нація, слѣдовательно, должна старательно наблюдать, чтобы острова, могущіе встрѣтиться на ея морской территоріи, мысы и заливы, подчиненные ея владычеству, не служили бы крейсерамъ, частнымъ или военнымъ, одного изъ воюющихъ, мѣстомъ убѣжища или засады. Она можетъ и должна ихъ удалить, если же они откажутся повиноваться ея приказаніямъ, то она можетъ и должна употребить силу для того, чтобы имъ это запретить. Если она пренебрежетъ исполнить эту обязанность, то подвергнется тому, что другой воюющій справедливо упрекнетъ ее въ нарушеніи безпристрастности, существенной обязанности нейтралитета.

Мы доказали, что военныя дѣйствія, совершенныя однимъ изъ воюющихъ противъ своего непріятеля, совершенныя имъ на пространствѣ прибрежнаго моря нейтральной державы, составляютъ нарушеніе территоріи этой державы, что, слѣдовательно, она имѣетъ абсолютное и полное право отразить это наступленіе силою, даже истребить суда нападающаго и что когда она не могла воспрепятствовать или предупредить таковой фактъ, то требовать отъ оскорбившаго справедливаго удовлетворенія. Мы показали, что это двойственное право было въ то же время для нейтральнаго государя обязанностію, которою онъ не долженъ пренебрегать подъ страхомъ покушенія на безпристрастность, налагаемую на него его дружбою съ обѣими сторонами. Его право, его обязанность, въ случаѣ отказа подчиниться его требованію, преслѣдовать его силою и даже объявить войну воюющему, нарушившему неприкосновенность его территоріи. Если онъ не пользуется этимъ правомъ, если онъ не исполняетъ своей обязанности, то онъ подвергаетъ себя неудовольствію другаго воюющаго, могущаго обойтись съ нимъ какъ съ непріателемъ (*).

Между прочимъ, случается весьма часто, что нейтральный слишкомъ слабъ, чтобы покровительствовать дѣйствительнымъ образомъ свою территорію и, особенно, получить отъ воюющаго должныя удовлетворенія за сдѣланную ли ему обиду, или претерпѣнный ли имъ вредъ отъ другаго воюющаго вслѣдствіе этой обиды. Въ этомъ случаѣ и когда, сверхъ того, доказано, что онъ сдѣлалъ всѣ усилія, которыя позволила ему его слабость для полученія удовлетворенія, то очевидно, что было бы чрезвычайною строгостію со стороны потерпѣвшаго обойтись враждебно съ тѣмъ, который не заслуживаетъ упрека въ пристрастности, а только ви-

(*) «Законы нейтралитета запрещаютъ нейтральному... терпѣть добровольно, чтобы одна изъ воюющихъ сторонъ совершала на его территоріи, континентальной или морской враждебныя дѣйствія. Нарушеніе этихъ законовъ уполномочиваетъ потерпѣвшую сторону употребить силу противу нейтральнаго государства. Klüber, Droit des gens moderne de l'Europe, part. II t. II, sect. II, ch. II, § 284; Schmidlin, Dissert., 28 и 60.

дѣтъ себя, вслѣдствіе своей слабости, въ необходимости оставить безнаказанною довольно важную обиду (*). Замѣтимъ, что эта умѣренность есть обязанность человеколюбія для націи, владѣтельница взятаго судна, обязанность, которую она можетъ исполнять поэтому и не такъ строго. По строгому праву, она можетъ обойтись какъ съ непріателемъ, съ нейтральнымъ, неполучающѣмъ должнаго удовлетворенія въ этихъ обстоятельствахъ. Но, по обычаю, долгъ человеколюбія исполняется почти всѣми народами, не потому, чтобы человеколюбіе имѣло большое вліяніе на поведеніе воюющихъ вообще, но потому, что почти всегда имъ совѣтуетъ политика не увеличивать числа своихъ непріателей.

Къ тому же, въ этомъ случаѣ обиженный воюющій государь имѣетъ право пользоваться территоріею слабого нейтральнаго такимъ же образомъ, какъ и его противникъ и, слѣдовательно, совершать тамъ военныя дѣйствія. Нейтральный не можетъ безъ несправедливости и безъ нарушенія своего долга безпристрастности, показаться болѣе строгимъ въ отношеніи одной, нежели другой стороны. Такимъ образомъ, предположивъ войну между двумя державами, одною, находящеюся въ Европѣ и другою, въ Америкѣ и что эта послѣдняя совершаетъ нарушеніе территоріи мирнаго европейскаго народа, котораго морскія силы незначительны, но который, напротивъ, силенъ на сухомъ пути. Если нейтральный не можетъ получить отъ націи, нарушившей его морскую территорію, удовлетворенія, котораго онъ въ правѣ требовать и особенно возвращенія призовъ взятыхъ на водахъ, подчиненныхъ его юрисдикціи, потому что онъ слишкомъ слабъ на морѣ, чтобы побѣдить американскаго оскорбителя, то онъ долженъ сносить, если и его сосѣдъ будетъ пользоваться его морскою территоріею такимъ же образомъ, какъ это сдѣлалъ противникъ и можетъ не требовать отъ него удовлетворенія въ оскорбленіи, подобномъ тому, кото-

(*) Здѣсь можно примѣнить то, что говоритъ Галиани о нейтральномъ слишкомъ слабomъ, чтобы воспрепятствовать переходу арміи воюющаго по его континентальной территоріи. Part. I, cap. VII.

рое онъ безнаказанно вынесъ отъ другой стороны. Онъ не исполнилъ бы всѣхъ своихъ обязанностей нейтралитета, если бы употребилъ свои сухопутныя силы для полученія удовлетворенія за это второе нарушеніе его территоріи, для сдѣланія репрессалій или объявленія войны.

Примѣненіе этихъ принциповъ дѣлаетъ, я знаю, положеніе нейтральныхъ народовъ, морское могущество которыхъ ниже воюющихъ, очень часто болѣе несчастнымъ, нежели если бы они дѣйствительно были сами вовлечены въ военныя дѣйствія, потому что оно подвергаетъ ихъ послѣдствіямъ войны, не давая имъ тѣхъ счастливыхъ случайностей которыя она иногда представляетъ. Чтобы поставить ихъ подъ защиту отъ этихъ непрерывно рождающихся несчастій, отъ этихъ притѣсненій, отъ этихъ насилій ихъ наиболѣе священныхъ правъ, которыя съ каждою новою войною становятся все тяжеле и тяжеле, они должны поэтому серьезно подумать объ обезпеченіи себя трактатами, которые бы, соединяя ихъ разсѣянные силы, дали бы массѣ нейтральныхъ то могущество, котораго каждый изъ его членовъ, взятый отдѣльно, не могъ бы имѣть и что ихъ сдѣлало бы способными устранить самолюбіе, или недружелюбіе, которыми очень часто воюющія одушевлены относительно мирныхъ народовъ.

Взятіе судна, сраженіе, однимъ словомъ, враждебное дѣйствіе, совершенное противъ непріятеля въ территоріальномъ, нейтральномъ морѣ, тогда, когда оно не сопровождается никакими обстоятельствами способными нарушить законы войны между воюющими, есть оскорбленіе только въ отношеніи нейтральнаго владѣльца того моря, гдѣ случилось незаконное дѣйствіе; но оно не имѣетъ этого свойства въ отношеніи воюющаго, которому принадлежитъ взятое, или атакованное судно. Изъ этого принципа очевидно выходитъ, что нейтральный, единственно оскорбленный, только одинъ и имѣетъ право требовать удовлетворенія и особенно возвращенія призовъ сдѣланныхъ на его территоріи, или денежной стоимости за вредъ причиненный непріятельскимъ судамъ сраженіемъ. Воюющая нація, владѣтельница этихъ судовъ, не-

можетъ сдѣлать прямо этихъ требованій, потому что въ отношеніи ея, враждебныя дѣйствія не имѣли ничего незаконнаго и что она не можетъ основаться на свойствахъ моря, на которомъ судно было взято, или съ нимъ обошлись дурно. Сраженіе или призъ законны сами по себѣ. Въ самомъ дѣлѣ, между воюющими, въ какомъ бы мѣстѣ ни произошло сраженіе, было бы оно только законное, согласное съ обычаями цивилизованныхъ народовъ, обиды нѣтъ; нѣтъ нарушенія права народовъ, потому что право это позволяетъ дѣлать всякій возможный вредъ и всѣми средствами, своему непріятелю.

Призъ абсолютнымъ образомъ не теряетъ своего значенія; онъ только зараженъ въ отношеніи оскорбленнаго нейтральнаго, территоріальнаго государя, недостаткомъ, вслѣдствіе котораго если оно имъ требуется, то принуждаетъ взятеля возвратить этотъ призъ и какъ нейтральный не далъ судну, находившемуся на его территоріи, дѣйствительно должнаго покровительства, то онъ обязанъ тотчасъ же отдать это судно старому владѣльцу. Въ этомъ-то смыслѣ я говорилъ выше, что согласно съ предписаніемъ народнаго права, что призъ этотъ долженъ быть отданъ самому нейтральному, но не воюющему владѣльцу. Если слѣдовательно, нейтральный не требуетъ ни возстановленія приза, ни исправленія вреда, совершеннаго на территоріальномъ морѣ, подчиненномъ его скипетру, то обиженный воюющій не можетъ требовать самъ прямо отъ своего непріятеля. Это обстоятельство еще подкрѣпляетъ то, что мы сказали объ обязанности нейтральнаго—сдѣлать энергическія требованія и подкрѣпить ихъ всѣми средствами, которыми онъ можетъ располагать, чтобы получить благопріятный отвѣтъ.

Мы сказали, что территоріальный государь имѣетъ право овладѣвать, даже силою, судномъ, взятымъ въ водахъ, подчиненныхъ его юрисдикціи, когда оно приведено въ одинъ изъ портовъ его владѣній, дабы возвратить его тому, у кого оно было взято. Право это, кажется, противорѣчитъ принципу, который мы будемъ разбирать впослѣдствіи, требующему чтобы государь взятель одинъ только былъ бы

*

компетентенъ въ обсужденіи вопроса относительно законности призовъ. Однако же слѣдуетъ признать, что противорѣчія здѣсь не существуетъ, но только исключеніе. Нейтральный территориальный государь не отнимаетъ правъ взятеля. Онъ совершаетъ, это правда, актъ юрисдикціи, суверенитета, но онъ только судить фактъ, совершившійся въ пространствѣ его территоріи и который, какъ внѣшній фактъ, для судна, подчиненъ его законамъ. Онъ, слѣдовательно, дѣйствуя такъ, дѣлаетъ не иное что, какъ только пользуется правомъ нами доказаннымъ и признаннымъ въ предшествующемъ отдѣленіи. Если виновный скрылся, если онъ нашелъ себѣ убѣжище во владѣніяхъ своего собственного государя, то онъ избѣжалъ этой юрисдикціи; но войдя въ портъ, принадлежащій государю, на права котораго онъ покусился, государя компетентнаго, чтобы вѣдать его преступленіе, онъ долженъ подвергнуться взысканію.

Сверхъ того, слѣдуетъ замѣтить, что въ этомъ случаѣ нейтральный государь не судить факты взятія, не разбираетъ обстоятельствъ сраженія, или причинъ взятія, онъ не отдастъ дѣло это суду, обязанному постановлять законность и незаконность взятій. Онъ овладѣваетъ, безъ всякаго изслѣдованія, только потому, что онъ былъ взятъ на его территоріи и съ пренебреженіемъ къ ея неприкосновенности. Въ этомъ случаѣ, какъ справедливо замѣчаетъ Ортоланъ, онъ не постановляетъ приговора о законности приза съ точки зрѣнія вопроса воюющихъ и тѣхъ законовъ, которые они должны взаимно исполнять въ ихъ морской войнѣ. Фактъ покушенія на его право суверенитета былъ совершенъ, почему онъ можетъ прекратить послѣдствія; онъ вправѣ воспользоваться этою властью; мы даже уже сказали что онъ обязанъ это сдѣлать. По этой то причинѣ нейтральный государь ограничивается овладѣніемъ взятаго судна для возвращенія его владѣльцу, но онъ не ведетъ взятеля къ суду для приговора его къ удовлетворенію за убытки причиненные сраженіемъ или взятіемъ и что своею властію онъ не произноситъ противъ него никакого подобнаго приговора. Для удовлетвореній этого рода, какъ и тѣхъ, на которыя онъ имѣетъ

лично право, за оскорбленіе, сдѣланное его праву, ему необходимо обратиться къ тому государю, котораго взятель есть подданный. Въ этомъ послѣднемъ отношеніи нейтральный, будучи только одинъ оскорбленнымъ, есть единственный судья благовременности испрашиваемаго удовлетворенія, какъ его потребовать и, наконецъ, какія средства онъ долженъ для того употребить.

Уитонъ и послѣ него Ортоланъ разбираютъ этотъ вопросъ для того, чтобы узнать, можетъ ли призъ, сдѣланный въ нейтральныхъ водахъ, приведенный въ портъ государя взятеля, приговоренный судомъ и проданный, быть остановленъ и захваченъ нейтральнымъ государемъ, когда онъ явится въ портъ, подчиненный его суверенитету. Эти два писателя не колеблются объявить, что нейтральный имѣетъ это право, даже въ отношеніи законно пріобрѣтшаго, когда онъ требовалъ отъ воюющаго взятеля передачи ему приза и когда его дѣйствія этого рода остались безуспѣшными. Это рѣшеніе мнѣ кажется согласнымъ съ развитыми нами принципами. Въ самомъ дѣлѣ, призъ все время былъ въ его глазахъ, неимѣющимъ значенія; взятель не могъ пріобрѣсти надъ нимъ ни права собственности, права исходящаго для воюющаго изъ факта взятія. Наконецъ и приговоръ суда воюющей стороны не можетъ нарушать правъ нейтральнаго.

Короче, морская нейтральная территорія неприкосновенна, въ томъ смыслѣ, что никакое враждебное дѣйствіе, никакое къ нимъ приготовленіе, никакое дѣйствіе пользованія правами войны не можетъ быть тутъ совершено, не покусившись на суверенитетъ, независимость націи владѣтельницы. Нарушеніе этого правила, общаго, абсолютнаго и безъ исключенія, даетъ нейтральному право: 1) немедленно отражать, даже силою, всякую попытку этого рода и даже топить или истреблять виновныхъ въ этомъ суда; 2) если дѣйствіе случилось и нейтральный государь не могъ ему воспрепятствовать, то требовать удовлетворенія за сдѣланное оскорбленіе и въ случаѣ отказа, требовать силою или

употребивъ репрессаліи или объявивъ войну виновной націи. Наконецъ, не только обиженный нейтральный имѣетъ это двойственное право, но для него это долгъ въ отношеніи обиженнаго воюющаго, воспользоваться этимъ во всей полнотѣ.

ПЛАВУЧІЕ МАЯКИ ВЪ АНГЛІИ.

(Из *Nautical Magazine*).

Статья эта отличается популярнымъ изложеніемъ и предназначена авторомъ для читателей неспеціалистовъ, ибо объ этомъ, во-первыхъ, заявляетъ самъ авторъ, а во-вторыхъ, въ ней дѣйствительно встрѣчается много вещей, весьма хорошо извѣстныхъ читателямъ «Морскаго Сборника». Тѣмъ не менѣе, однако, помѣщеніе этой статьи на страницахъ нашего спеціального журнала, можетъ имѣть двоякій интересъ: во-первыхъ, она знакомитъ отчасти съ матеріальною стороною трактуемаго въ ней дѣла въ Англіи, а во-вторыхъ, показываетъ, какъ близко къ сердцу принимаютъ англичане все, касающееся до безопасности мореплаванія. Статья эта получаетъ еще большій интересъ, если вспомнить, что служба плавучихъ маяковъ въ Англіи несравненно тяжелѣе такой же службы у насъ, потому что первымъ, въ большинствѣ случаевъ, приходится стоять въ открытомъ океанѣ и иногда на довольно большой глубинѣ; кромѣ того, они несутъ свою службу безъ перерыва въ продолженіе по крайней мѣрѣ семи лѣтъ, тогда какъ наши плавучіе маяки ежегодно прекращаютъ свою дѣятельность съ наступленіемъ зимы.

Я представляю эту статью цѣликомъ, т. е. безъ пропусковъ, для того, чтобы читатель могъ видѣть, какую справедливую дань воздаютъ англичане многотрудной и опасной службѣ на ихъ плавучихъ маякахъ.

Примѣчаніе переводчика.

Военныя дѣйствія на европейскомъ континентѣ были причиною, вызвавшей суровый указъ, которымъ повелѣвалось:

перемѣстить морскіе знаки, снять всѣ плавучіе маяки и вообще не жечь отличительныхъ огней на сѣверномъ берегу Германіи! Вслѣдствіе исполненія такого распоряженія, морякъ, находившійся въ долгомъ плаваніи и возвратившійся къ роднымъ берегамъ, поневолѣ придетъ въ отчаяніе, не находя тамъ хорошо ему знакомыхъ и привѣтливыхъ створовъ и предостерегательныхъ знаковъ; морскіе проходы не обставлены, а съ наступленіемъ ночи напрасно ищетъ глазъ столь привычныхъ ему яркихъ огней, зажигаемыхъ обыкновенно въ такую пору на множествѣ башенъ и судовъ. Шкипера проходящихъ здѣсь судовъ, тщетно стараются увидать тотъ или другой огонь, или открыть тотъ или другой проходъ и съ боязнью ведутъ свои суда. Торговля всѣхъ коммерческихъ городовъ, расположенныхъ по рѣкамъ: Эльбѣ, Вислѣ и Везеру, находится въ застоѣ, потому что, вслѣдствіе печальной необходимости войны, гавани этихъ городовъ, переполнявшіяся прежде судами, стекавшимися сюда со всѣхъ концовъ свѣта, въ настоящее время совершенно для нихъ закрыты. Конечно, принятіе подобныхъ мѣръ со стороны Германіи, оправдывается желаніемъ обезпечить себѣ извѣстную долю безопасности. Вѣроятно и Англія, угрожаемая нападеніемъ, сдѣлаетъ подобныя же распоряженія относительно морскихъ знаковъ, ограждающихъ входы въ рѣки, ведущіе къ ея главнымъ рынкамъ; но прискорбно то, что вообще должны предприниматься подобныя мѣры.

При такой крайности, неминуемо постигается настоящая цѣна и значеніе морскихъ знаковъ. Мы уже видѣли, какъ много отъ нихъ зависитъ и какъ страдаетъ торговля страны вмѣстѣ съ ихъ перемѣщеніемъ. Замѣчанія, которыя мы желаемъ сдѣлать теперь о нашихъ плавучихъ маякахъ, могутъ, слѣдовательно, имѣть нѣкоторый придаточный интересъ, благодаря такому особенному времени.

Часто морякамъ приходилось съ благодарностью привѣтствовать огни плавучихъ маяковъ. Вдоль береговъ старой Англіи, эти маяки разставлены въ изобиліи; тамъ находится теперь около пятидесяти этихъ судовъ. На долю одного только острова Эмеральда, приходится восемь, тогда какъ

Шотландія не имѣетъ ни одного. Причина такого изобилія плавучихъ маяковъ въ Англіи и отсутствія ихъ въ Шотландіи объясняется тѣмъ, что суда эти ставятся обыкновенно въ такихъ мѣстахъ, гдѣ не имѣется прочнаго основанія для постояннаго маяка, или гдѣ подводныя опасности безпрестанно измѣняются, какъ, напримѣръ, наносные пески или переменчивые фарватеры. Извѣстно, что берегъ Англіи мягкій и рыхлый, вслѣдствіе чего земля осыпается въ море, образуя обширныя банки, которыя безпрестанно измѣняются, уступая вліянію приливовъ, отливовъ и теченій. Не такъ бываетъ, однако, съ берегами Шотландіи. Тамъ есть, правда, много рифовъ, выдающихся въ море, но на нихъ можно возвести прочную и непоколебимую постройку; измѣненіе же фарватеровъ, имѣющихъ по большей части каменистое дно, можетъ совершаться не чаще, какъ въ теченіе столѣтій. То же самое слѣдуетъ сказать о берегѣ Ирландіи, за исключеніемъ его восточной части, гдѣ есть нѣсколько большихъ отмелей, но океанскій прибой разражается преимущественно на твердыхъ и суровыхъ скалахъ, не достигая этихъ отмелей.

Англійскій флотъ плавучихъ маяковъ простирается, какъ мы сказали, до 50 судовъ; 40 изъ нихъ принадлежатъ Trinity House, а остальные—разнымъ мѣстнымъ властямъ, на обязанности которыхъ лежитъ ставить знаки на рѣкахъ Мерсей и Гумберъ и еще на одной или на двухъ другихъ менѣе важныхъ мѣстностяхъ. Тамъ, гдѣ плаваніе затруднительно и сбивчиво, благодаря множеству отмелей, плавучіе маяки расположены въ тѣсной группѣ. Такъ, напримѣръ, они находятся въ изобиліи у береговъ Норфолька и Суфолька, при входахъ въ Темзу и Доунсъ и составляютъ неоцѣнимое сокровище для проходящихъ судовъ, указывая имъ различные проходы столь же ясно, какъ это исполняютъ фонари на улицахъ.

Около 140 лѣтъ назадъ былъ поставленъ первый плавучій маякъ у Нора, при входѣ въ Темзу. Но съ движеніемъ впередъ цивилизаціи и съ постепеннымъ развитіемъ нашей торговли до настоящихъ колоссальныхъ размѣровъ, мы мало по малу прибавляли средствъ къ доставленію

болѣе безопаснаго доступа въ наши порта, такъ что теперь мы смѣло можемъ похвастаться своими 50 плавучими маяками и сомнительно, чтобъ въ настоящее время чувствовалась необходимость въ увеличеніи этихъ средствъ.

Вѣроятно, многіе изъ нашихъ читателей уже знакомы съ большею частью всего вышесказаннаго; но для меньшинства могущаго быть не столь свѣдущимъ, мы чувствуемъ себя обязанными войти во всѣ подробности, полагая въ то же время нелишнимъ воскресить ихъ въ памяти даже и свѣдущаго читателя.

Для плавучихъ маяковъ строятся обыкновенно суда, подни мающія отъ 150 до 180 тоннъ груза. Онѣ съ виду некрасивы, но должно помнить, что назначеніе ихъ быть полезными, а не служить украшеніемъ. Обѣ оконечности этихъ судовъ закруглены, примѣняясь къ постоянному положенію ихъ въ морѣ, а конструкція и крѣпленія приноровлены къ ихъ прямому назначенію, но не къ красотѣ.

Всѣ плавучіе маяки выкрашены красной краской, чтобы сдѣлать ихъ замѣтными и удобоотличительными на обширныхъ водныхъ пустыняхъ; имена ихъ написаны большими бѣлыми буквами на обоихъ бортахъ. Ихъ невысокое вооруженіе и короткія, коренастыя мачты, съ большою клеткою изъ желѣзныхъ прутьевъ на топѣ, показываютъ, что суда эти предназначаются исключительно носить фонари, а не служить для мореплаванія. Такъ какъ онѣ должны стоять на одномъ и томъ же мѣстѣ, то необходимо снабжать ихъ провизіей гораздо исправнѣе тѣхъ судовъ, назначеніе которыхъ есть плаваніе. Плавучіе маяки выстроены по большей части изъ дерева; пробовали, правда, строить ихъ изъ желѣза, но нашли, что послѣ весьма короткой службы, дно такихъ судовъ обростало и развѣдалось, тогда какъ деревянное судно можетъ держаться на мѣстѣ семь лѣтъ, прежде чѣмъ потребуетъ очистки дна отъ ракушекъ, плѣсени и водорослей.

Семь лѣтъ каждое такое судно должно бороться съ дѣйствіемъ стихій, претерпѣвать жестокую боковую и вилевую качки, во время штормовъ и бурь, которымъ подвергаются эти суда въ продолженіе долгихъ семи зимъ. Лѣтомъ, въ тихую

погоду, можетъ показаться, что плавучіе маяки испытываютъ нѣчто въ родѣ *dolce far niente*; что даже самое ихъ присутствіе въ морѣ, противорѣчитъ вышесдѣланному замѣчанію, такъ какъ главная ихъ обязанность—стоять на одномъ мѣстѣ и какъ бы говорить проходящимъ судамъ: «смотри на меня!» или «я здѣсь»!

Понятно, что въ хорошую погоду судамъ этимъ стоять на якорѣ безопасно, но совсѣмъ другое дѣло, когда море свирѣпствуетъ, вѣтеръ реветъ, бѣшенныя волны выдаютъ эти суда какъ игрушки, а между тѣмъ онѣ должны какъ можно лучше держаться на своемъ мѣстѣ. Рѣдко, однако случается, чтобъ подрейфовало англійскій плавучій маякъ, развѣ одинъ разъ въ десять лѣтъ.

Въ прошедшемъ году французскій плавучій маякъ Рюитенгенъ (*Ruytengen*) былъ сорванъ съ якорей и унесенъ внизъ по Каналу, къ удивленію моряковъ. Какъ только власти *Trinity House's* узнали объ этомъ происшествіи, то тотчасъ же посланъ былъ на поиски пароходъ, который очень скоро поймалъ зѣваку и прибуксировалъ опять на станцію. Причина, по которой подобныя случайности такъ рѣдко бывають съ англійскими плавучими маяками, заключается въ томъ, что берутся всевозможныя предосторожности, дабы не допустить ихъ потерять свое мѣсто.

По большей части для этихъ судовъ употребляется грибообразный якорь, вѣсомъ около 100 пудовъ (32 центнера). Якорь этотъ будучи брошенъ на мягкій грунтъ, вскорѣ совершенно заносится землей отъ дѣйствія теченій и приливовъ, образуя такимъ образомъ весьма прочный задержникъ; но если онъ упадетъ на каменистое дно, тогда судно, для удержанія своего мѣста, должно полагаться единственно на вѣсь якоря съ канатомъ. Послѣдній въ этомъ случаѣ играетъ немаловажную роль. Каждый плавучій маякъ беретъ отъ двухъ до трехъ сотъ саженъ цѣпи, (смотря по глубинѣ, на которой онъ долженъ стоять), могущей держать три или четыре такіа судна; толщина звеньевъ $1\frac{1}{2}$ дюйма, а длина около 7 дюйм.; и прежде чѣмъ допустить ихъ къ столь почетной службѣ, онѣ подвергаются чрезвычайно строгому испытанію: каждое

звено должно выдержать грузъ въ 30 тоннъ и громадное количество ударовъ молота. Если результаты подобнаго испытанія окажутся удовлетворительными, то канатъ удостоивается слѣдующаго названія: патентованная, испытанная, короткозвенная, полуторадюймовая цѣпь» (patent proved shortlinked chain one and a half inch iron) и только лишь тогда можетъ быть употребляема на плавучихъ маякахъ. Нѣкоторыя изъ этихъ судовъ удерживаются на мѣстѣ слѣдующимъ образомъ:

Упомянутая цѣпь, имѣя на обоихъ своихъ концахъ по грибообразному якорю, опускается на дно во всю свою длину; на срединѣ ея находится вертлюгъ съ рымомъ, къ которому уже крѣпится канатъ плавучаго маяка; чтобы этотъ канатъ не закручивался отъ поворотовъ судна на теченіи или отъ качки, то на немъ расположены вертлюги черезъ каждыя пятнадцать саженъ. Но во время очень крѣпкаго вѣтра и высокой воды, чтобы маякъ не подрейфовало, потребно еще кое что, кромѣ тяжести и крѣпости каната.

Не слѣдуетъ предполагать, чтобы въ тихую погоду, стоя на осьми или десятисаженной глубинѣ, были бы вытравлены всѣ двѣсти или болѣе саженъ каната; это дѣлается только въ свѣжую погоду, когда судно должно совершенно свободно перекашиваться чрезъ гребни громадныхъ волнъ; допускается, конечно, вытравливать канату значительно болѣе того, чѣмъ это дѣйствительно необходимо для плавучести судна, потому что тогда, при всевозможныхъ его качаніяхъ, оно никогда не придетъ на канатъ, такъ какъ вѣсь излишка цѣпи, лежащей на днѣ, дѣйствуетъ въ родѣ гусьба, не допуская ее значительно измѣнять свое положеніе, а потому канатъ не вытягивается и не дергаетъ якоря. Поэтому, чтобы обезпечить плавучій маякъ въ безопасной якорной стоянкѣ, требуется отъ его экипажа тяжелый трудъ, а отъ офицеровъ—большой практичности. Севенстонскій (Seven Stones) плавучій маякъ, стоящій на сорокасаженной глубинѣ, часто въ свѣжую погоду вытравливаетъ всѣ триста саженъ каната (почти четверть мили), чтобы выдерживать необыкновенно большое волненіе.

Въ случаѣ, если маякъ сорветъ съ якоря, онъ тотчасъ же отдастъ одинъ изъ своихъ носовыхъ якорей, въ надеждѣ потомъ поднять его, показываетъ особый огонь, дѣлаетъ сигналы о бѣдствіи, дабы дать знать проходящимъ судамъ о своемъ положеніи и какъ только этотъ случай сдѣлается извѣстнымъ на берегу, тотчасъ же посылается на поиски пароходъ, принадлежащій Trinity House, который приводитъ маякъ на мѣсто съ возможно меньшею потерей времени, или же ставятъ покуда на это мѣсто какое-нибудь другое маячное судно изъ ближайшаго порта. Въ ожиданіи подобныхъ случайностей, постоянно содержатся въ готовности плавучіе маяки въ Лондонѣ, Ярмутѣ и Мильфордѣ.

Такъ какъ одна изъ главныхъ обязанностей плавучихъ маяковъ заключается въ томъ, чтобы держать ночью огонь, то не безынтересно будетъ поговорить объ этомъ предметѣ нѣсколько подробнѣе. Боковая и килевая качки, которымъ подвергаются эти суда, не позволяютъ имѣть постоянно яркій и отвѣчающій требованіямъ огонь, ибо тамъ положительно невозможно употреблять сложныхъ оптическихъ приспособленій; вслѣдствіе этого приходится довольствоваться одной катоптрической системой съ лампами и рефлекторами. Большой фонарь подымается ночью на топъ мачты, а днемъ спускается на палубу. Внутри его находится круглая рама, къ которой прикрѣплены на шарніерахъ аргантовы лампы, такъ что онѣ постоянно остаются въ вертикальномъ положеніи и потому имѣютъ правильный притокъ масла; каждая такая лампа находится въ фокусѣ двѣнадцатидюймового, параболическаго рефлектора и количество горящихъ лампъ бываетъ различно, сообразно требуемой силѣ свѣта. Помощію такого устройства получается достаточно сильная и сплошная масса свѣта, разливающегося во всѣ стороны. Для отличія одного маяка отъ другаго употребляются разные способы освѣщенія: одни, напримѣръ, имѣютъ три огня по одному на каждой мачтѣ, нѣкоторые два, а другіе только одинъ огонь; кромѣ того, употребляютъ еще цвѣтныя стекла, красное и зеленое и, наконецъ, устрояютъ вращающіеся огни помощію часоваго механизма. Сочетаніемъ

всѣхъ этихъ способовъ освѣщенія достигается возможность отличать почти каждый плавучій маякъ отъ другихъ, ему подобныхъ. Среднее разстояніе, съ котораго могутъ быть видны огни этихъ маяковъ, простирается отъ 8 до 10 миль въ ясную погоду. Причина такого, сравнительно, незначительнаго горизонта плавучихъ маяковъ заключается въ недостаточномъ возвышеніи огней надъ водою. Во время тумана, когда огни плохо видны, непрерывно звонятъ въ колоколь и всѣ моряки хорошо знаютъ кѣмъ употребляется подобный туманный сигналъ.

Плавучіе маяки носятъ имена указываемыхъ ими опасностей или проходовъ. Въ 24 миляхъ отъ Линкольншира есть банка Outer Dousing, вилотную къ которой стоитъ плавучій маякъ того же имени; онъ предоставленъ полной силѣ сѣверовосточныхъ вѣтровъ и всѣмъ вообще неприяностямъ, присущимъ холодному, Сѣверному морю. Newarр и нѣкоторые другіе плавучіе маяки, расположенные по восточному берегу, подвергаются иногда столкновеніямъ съ проходящими судами вслѣдствіе сильнаго около нихъ теченія. Галлоперскій плавучій маякъ, стоящій въ 22-хъ миляхъ отъ Исекса, подверженъ постоянной, весьма неприятой качкѣ, такъ какъ и самое названіе этой банки, какъ говорятъ, происходитъ отъ короткихъ, будто галлопирующихъ валовъ, стремящихся одинъ за другимъ съ большой быстротой черезъ банку. Севенстонскій плавучій маякъ стоящій между островомъ Сцилли и югозападною оконечностью берега Англіи, часто подвергается дурнымъ погодамъ, потому что открытъ большому и стремительному волненію Атлантическаго океана, которое съ силой разражается обо всѣ встрѣчаемыя имъ препятствія. Чтобы быть въ состояніи противустоять всѣмъ случайностямъ, сообразнымъ съ его положеніемъ въ открытомъ океанѣ, этотъ плавучій маякъ имѣетъ 300 сажень каната, грибообразный якорь вѣсомъ въ 120 пудовъ (40 центнер.) и значительно большее число команды, чѣмъ это полагается для подобныхъ судовъ. Многіе изъ плавучихъ маяковъ подвергаются иногда еще худшимъ погодамъ и много можно услышать рассказовъ

объ ужасныхъ ночахъ, проведенныхъ командою этихъ судовъ во время штормовъ и бурь.

Служба на плавучихъ маякахъ занимаетъ въ Англіи 500 человекъ. Экипажъ каждого маяка составляютъ: штурманъ, его помощникъ и девять человекъ команды, изъ всего этого числа только семь находятся на суднѣ, а четверо на берегу. Штурманъ и его помощникъ проводятъ поочереды на берегу одинъ мѣсяцъ, а каждый изъ матросовъ живетъ два мѣсяца на суднѣ и одинъ на берегу, причемъ находящіеся на берегу не избавляются отъ службы въ Trinity House, не смотря на ихъ мѣстожителство.

Въ тихую погоду жизнь на плавучемъ маякѣ, безъ сомнѣнія, спокойна. Каждый день конечно должны исполняться нѣкоторыя служебныя обязанности, но все-таки люди имѣютъ въ своемъ распоряженіи большую часть времени для исполненія собственныхъ потребностей и для развлеченій. На плавучихъ маякахъ имѣются небольшія библіотеки, переходящія свое временно съ одного маяка на другой; кромѣ того, матросы шьютъ бапмаки, дѣлаютъ разныя бездѣлушки и т. п., которыя продаютъ во время пребыванія на берегу—словомъ, могутъ проводить свое свободное время не безъ нѣкотораго удовольствія. Другое дѣло въ свѣжую погоду, когда каждый служащій на маякѣ находится какъ бы на сторожѣ: требуется зорко наблюдать не приближается ли къ опасности какое-нибудь изъ плавающихъ вблизи судовъ, чтобы своевременно сдѣлать предостерегательный сигналъ, спуская для этого ракету, или стрѣлая изъ пушки; вызываются всѣ на верхъ къ канату и—надо отдать справедливость—всѣ работы производятся въ строгомъ порядкѣ, ибо каждый знаетъ свою обязанность и исполняетъ ее не толкая сосѣда и не мѣшая ему. Мы можемъ привести много фактовъ, свидѣтельствующихъ о храбрости этихъ людей, какъ, напримѣръ, въ ужасные штормы они должны стоять на вахтѣ—иногда даже привязанные къ мачтамъ — и поддерживать въ то же время надлежащій огонь въ фонаряхъ. Сколько героическихъ подвиговъ совершили они при спасеніи погибавшихъ во время кораблекрушеній и хотя они не отличаются блестящимъ

образованіемъ, за то обладаютъ качествами, необходимыми для исполненія своего долга, требующаго отъ нихъ спасенія мореходцевъ и тѣмъ способствующаго благосостоянію человѣчества.

Каждый матросъ, служащій на плавучемъ маякѣ, получаетъ около 22 р. 50 к. въ мѣсяцъ (2 фунт. 17 $\frac{1}{2}$ шиллинг.), причемъ содержаніе это увеличивается сообразно числу прослуженныхъ имъ лѣтъ, да кромѣ того, каждый изъ нихъ можетъ рассчитывать получить современемъ званіе помощника штурмана, а за тѣмъ и званіе штурмана; послѣдній получаетъ около 640 руб. въ годъ (80 фунт. стерл.). Кромѣ такой хорошей платы, они имѣютъ на службѣ еще нѣкоторыя преимущества. На суднѣ они получаютъ провіантъ, а на берегу имъ полагается 50 к. въ день для проживанія въ трактирѣ; въ случаѣ болѣзни пользуются медицинскимъ пособіемъ, наконецъ, получаютъ ежегодно одну пару форменнаго платья, а оставивъ службу, пользуются пенсіономъ, сообразнымъ съ продолжительностью ихъ службы.

На плавучихъ маякахъ бываютъ иногда и посѣтителі. Экипажъ случайно разбившагося судна, находитъ здѣсь теплый и гостепріимный уголъ, пока не представится удобный случай переправить его на берегъ. Въ темныя ночи множество птицъ, севершившихъ долгое путешествіе моремъ и застигнутыхъ наступившей ночью, летятъ къ маячному огню; нѣкоторыя изъ нихъ, обезсиленные продолжительнымъ полетомъ, падаютъ на палубу, другія же, собравши послѣднія силы, летятъ вокругъ огня, ударяясь съ большою силою о фонарное стекло. Одинъ старый штурманъ, служившій на плавучемъ маякѣ, рассказывалъ автору этихъ строкъ, что на его судно въ очень темныя ночи также залетало много изнуренныхъ долгимъ полетомъ птицъ; но едва только показывалась въ небѣ какая-нибудь звѣзда, какъ большая часть этихъ птицъ тотчасъ же улетала, будучи въ состояніи тогда отыскать себѣ путь къ берегу. Много рассказовъ въ этомъ родѣ можно слышать отъ старыхъ моряковъ. Признаюсь, мнѣ до сихъ поръ не было извѣстно, чтобы птицы направляли свой полетъ по звѣздамъ, хотя это можетъ быть и со-

вершено справедливо. Говорятъ, будто бы такъ называемый голубь-гонецъ не можетъ летать въ темнотѣ, такъ что подобная птица, залетѣвшая на маякъ, должна во всякомъ случаѣ оставаться тамъ до разсвѣта, когда снова можетъ возобновить свой полетъ; ранѣе же этого времени, не взирая на рассказы моряковъ, никакая звѣзда не можетъ служить путеводителемъ для этой птицы.

Пароходы Trinity House'a, ежемѣсячно обходятъ всѣ плавучіе маяки, причемъ производится необходимый обмѣнъ команды, пополняются всѣ запасы: вода, провизія, масло и т. п. Изрѣдка эти маяки ревизуются комиссіей, состоящей изъ старшинъ Trinity House'a; но такъ какъ тамъ всѣ несутъ свои обязанности добросовѣстно, то и безпорядки встрѣчаются очень рѣдко.

Оканчивая наши замѣчанія о плавучихъ, маякахъ мы можемъ прибавить только въ заключеніе, что Англія имѣетъ основаніе быть довольною тѣмъ, что такая важная потребность, какъ система береговаго освѣщенія, исполнена ею столь успѣшно и дѣйствительно.

Перевелъ Лейт. Бартошевичъ.

ПРИЧИНЫ УПАДКА СЪВЕРО-АМЕРИКАНСКАГО ТОРГОВАГО ФЛОТА.

Донесеніе г. Lynch, члена особой комисіи, разсмѣливавшей причины этого обстоятельства.

Для производства своихъ изслѣдованій, комисія имѣла засѣданія въ Нью-Йоркѣ, Филадельфіи, Бостонѣ и Портландѣ, собирая необходимыя ей свѣдѣнія отъ купцовъ, арматоровъ, судостроителей и агентовъ страховыхъ обществъ. Кромѣ того, комисія, при помощи американскихъ консуловъ въ главнѣйшихъ иностранныхъ портахъ, приобрѣла свѣдѣнія о состояніи тамъ торговыхъ флотовъ. На основаніи этихъ данныхъ и многихъ другихъ, полученныхъ иными путями, выработалось слѣдующее заключеніе комисіи.

Упадокъ сѣверо-американскаго торговаго флота.

Съ цѣлью вполне охватить весь объемъ упадка сѣверо-американскаго торговаго флота и доискаться причинъ, послужившихъ поводомъ къ этому паденію, необходимо припомнить тѣ эпохи, когда этотъ флотъ достигъ наибольшаго своего значенія, прослѣдить источникъ этого благосостоянія и, исходя отъ этой точки, изслѣдовать вопросъ до настоящаго времени. Очевидно, что, какія бы ни были причины до послѣдней войны, которыя довели нашу морскую торговлю до теперешняго ея положенія, вліяніе ихъ не давало себя чувствовать въ ту пору. Прежде морская торговля наша росла постепенно и постоянно до 1861 г., смотря по колебанію дѣлъ, но, повторяю, постоянно возрастала до 1861 г. Увеличеніе числа тоннъ вмѣстительности судовъ въ нашей заграничной торговлѣ составляло съ 1830 по

*

1840 г. около 60%, съ 1840 по 1850—75%, съ 1850 по 1860—60%. Въ этотъ послѣдній десятилѣтній періодъ, мы не могли найти въ англійской торговой статистикѣ никакихъ данныхъ, на которыхъ можно было бы основать сравненіе между торговымъ судоходствомъ Англіи и нашимъ. Въ эти 10 лѣтъ, вмѣстительность судовъ въ Англіи, употреблявшихся исключительно на заграничную торговлю, возрасла почти на 40%. У насъ заграничная торговля, достигшая въ 1861 г. верха своего развитія, составляла въ ту пору 2642628 тоннъ, но въ это же время Англія считала у себя 3179683 тонна и такимъ образомъ, ставила насъ на второе мѣсто между торговыми, мореходными націями; тѣмъ не менѣе, мы сохранили, еще неоспоримое превосходство надъ всѣми прочими, какъ въ отношеніи постройки судовъ, такъ и дѣйствительнаго достоинства нашего торговаго флота.

Тягостно сознать, что наша страна менѣе чѣмъ въ полвѣка, ограничивающагося 1860 годомъ, ставшая на высшую степень между морскими націями, утратила въ какія-нибудь 10 лѣтъ, все свое торговое мореходное значеніе и мы должны теперь дознаться, не будемъ ли въ скоромъ времени (если только не приложимъ громадныхъ усилій) зависѣть въ торговомъ отношеніи отъ націи, съумѣвшей завладѣть нашими выгодами.

Съ 1861 по 1866 г. количество грузовъ, уходившихъ за границу, упало съ 2642628 тон. на 1492926 тон., что составляетъ потерю въ 1149902 тонна, или болѣе чѣмъ на 43%, тогда какъ въ это же время Англія выиграла 986715 тоннъ или болѣе 30%. Но все это не можетъ еще вполнѣ показать всю обширность нашихъ утратъ сравнительно съ Англіей; ибо большая доля транзитныхъ средствъ Англіи состоитъ изъ паровыхъ судовъ. Кромѣ того, замѣнивъ въ большихъ размѣрахъ въ судостроеніи дерево желѣзомъ Англія и въ этомъ отношеніи взяла надъ нами верхъ; ее громадные желѣзные суда, могутъ служить вдвое долѣе деревянныхъ. Увеличеніе вмѣстительности паровыхъ судовъ въ Англіи, въ рассматриваемый нами періодъ, составляло

275 988 тоннъ, что, по отношенію къ нашимъ деревяннымъ судамъ, давало цифру не менѣе какъ въ 500 000 тон., такъ что, принимая въ расчетъ продолжительность службы и дѣйствительную стоимость прибавки вмѣстительности, сдѣланной Англіею въ ея торговомъ флотѣ, съ 1860 по 1866 г., можно смѣло положить общую цифру около 50%.

Возрастаніе и упадокъ сѣверо-американскаго торговаго флота.

Слѣдующая таблица самымъ нагляднымъ образомъ показываетъ возрастаніе и упадокъ нашего торговаго флота и выясняетъ лучше всякаго описанія или какой-либо иного рода таблицы, сравнительное вліяніе войны на нашъ и англійскій торговый флотъ въ заграничной торговлѣ.

Г о д ы.	Соединенные Штаты.			А н г л и я.					
				Въ заграничной торговлѣ.			Во внутренней и заграничной торговлѣ.		
	Парусн. судовъ.	Паров. судовъ.	Всего.	Парусн. судовъ.	Паров. судовъ.	Всего.	Парусн. судовъ.	Паров. судовъ.	Всего.
	тонн.	тонн.	тонн.	тонн.	тонн.	тонн.	тонн.	тонн.	тонн.
1830	575 056	1 419	576 475	—	—	—	—	—	—
1840	895 610	4 155	899 765	—	—	—	—	—	—
1850	1 540 769	44 429	1 585 198	2 143 234	45 186	2 188 420	222 341	5 298	227 639
1860	2 448 941	97 296	2 546 237	2 804 610	277 437	3 082 047	226 556	29 803	256 359
1861	2 540 020	102 608	2 642 628	2 866 218	313 465	3 179 683	219 522	24 924	244 446
1862	2 177 253	113 215	2 290 468	2 993 696	328 310	3 322 006	246 479	29 463	275 942
1863	1 892 899	133 215	2 026 114	3 246 526	371 201	3 617 727	284 413	33 547	317 960
1864	1 475 376	106 519	1 581 895	3 532 242	456 241	3 988 483	268 125	36 944	305 069
1865	1 504 575	193 008	1 697 583	3 629 023	523 695	4 152 718	282 295	43 225	325 520
1866	1 294 637	198 289	1 492 926	3 612 973	553 425	4 166 398	278 167	47 194	325 361
1867	1 369 917	198 115	1 568 032	3 641 662	603 232	4 244 894	199 846	50 201	250 047
1868	1 343 703	221 930	1 565 633	3 646 150	619 199	4 265 349	240 921	52 150	293 071

Примѣчаніе. Эта таблица не заключаетъ въ себѣ судовъ изъ англійскихъ колоній. Во внутреннюю торговлю входятъ берега Соединеннаго Королевства и порты въ предѣлахъ между р. Эльбой и гор. Брестомъ. Къ заграничной торговлѣ относятся порты внѣ этого предѣла.

Количество регистровыхъ тоннъ въ американскихъ судахъ въ 1860 г. было: 2 549 237

Количество регистровыхъ тоннъ въ англійскихъ судахъ (не считая колоній) въ 1860 г. 3 082 049

Всего. 5 628 284

Регистровыхъ тоннъ въ американскихъ судахъ въ 1868 г. считалось 1 505 732

Регистровыхъ тоннъ въ томъ же году въ англійскихъ судахъ 4 265 349

Итого 5 771 081

Если къ этому числу прибавить на увеличеніе числа тоннъ въ пароходахъ 500 000

Получимъ 6 271 081

Необходимо замѣтить, что, несмотря на уменьшившееся количество произведеній Южныхъ Штатовъ во время войны, составлявшихъ весьма значительную долю нашей вывозной торговли, въ Англіи заграничная торговля возрасла почти на 14%, тогда какъ, начиная съ того времени, когда транзитная торговля наша почти равнялась съ англійскою, мы потеряли почти на цѣлую треть противъ нея.

Перемѣна, происшедшая въ положеніи торговыхъ дѣлъ, по случаю перехода нашей привозной и отпускной торговли изъ нашихъ рукъ въ иностранныя еще поразительнѣе, что видно изъ слѣдующей таблицы:

ГОДЫ.	Вмѣстительн. американскихъ судовъ.	Вмѣстительн. иностранныхъ судовъ.	Избытокъ вмѣстительн. американскихъ судовъ.	Избытокъ вмѣстительн. иностранныхъ судовъ.
1830	ТОНН. 967 227	ТОНН. 131 900	ТОНН. 835 327	—
1840	1 576 946	712 363	864 583	—
1850	2 573 016	1 775 623	797 393	—
1860	5 921 285	2 853 911	3 567 374	—
1861	5 023 917	2 217 554	2 806 363	—
1862	5 117 685	2 245 278	2 872 407	—
1863	4 614 698	2 640 378	1 974 320	—
1864	3 066 434	3 471 219	—	404 785
1865	2 943 661	3 216 967	—	273 306
1866	3 372 060	4 410 424	—	1 038 364
1867	3 455 052	4 318 673	—	863 621
1868	3 550 550	4 495 465	—	944 915
1869	3 402 668	3 347 694	—	1 945 026

Цѣнность грузовой вмѣстительности.

Количество грузовъ въ заграничной морской торговлѣ Соединенныхъ Штатовъ въ 1861 оцѣнивалось въ 108 347 748 дол.; годовая чистая прибыль составляла $33\frac{1}{3}\%$ или 36 115 916 дол. Въ 1869 г. стоимость грузовъ не превосходила 70 488 945 дол., а прибыль не превышала 23 496 315 дол. Изъ этихъ чиселъ видна ежегодная потеря въ чистой прибыли на 12 619 601 дол. Въ этомъ же разрядѣ транзитной торговли чистый барышъ, возрастая съ 1850 по 1860 г., доходилъ до 14 719 397 дол. или до 73% . По этому размѣру мы бы имѣли съ 1860 по 1869 г. 65% и пришли бы въ 1869 г. къ 57 417 643 дол. Въ настоящее время наша чистая прибыль составляетъ 23 496 315 дол. слѣдовательно ежегодная потеря доходить до 33 921 328 дол. отъ упадка нашей

транзатлантической торговли. Прибавивъ стоимость товаровъ, привозимыхъ и вывозимыхъ на американскихъ судахъ, получимъ полное изображеніе плачевнаго состоянія, до котораго доведена наша морская торговля. Слѣдующая таблица показываетъ полный размѣръ заграничной торговли Соединенныхъ Штатовъ въ 1850, 1855, 1865 и 1869 г.

Г о д ы.	Вывозъ и привозъ на американск. судахъ.	Вывозъ и привозъ на иностранныхъ судахъ.	И т о г о.
	доллар.	доллар.	доллар.
1850	289 272 084	90 746 954	380 019 038
1855	405 485 462	131 189 904	536 675 366
1860	507 247 757	256 040 793	763 288 550
1865	167 402 872	437 010 124	604 412 996
1869	289 950 272	586 492 012	876 442 284

Отсюда видно, что въ 1850 г. привозъ и вывозъ на американскихъ судахъ составлялъ 75%; въ 1855 г.—75% на американскихъ судахъ и 25% на иностранныхъ; въ 1869 г. на долю американскихъ судовъ вышло только 34%, а остальные 66% пошли иностранцамъ. Съ 1853 г. вывозъ товаровъ у насъ удвоился, а между тѣмъ на американскихъ судахъ вывезено ихъ только 34%, слѣдовательно на 66% менѣе.

Можно ли поразительнѣе, чѣмъ приведенными нами статистическими данными, опровергнуть тѣ увѣренія, которыми силились доказать, что наша перевозная торговля должна возрасти съ увеличеніемъ количества вывозимыхъ изъ Америки грузовъ? Напротивъ, усиленіе вывоза изъ Америки поведетъ только къ усиленію дѣятельности иностранныхъ судовъ, и это будетъ такъ до тѣхъ поръ, пока мы не поставимъ нашъ торговый флотъ въ возможность бороться съ ними при подобныхъ условіяхъ. Можно считать, что болѣе 60% вмѣстимости американскихъ судовъ заняты перевозкой иностранныхъ товаровъ большими партіями и на дальнія разстоянія, тогда какъ наши собственные грузы

привозятся и вывозятся на иностранных судахъ и фрахтъ въ этомъ случаѣ, обогащая нашихъ соперниковъ по торговлѣ, даетъ перевѣсъ не на нашу сторону, за что приходится расплачиваться золотомъ.

Цѣнность привозныхъ грузовъ.

Слѣдующія цифры показываютъ цѣнность грузовъ, введенныхъ въоокругъ Нью-Йорка въ теченіе штатнаго года истекшаго 30 іюня 1869 г., и пропорціональное отношеніе привезенныхъ грузовъ на парусныхъ и паровыхъ судахъ.

Полная стоимость приве-	
зенныхъ грузовъ.	295 137 415 дол.
На парусныя суда прихо-	
дится	57 867 025 дол. или 19 $\frac{3}{5}$ %
На пароходы	237 270 390 — или 80 $\frac{2}{5}$ %
Итого	295 137 415 дол.

На американскихъ пароходахъ при-	
везено на сумму	33 441 606 дол.
На иностранныхъ	201 828 784 —

Итого. 237 270 390 дол.,

т. е. около 70% привоза къ главному торговому порту приходится на иностранныя суда. Линіи регулярныхъ рейсовъ, идущія къ Нью-Йорку и отъ него, содержатъ на себѣ 89 иностранныхъ судовъ, въ общей сложности поднимающихъ 205 308 тоннъ. Съ 1860 г. къ этому числу прибавилось еще 47 судовъ въ 139 605 тоннъ или болѣе 200%, за тѣмъ число судовъ постоянно возрастаетъ сообразно потребности.

Считая на фрахтъ 8% со стоимости груза, мы платимъ иностраннымъ судамъ за доставку грузовъ къ одному только порту, круглымъ числомъ, 16 мил. дол.; расходы по отправкѣ нашихъ грузовъ за границу будутъ составлять, по всей вѣроятности, не менѣе половины этой же суммы, что въ сложности составляетъ 24 мил. дол., выплачиваемыхъ нами на поддержаніе иностранныхъ пароходовъ, могущихъ

образовать, въ случаѣ нужды, боевой резервъ для своихъ государствъ.

Пароходныя линіи:

Въ настоящее время, стремленія всего свѣта клонятся къ изысканію прямыхъ путей и, при помощи пара, совмѣстить перевозку пассажировъ, почты и товаровъ. Длинные и утомительные переходы около мысовъ Горна и Доброй Надежды, устранены соединеніемъ морей, или посредствомъ судоходныхъ каналовъ, или желѣзными дорогами. Преимущества этого способа доставки грузовъ, въ соединеніи съ одновременною перевозкою почты и пассажировъ, образуютъ непрерывный рядъ движенія, недоступнаго паруснымъ судамъ, годнымъ только для перевоза товаровъ изъ порта въ портъ.

Англія, воспользовавшись введеніемъ пара въ мореплаваніи, усвоила себѣ монополію по всѣмъ линіямъ прямыхъ сообщений и заняла самые кратчайшіе пути и такіе, которые, безъ потери времени и безъ увеличенія переходовъ, представляютъ наибольшее число пунктовъ, удобныхъ для сбыта товаровъ и такимъ образомъ, овладѣла всею торговлею на пространствахъ этихъ линій.

Между Сѣвornoю и Южною Америкою, Англія имѣетъ девять прямыхъ линій. Двѣ почтовые лежатъ между Сѣверо-Американскими Штатами, англійскими колоніями въ Сѣвornoй Америкѣ и Англіей. Эти двѣ линіи идутъ отъ Бингстоуна прямо на Нью-Йоркъ; одна, впрочемъ, захватываетъ Галифаксъ. Сверхъ того, компанія Кюнаръ содержитъ одну линію между Галифаксомъ и Нассау, пользующуюся субсидіей.

Существуютъ еще путевые пароходы—если можно такъ выразиться—между Галифаксомъ, Ньюфаундлендомъ, Багамскими островами и Нью-Йоркомъ. Кромѣ того, идетъ линія между Ливерпулемъ, Новымъ Орлеаномъ и Бализомъ. Три линіи идутъ прямо отъ Соутгемптона въ Мексиканскій заливъ изъ коихъ одна направляется въ Тампико, въ Ме-

есякъ, другая—въ Асинваль, а третья—въ Пуэрто-Кабелло, въ Венецуэлѣ. Кромѣ того, существуютъ еще три линіи вдоль атлантическаго берега Южной Америки; одна изъ нихъ идетъ въ Рио-Жанейро, съ заходомъ въ главные сѣверные порты, другая доходитъ до Буэносъ-Айреса, третья въ Монтевидео. Эти линіи идутъ прямо изъ Фальмута и Соутгамптона и составляютъ кратчайшій переходъ океаномъ.

Изъ Панама идутъ четыре, англійскія пароходныя линіи: одна спускается вдоль берега Южной Америки въ Тихомъ океанѣ до Вальпарайзо и сообщается со всѣми главными портами, другая ведетъ къ главнымъ пунктамъ центральной Америки, третья образуетъ мѣстную линію, содержащую сообщенія съ окружающими мѣстами и наконецъ четвертая идетъ прямо на Веллингтонъ въ Новой Зеландіи, сообщаясь съ австралійскою линією, ведущею въ Сидней и Мельбурнъ.

По западному берегу Африки идутъ двѣ линіи обѣ изъ Соутгамптона къ мысу Доброй Надежды. На возвратномъ же пути пароходы одной линіи заходятъ къ островамъ Св. Елены и Вознесенія а другой идутъ вдоль берега до мыса С. Винцентъ и заходятъ въ Португалію, Сьера-Леоне и другіе порты.

Помимо небольшихъ линій, лежащихъ между разными пунктами, существуетъ еще большая пароходная линія Полуостровс кой компаніи. Исходный портъ ея Соутгамптонъ, откуда пароходы этой линіи идутъ въ Гибралтаръ, Мальту и другіе порта Средиземнаго моря, потомъ въ Портъ-Саидъ, Суэцкимъ каналомъ въ Красное море и за тѣмъ Индійскимъ океаномъ на Бомбай и Цейлонъ. Отсюда одна линія беретъ направленіе въ Австралію, гдѣ сообщается съ указанною уже выше линією, идущею изъ Панама, завершая такимъ образомъ полный кругъ. Главный путь пароходовъ захватываетъ всѣ важнѣйшіе индійскіе порты, а также Сингапуръ, Пенангъ, Гонгъ-Конгъ, Шанхай. Въ этой сѣти линій оказываются, однако, два большіе пропуска: берегъ Сѣверной Америки въ Тихомъ океанѣ и самыя южныя острова индейскаго архипелага. Въ отношеніи послѣднихъ,

въ не далекомъ будущемъ учредятся короткія линіи. Въ то же время эта громадная, Полуостровская компанія, предполагаетъ связать оконечности нашихъ континентальныхъ дорогъ съ пароходными линіями, учредивъ линію между Шанхаемъ и Сан-Франциско, въ подрывъ, такъ-сказать, линіи компаніи Тихаго океана. За тѣмъ неминуемо учредится другая линія—изъ Сан-Франциско въ Панаму. Развитію всѣхъ этихъ пароходныхъ линій главнымъ образомъ способствуютъ щедрыя, денежные субсидіи, платимыя англійскимъ и французскимъ правительствамъ и за перевозку почты.

Англія по этой статьѣ ежегодно выдаетъ двѣнадцати компаніямъ, въ видѣ субсидій, 903 750 ф. ст. независимо отъ почтовыхъ сборовъ по другимъ главнымъ и второстепеннымъ линіямъ, что, въ совокупности съ приведенною выше субсидіей, составляетъ до 5 500 000 дол. Изъ этой суммы 2 м. дол. поступаютъ въ пользу линій, соединяющихся съ американскими берегами.

Французское правительство еще щедрѣе въ этомъ отношеніи англійскаго, послѣдствіемъ чего открылось нѣсколько линій съ прекраснѣйшими пароходами въ свѣтѣ, которые смѣло могутъ соперничать даже съ лучшими англійскими. Французское правительство платитъ этимъ линіямъ ежегодно, нѣсколько милліоновъ долларовъ. Французская трансатлантическая компанія имѣетъ три линіи: одна идетъ въ Нью-Йоркъ, другая къ Антильскимъ островамъ и въ Вера-Круцъ, а третья въ Гваделупу и Аспинваль. Компанія получаетъ весь почтовый сборъ и, кромѣ того, ежегодную субсидію въ 1 м. дол; кромѣ того, правительство выдало ей заимообразно на 10 лѣтъ, 5 мил. дол. безъ процентовъ; долгъ этотъ погашается вычетомъ 10% изъ почтовыхъ сборовъ. На подобныхъ же основаніяхъ получаютъ вспомошествованія и прочія линіи; имъ была выдана сумма для образованія части основнаго капитала; онѣ получаютъ весь сборъ за письма и проч., отправляемыя по этимъ линіямъ. Другія главныя линіи идутъ изъ Марсели, содержа сообщенія съ разными портами Средиземнаго моря и французскими колоніями въ Алжирѣ.

Одна изъ наилучше организованныхъ компаній—*Messageries Impériales*—содержитъ прямое сообщеніе съ Александріей, оттуда пароходы ея идутъ въ Портъ-Саидъ и, пройдя, Суэцкимъ каналомъ и Краснымъ моремъ, направляются къ французскимъ колоніямъ, лежащимъ на восточномъ берегу Африки; отсюда они заходятъ въ главнѣйшіе порта Индійскаго океана, потомъ прямо идутъ къ нѣсколькимъ пунктамъ, которыми еще владѣетъ Франція и за тѣмъ въ Сайгонъ, въ Кохинхинъ. Крайній пунктъ линіи—Шанхай. Посредствомъ этихъ линій Франція имѣетъ въ своихъ рукахъ всѣ главные источники торговли Сѣверной и центральной Америки, Антильскаго архипелага, Африки и значительнѣйшей части Азіи.

Рядомъ съ этими большими линіями быстро развиваются новыя. Изъ Гамбурга и Бремена, пущены прекрасно организованныя, трансатлантическія линіи, получающія за перевозку почты англійской и Соединенныхъ Штатовъ большое вознагражденіе, независимо отъ прямыхъ субсидій, выдаваемыхъ правительствомъ Сѣверной Германіи. Австрія и Италія имѣютъ также пароходныя линіи, по которымъ перевозится почта изъ Триеста въ разные порта Средиземнаго моря. Одна изъ этихъ линій доходитъ до Индіи и Китая. Голландія содержитъ правильное сообщеніе съ остъ-индскими колоніями; Испанія также имѣетъ одну пароходную линію, ведущую къ Филиппинскимъ островамъ. Всѣ эти правительства очень хорошо сознаютъ всю пользу, проистекающую отъ содержанія пароходныхъ линій; даже Японія, подчиняясь вліянію прогресса, поощряетъ развитіе своего торговаго флота; она уже имѣетъ въ своихъ проливахъ и для торговли съ Китаемъ двѣнадцать пароходовъ перваго класса и щедро платитъ имъ за перевозку почты между своими островами и портами.

Недостатокъ дѣятельности, выказанный Соединенными Штатами, составляетъ рѣзкую противоположность съ дѣятельностью, развернутою иностранными націями. Въ теченіе года, окончившагося 30 іюня 1869 г., Соединенные Штаты

выплатили за перевозку почты моремъ 1 101 674 дол., изъ которыхъ 336 136 дол. пошли иностраннымъ компаніямъ.

Мы имѣемъ въ Атлантическомъ океанѣ только двѣ линіи: пароходы одной изъ нихъ ежемѣсячно ходятъ между Нью-Йоркомъ и Ріо-Жанейро, заходя на острова Св. Томы и въ Пернамбуко. Пароходы другой линіи, принадлежащей компаніи Тихаго океана, ходятъ еженедѣльно между Нью-Йоркомъ и Аспинвалемъ. Въ Тихомъ океанѣ у насъ одна линія: между Панамой и Сан-Франциско, доходящая до Юкагамы и Шанхая. Изъ Панамы же, пароходы другой, особой линіи, ходятъ два раза въ мѣсяцъ въ Гонолулу и на Сандвичевы острова; еще одной линіи пароходы направляются къ остр. Ванкувера, съ почтою въ Орегонъ, англійскую Колумбію и въ Пуэть-Соундъ, а другой линіи два раза въ мѣсяцъ ходятъ въ Мазатланъ, въ Мексикѣ. На всѣхъ этихъ линіяхъ у насъ только 30 пароходовъ, изъ коихъ 14 принадлежатъ компаніи Тихаго океана. Англійская же Полуостровская и Восточная компанія, одна пускаетъ здѣсь 49 большихъ пароходовъ. Изъ всего видно, что нашъ торговый флотъ находится въ положительномъ упадкѣ и, мало того въ упадкѣ относительно и къ другимъ мореходнымъ націямъ. Мы отчасти выпустили изъ рукъ не только перевозку грузовъ изъ одного иностраннаго порта въ другой, но и отъ себя въ иностранные порты. Фрахтъ за привозъ и вывозъ нашихъ грузовъ поглощается иностранными судами и наконецъ—что составляетъ главную статью нашего вліянія, какъ морской націи, на дѣла всего свѣта—мы допустили другія націи завладѣть главнѣйшими пароходными линіями, связывающими разныя части земнаго шара.

Естественнымъ послѣдствіемъ упадка нашего торговаго флота вышло то, что и судостроеніе у насъ теперь въ совершенномъ застоѣ. Верфи пусты, рабочіе безъ работы и капиталы уцѣлѣвшіе отъ затраты, лежатъ не производительно или же получили другое назначеніе.

Причины упадка.

Многіе утверждаютъ, что ослабленіе нашей морской торговли происходитъ отъ общихъ причинъ, наприм. отъ чрезмѣрнаго увеличенія грузовой вмѣстительности судовъ и отъ уменьшенія участія нашего, въ торговыхъ дѣлахъ свѣта. Подобныя причины, если онѣ дѣйствительно существовали, могли имѣть только временное вліяніе. Если вмѣстительность являлась въ излишкѣ, то равновѣсіе легко было бы возстановить уменьшеніемъ числа судовъ и прогрессивнымъ усиленіемъ вліянія на коммерческія дѣла. За періодомъ упадка, какъ это всегда бываетъ, быстро послѣдовало бы благосостояніе. Но факты показываютъ, что паденіе нашего торговаго флота идетъ уже въ теченіе цѣлыхъ 10 лѣтъ—періодъ слишкомъ медленный для того, чтобы такое положеніе дѣлъ можно было приписать простому уменьшенію вліянія на торговые дѣла, или чрезмѣрному увеличенію вмѣстительности судовъ.

Сверхъ того нужно замѣтить, что упадокъ торговли всею своею тяжестью легъ на судоходство Соединенныхъ Штатовъ судоходству же другихъ націй пришлось выдержать только временное ослабленіе отъ причинъ, указанныхъ выше; но, со всѣмъ тѣмъ, ихъ торговые флоты росли постоянно, какъ въ числѣ судовъ, такъ и въ достоинствѣ ихъ. Въ 1868 г. на одной р. Клайдѣ построено 197 судовъ въ 169 571 тоннъ и половина этого числа — пароходы. Полное число регистровыхъ тоннъ, внесенное въ росписи Великобританіи въ 1868 г., составляло 316 197 тоннъ и оно значительно превосходитъ всѣ предшествовавшія 1863 году.

Изъ предъидущаго очевидно, что причины, стремящіяся привести нашъ торговый флотъ въ то положеніе, въ которое онъ приходитъ, имѣютъ совершенно особый характеръ и падаютъ исключительно на вмѣстительность нашихъ судовъ. Правильное возрастаніе нашего судоходства въ заграничной торговлѣ до начала войны и потомъ быстрое паденіе его ведетъ къ тому заключенію, что это паденіе главнѣйше, если не исключительно, должно быть приписано послѣдствіямъ войны. Судя по самымъ вѣрнымъ источникамъ, 919 466 тоннъ

исчезли изъ нашихъ росписей во время возстанія Южныхъ Штатовъ, изъ этого числа 110163 тоннъ истреблены крейсерами конфедератовъ, а 803303 тонна проданы иностранцамъ, или номинально перешли въ ихъ руки и этимъ путемъ обезопасили себя подъ ихъ флагами.

Для судовладельцевъ здѣсь выходитъ чистой потери 5%, а для страны—37%. Потеря такого числа тоннъ вѣстительности не привела бы сама по себѣ къ такимъ гибельнымъ результатамъ, если бы то, что оставалось, не было уничтожено на дѣлѣ опасностью отъ встрѣчъ съ англійскими судами, занимавшимися пиратствомъ подъ прикрытіемъ флага конфедератовъ. Рискъ плавать подъ американскимъ флагомъ былъ достаточно великъ, чтобы не передать большей части транзитной торговли на иностранныя суда и по преимуществу на англійскія.

Пусть бы измѣненія, введенныя въ судостроеніи и въ матеріалахъ, идущихъ въ настоящее время на него, произошли до возстанія Южныхъ Штатовъ, то несомнѣнно, эти измѣненія содѣйствовали и перевороту въ плаваніи. Желѣзо быстро вытѣснило дерево въ постройкѣ судовъ и винтовые пароходы, совмѣщая въ себѣ свойства почтовыхъ, пассажирскихъ и грузовыхъ судовъ, изгнали парусныя суда со всѣхъ путей океановъ. Но если бы миръ не былъ нарушенъ, то это еще не причина, чтобы такой переворотъ въ торговыхъ флотахъ всего свѣта, помѣшалъ намъ удержать наше положеніе великой морской націи въ отношеніи другихъ государствъ. Нашъ народъ, съ его предприимчивымъ и прозорливымъ духомъ и съ его способностью ко всѣмъ торговымъ и промышленнымъ дѣламъ, безъ сомнѣнія, понялъ бы преимущества, представляемыя этимъ прогрессомъ въ мореплаваніи и воспользовался бы ими.

Пароходъ изобрѣтенъ въ Америкѣ; американцы первые начали плаваніе на судахъ этого рода и, ставъ во главѣ всѣхъ націй въ наукѣ кораблестроенія, смѣло можно утверждать, удержались бы на этомъ пути, борясь за первенство на морѣ съ цѣлымъ свѣтомъ, если бы вниманіе наше не

было оторвано отъ мирныхъ занятій, обязанностью защищать наше національное существованіе.

Война лишила насъ не только преимуществъ, происшедшихъ отъ измѣненій характера коммерческихъ судовъ и хода торговли, но перебросила все, касающееся торгового судоходства, въ руки нашей главной торговой соперницы и дала ей надъ нами перевѣсъ, котораго безъ войны она никогда не достигла бы. Торговля, перешедшая такимъ образомъ въ другія руки, естественно, не могла тотчасъ возвратиться къ намъ даже при самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ. Гибельные слѣды войны не переставали давать себя чувствовать даже по заключеніи мира и, кромѣ того, были еще увеличены тяжелыми налогами, которыми были обложены всѣ промышленныя статьи, а такіе налоги, какъ извѣстно, особенно тяжело ложатся на частныя интересы и тѣмъ сильнѣе, что эти интересы должны бороться съ иностранною конкуренціею не несущемою подобныхъ налоговъ. Это совмѣстничество мы встрѣчаемъ не только въ нашихъ собственныхъ портахъ, но и повсюду. Въ такой неравной борьбѣ исходъ одинъ—совершенный упадокъ нашего участія въ заграничной морской торговлѣ и, сопряженное съ нимъ, уничтоженіе торговаго флота. При такихъ условіяхъ на столько же невозможно оживить наше судоходство безъ пособія правительства, на сколько трудно поднять мануфактурное производство безъ наложенія большихъ пошлинъ на сырые продукты и безъ освобожденія всѣхъ мануфактурныхъ издѣлій, отъ всякихъ пошлинъ.

Средства къ отстраненію зла.

Фактъ, что наша торговля быстро исчезаетъ съ океановъ, доказанъ математически. Причины, приведшія ее къ такому состоянію, могутъ быть весьма точно опредѣлены, но средства къ уничтоженію зла и лучшіе способы къ поправленію дѣлъ, найти и примѣнить гораздо труднѣе. Коммисія, изыскивая со всѣмъ тщаніемъ лучшіе въ этомъ отношеніи способы, обсудила всесторонне нижеслѣдующій проектъ измѣ-

ненія существующихъ постановленій, на который ей указано было обратить особенное вниманіе.

1) Внести вновь въ американскія росписи—суда, которыя во время войны, стали подъ покровительство иноземнаго флага.

2) Измѣнить наши морскіе законы, съ цѣлію принять въ американскія росписи суда, построенныя за границую,—допустить эту мѣру безпошлинно или съ платой незначительной пошлины съ грузовой вмѣстительности судна.

3) Установить возвратную пошлину (draw-back) на матеріалы, ввозимые для постройки судовъ или равноцѣнную за мѣну ей, если судно построено изъ американскихъ матеріаловъ.

4) Облегчить полученіе изъ складовъ, такихъ предметовъ, которые расходуются на судахъ въ плаваніи въ иностранные порты.

5) Освободить коммерческія суда отъ всѣхъ пошлинъ и сборовъ, кромѣ установленныхъ федеральнымъ правительствомъ.

6) Опредѣлить со стороны правительства денежную субсидію за перевозку почты, или назначить за это особую плату, такъ, чтобы упрочить учрежденіе американскихъ пароходныхъ линій, направленныхъ въ главнѣйшіе иностранные порты и этимъ поставить насъ въ возможность участвовать въ торговыхъ прибыляхъ, какія могутъ быть приносимы такими линіями.

Внесеніе судовъ, построенныхъ за границую, въ росписи:

Коммисія находитъ, что внесеніе вновь въ американскія росписи, ставшихъ во время войны подъ покровительство иностранныхъ флаговъ, противно здоровой народной политикѣ. Народъ пользуется всѣми выгодами, какія могли быть дарованы правительствомъ въ мирное время, но дозволить ему укрываться отъ бѣдствія войны, становясь подъ покровительство иноземной державы, было бы опаснымъ правомъ. Большая часть судовъ, измѣнившихъ своей національности подняла флагъ той націи, которая, держа нейтралитетъ, въ

то же время убивала нашу торговлю въ пользу своей. Они сливали свои интересы съ интересами нашихъ враговъ и извлекали всѣ выгоды, выходившія изъ такихъ отношеній. Допустить ихъ теперь пользоваться тѣми же преимуществами, какія дарованы тому, кто, оставаясь подъ американскимъ флагомъ, раздѣлялъ участь страны въ военное время, значило бы поощрять подобное неблагоприятное поведеніе въ такія минуты, когда государство наиболѣе нуждается въ помощи своихъ гражданъ.

Доводы, приводимые въ пользу предположенія вносить въ американскія росписи, суда, построенныя за границей, основаны на томъ, что замѣна дерева желѣзомъ и парусовъ парами дала иностраннымъ государствамъ и особенно Англіи, такія выгоды со стороны дешевизны постройки судовъ, что намъ бороться съ нею въ этомъ случаѣ было бы невозможно и мы должны или покупать суда въ Англіи или же уступить ей морскую торговлю. Предполагаютъ, кромѣ того, что этого рода торговля такъ сильно содѣйствуетъ обогащенію страны, что намъ слѣдовало бы завладѣть ею, покупая суда за границей и при такой крайности необходимо, чтобы всевозможныя ограниченія исчезли изъ нашихъ тарифовъ въ отношеніи покупки судовъ.

Противоположная этому система, состоящая въ томъ, чтобы дать право стоять въ американскихъ спискахъ и носить американскій флагъ только судамъ, построеннымъ въ Америкѣ, была введена при самомъ образованіи правительства, ей неизмѣнно слѣдовали и только постановленіемъ 23 декабря 1852 г. сдѣлана въ ней небольшая перемѣна, допускавшая иностранныя суда, потерпѣвшія крушеніе у береговъ Соединенныхъ Штатовъ и исправленныя въ нашихъ портахъ, ходить подъ американскимъ флагомъ, если исправленіе достигало $\frac{2}{3}$ стоимости всего судна. Лучшимъ доказательствомъ благоразумія и раціональности этой системы служить быстрый и непрерывный успѣхъ, котораго мы достигли какъ морская нація.

Великобританія стала первою морскою державою подъ защитою подобной же охранительной мѣры, которую она

*

ослабила только тогда, когда ея торговый флотъ на столько окрѣпъ, что это можно было безопасно сдѣлать. Для того чтобы понять и оцѣнить практическую сторону системы, допускающей суда, построенныя за границей, вносить въ американскія росписи и вліяніе этой системы на народное богатство, необходимо прослѣдить способъ постройки и содержанія коммерческихъ судовъ и преимущественно нашихъ. Онѣ никогда не строились капиталистами и если случалось исключеніе, то въ размѣрахъ весьма ограниченныхъ. Напротивъ, наши суда строятся и принадлежать людямъ средняго состоянія: лѣсной торговецъ, судостроитель, шкиперъ и купецъ имѣютъ всѣ свой интересъ въ постройкѣ, плаваніи и фрахтѣ; всѣ они соединяются для этой цѣли. Цѣлая община, по словамъ одного представителя въ портландской комисіи, нерѣдко участвуетъ въ постройкѣ одного судна и владѣніи имъ.

Эти соединенныя усилія доставляютъ не только капиталы, но еще и практическія познанія и опытность въ постройкѣ и извлеченіи изъ составившейся такимъ путемъ собственности, наибольшей выгоды, порождая въ то же время возбужденіе болѣе сильное, чѣмъ обыкновенное помѣщеніе капитала, чѣмъ простая прибыль. При покупкѣ судовъ въ иностранныхъ государствахъ мы уступимъ имъ не только всю работу по постройкѣ судна, начиная съ заготовки лѣса въ лѣсныхъ дачахъ и съ добыванія металла изъ рудниковъ и кончая спускомъ судна, но и все, что относится до вооруженія и снабженія въ плаваніе. Считаютъ, что болѣе 60% американскихъ судовъ, занятыхъ заграничною торговлею, никогда не возвращаются въ наши порта.

Какая была бы прибыль для нашей страны въ дѣйствительномъ или номинальномъ владѣніи этимъ разрядомъ судовъ, построенныхъ, вооруженныхъ, снабженныхъ командами и припасами и нагруженныхъ товарами для иностраннаго порта, заходящихъ въ наши порта только за полученіемъ торговаго свидѣтельства и отправляющихся въ плаваніе, чтобы потомъ, быть можетъ, никогда не возвратиться? Ясно, что если бы Соединенные Штаты дѣйствительно и вполнѣ владѣли бы подобными судами, то выгоды въ этомъ не было бы поло-

жительно никакой. Здѣсь былъ бы только переводъ капиталовъ изъ государства, дивиденды съ которыхъ только бы къ намъ и приходилъ. Не было бы поощренія ни промышленному производству, ни земледѣлію; въ мирное время ничто не способствовало бы къ обогащенію страны, а въ военное—къ увеличенію боевой силы ея. Представляя одинъ только капиталъ, такое судно раздѣляло бы всю боязливость, присущую капиталу и въ минуту опасности оно стало бы искать убѣжища подъ нейтральнымъ, или непріятельскимъ флагомъ. Кромѣ того, мы не можемъ имѣть торговый флотъ чисто-американскій, построенный въ иностранныхъ государствахъ, по той причинѣ, что тѣ страны, гдѣ мы стали бы заказывать себѣ суда, имѣли бы всѣ преимущества надъ нами въ соперничествѣ за транзитную торговлю, которая должна поддерживать этотъ флотъ, *во-первыхъ*, въ выгодахъ постройки и вооруженія судовъ, *во-вторыхъ*, въ выгоднѣйшемъ помѣщеніи капитала, *третьихъ*, въ совокупности участія по постройкѣ, владѣнію и управленію судна, что не можетъ имѣть мѣста иначе, какъ въ мѣстѣ постройки судна; *четвертыхъ*, въ обаяніи, которое эти страны приобрѣли бы, поставляя намъ суда и которыя въ то же время явились бы соперниками по фрахту съ судами, чисто-американскими.

Наконецъ, невѣроятно, чтобы американскіе капиталы переводились въ Европу для постройки судовъ, обреченныхъ на борьбу съ судами націи, ихъ построившей, если только назначеніе этихъ, построенныхъ за границей судовъ, не имѣлось въ виду ограничить каботажнымъ плаваніемъ; но тогда уже всѣ вѣтви нашей судостроительной промышленности были бы окончательно убиты и, въ добавокъ, совершенно раззорились бы теперешніе владѣльцы каботажныхъ судовъ. Такъ дѣйствовать значило бы признать иностранцевъ участниками во всѣхъ прибыляхъ по нашей торговлѣ, съ тою разницею, что они не платили бы никакихъ пошлинъ нашему правительству и благодаря такой льготѣ, могли бы привести въ совершенное бездѣйствіе платящихъ эти пошлины американцевъ.

Поддерживалась также мысль допустить въ американскія росписи суда, построенныя за границей, обложивъ ихъ опредѣленною пошлиною. Этого предположенія коммисія не можетъ одобрить, потому что какая бы ни была положена пошлина, все же мѣра эта послужила бы только къ выгодѣ иностраннаго арматора, съ которымъ покупщику или американцу-судохозяину пришлось бы состязаться. Если бы мы и стали вносить въ наши росписи суда, построенныя за границею, то съ единственною цѣлью дать возможность нашимъ арматорамъ приобрѣтать суда по такой же дешевой цѣнѣ, по какой достаются онѣ мѣстнымъ судохозяевамъ, или же чтобы суда были лучшаго достоинства; иначе въ такомъ конкурсѣ наши арматоры лишены будутъ равноправности, весьма существенной для успѣха, котораго добиваются всѣ, ведущіе морскую торговлю.

Эти объясненія служатъ удовлетворительнымъ отзывомъ на предложеніе. Но нѣкоторые другіе доводы, имѣя гораздо болѣе вѣса, чѣмъ приведенные выше, должны остановить принятіе той или другой системы, которая убила бы у насъ ту промысловую ловкость, которая необходима для созданія флота въ военное время, или заставили бы насъ поддерживать ее, съ большими издержками въ мирное время, на казенныхъ работахъ и вынуждали бы также содержать большую военную силу, совершенно бесполезную въ мирное время, но необходимую для защиты національной чести и нашихъ интересовъ, если бы имъ грозила опасность. Для каждаго американца, поистинѣ, весьма унижительно было бы видѣть Великобританію, получающую съ насъ деньги за строимыя для насъ суда, тогда какъ она же къ уничтоженію нашего торговаго флота такъ дѣйствительно и дѣятельно содѣйствовала во время возстанія Южныхъ Штатовъ. Если бы мы приняли такое направленіе, которое привело бы къ подобнымъ послѣдствіямъ, то эта нація въ состояніи была бы заплатить по всѣмъ нашимъ самымъ безразсуднымъ протестамъ за убытки, причиненные нашей торговлѣ крейсерами, вышедшими изъ ея портовъ во время нашей междоусобной войны.

. Всѣ разсужденія, какъ въ видахъ интересовъ, такъ и изъ національной гордости, налагаютъ на насъ обязанность суда, которыя должны нести американскій флагъ во всѣ концы свѣта, строить у себя. Этого можно достигнуть, только принявъ направленіе такое же либеральное и такое же просвѣщенное, какому слѣдуютъ націи, съ которыми намъ приходится соперничать въ дѣлахъ всемірной морской торговли, находящейся въ настоящее время въ ихъ рукахъ.

Эти державы пропускаютъ беспошлинно всѣ матеріалы, входящіе въ постройку судовъ; они позволяютъ брать изъ своихъ складовъ всѣ припасы для продовольствія въ плаваніи въ иностранные порта и это дѣлается на тѣхъ же условіяхъ, на какихъ выпускаются вывозимые товары; они щедро платятъ пароходамъ за перевозку почтъ и такимъ образомъ содѣйствуютъ къ учрежденію линій во всѣ части свѣта.

Субсидіи, выдаваемыя пароходамъ.

Субсидіи, выдаваемыя Англіею и Франціею пароходнымъ линіямъ, съ избыткомъ возмѣщаются націями, слѣдующими направленію менѣе свободному и просвѣщенному. Соединенные Штаты поддерживаютъ иностранные пароходы, приходящіе въ ихъ порта и отходящіе изъ нихъ, платя за фрахтъ и перевозку почтъ и пассажировъ, вмѣсто учрежденія своихъ линій. Но, что еще хуже, мы скупимся по всѣмъ статьямъ на нашъ собственный флотъ и въ то же время ежегодно платимъ Англіи болѣе, чѣмъ бы требовалось на содержаніе судовъ, которыя были бы нашею собственностью. Доказательства, собранныя коммисіею, всѣ почти согласны въ томъ отношеніи, что, казавъ нашему торговому флоту то же покровительство и тѣ же вспомошествованія, какія дарованы коммерческимъ судамъ другими націями, нашъ флотъ могъ бы возникнуть, пароходныя линіи учредились бы по мѣрѣ надобности и спросъ на суда непремѣнно былъ бы, если бы ихъ можно было сходно приобрѣтать.

Хотя стоимость желѣза и нѣкоторыхъ другихъ матеріаловъ, а также задѣльная плата у насъ выше чѣмъ въ Европѣ,

но мы выгадывали бы на деревѣ, которое въ весьма значительной степени входитъ въ составъ желѣзныхъ судовъ; кромѣ того, дороговизна задѣльной платы у насъ съ лихвой вознаградилась бы превосходствомъ самой работы. Это приводитъ къ трудному вопросу о способахъ, какіе правительство должно принять, чтобы придти на помощь нашему упадающему флоту. Коммисія, послѣ самаго внимательнаго разбора; проникнутая величайшею важностью дѣла—поднять на ноги нашъ торговый флотъ, видя въ томъ не только средство къ обогащенію страны въ мирное время но и одинъ изъ могучихъ дѣятелей для защиты государства во время войны, предлагаетъ слѣдующія мѣры, долженствующія привести къ желаемымъ послѣдствіямъ:

1) Сбавить пошлину съ сырыхъ матеріаловъ, идущихъ на постройку парусныхъ судовъ и пароходовъ, ограничивъ ее наименьшею суммою, взимаемою съ тонна разныхъ предметовъ, необходимыхъ для извѣстнаго класса судовъ. Если въ постройку желѣзнаго судна употреблено будетъ желѣзо американское, то назначить премію съ тонна, равную пошлинѣ съ того же количества, по вѣсу, ввозимыхъ сырыхъ произведеній.

2) Всѣ продовольственные матеріалы, нужные для употребленія во время плаванія къ иностраннымъ портамъ, отпускать изъ портовыхъ складовъ безпошлинно.

3) Съ цѣлью поощрить помѣщеніе капиталовъ въ морскую торговлю и оказать помощь судамъ построеннымъ и плававшимъ, но съ большою невыгодою во время возстанія Южныхъ Штатовъ и послѣ усмиренія его положить всѣмъ паруснымъ судамъ и всѣмъ пароходамъ, ходящимъ въ порты англійскихъ владѣній въ сѣверной Америкѣ, по 1 дол. 5 сент. съ тонна; пароходамъ, ходящимъ въ Европу—по 4 дол. съ тонна, а всѣмъ прочимъ пароходамъ, плавающимъ въ разные иностранные порты—по 3 дол. съ тонна.

Въ виду того факта, что пошлина съ вѣстительности судовъ не можетъ быть уничтожена безъ распространенія этой льготы на иностранныя суда, покада американскія суда никакимъ подобнаго рода облегченіемъ не пользуются въ ино-

странныхъ портахъ и въ виду еще другаго факта, что морское дѣло должно получить нѣкоторое облегченіе отъ допущенія предполагаемыхъ мѣръ, коммисія предлагаетъ отмѣнить пошлины съ грузовой вмѣстительности, портовыхъ, лоцманскихъ и т. п. наложенныхъ мѣстными и муниципальными властями (пошлины эти большею частью признаны противными конституціи) и пересмотрѣть уставъ о пошлинахъ съ грузовой вмѣстительности, такъ, чтобы онѣ справедливые ложились на различные роды судовъ. Коммисія считаетъ, что сборъ этой пошлины превзойдетъ 3½ милл. дол. въ годъ. Эта сумма дастъ возможность оказать покровительство нашимъ морскимъ торговымъ интересамъ. Въ виду осуществленія изложенныхъ выше предположеній, коммисія прилагаетъ къ своему донесенію два (помѣщенные въ концѣ) проекта закона, оставаясь въ полной надеждѣ видѣть въ принятіи ихъ значительное возрастаніе выгодъ торговаго нашего мореходства. Мы нисколько не думаемъ, чтобы эти проекты осуществили всѣ надежды заинтересованныхъ въ вопросѣ гражданъ. Точно также не считаемъ, что все это поведетъ къ быстрому возстановленію утраченной торговли. Нужно время, чтобы найти и составить капиталъ и рабочую силу для развитія въ большихъ размѣрахъ постройки желѣзныхъ паровыхъ и парусныхъ судовъ; нужно, кромѣ того, усилить вознагражденія для укрѣпленія нашихъ пароходныхъ линій, которыя дадутъ намъ возможность выйти изъ жалкой и унижительной зависимости отъ иностранцевъ.

Очень еще недавно директоры англійскихъ компаній, Инманъ и Кюнаръ, привели на память правительству тотъ постыдный фактъ, что ни одинъ коммерческій пароходъ, носящій американскій флагъ, не переходитъ нынѣ Атлантическій океанъ, что американцы находятся въ полной отъ нихъ зависимости по перевозкѣ почтъ и что англійскія компаніи исполняютъ это на основаніи временныхъ условій, нарушить которыя могутъ, когда имъ вздумается.

Въ то время, какъ наше правительство, съ расточительною щедростію содѣйствовало посредствомъ земельныхъ и денежныхъ вспоможеній, проведенію желѣзныхъ дорогъ

въ западныхъ штатахъ, и кляло громадныя суммы на улучшение внутреннихъ водяныхъ сообщеній, оно оставляло безъ всякаго пособія и покровительства наше торговое мореходство. Благосостояніе страны въ мирное время и безопасность ея въ военное въ сильной степени зависятъ отъ многочисленнаго торговаго флота. На обязанности конгресса лежитъ рассмотреть—въ случаѣ, если бы онъ назначилъ субсидіи, которыя обезпечивали бы возможность постройки многочисленнаго торговаго флота изъ паровыхъ судовъ, быстрыхъ на ходу, легко превращаемыхъ въ крейсеровъ въ военное время, не дастъ ли онъ этимъ способомъ странѣ экономическія и сильныя оборонительныя средства. Адмиралъ Портеръ—въ одномъ изъ засѣданій коммисіи выразился, что «когда вспыхнуло возстаніе Южныхъ Штатовъ, то съ небольшимъ числомъ подобныхъ судовъ, обращенныхъ въ военные крейсера, могла бы быть учреждена блокада берега возмущившихся Штатовъ, которая не дала бы имъ продать ни одной кипы хлопка и получать снаряды и всякую другую помощь, и возстаніе было бы подавлено въ самомъ началѣ».

Намъ въ будущемъ могутъ грозить войны съ какою бы то ни было европейскою державою; войны эти должны будутъ происходить на морѣ и съ такимъ непріателемъ, которому, чтобы атаковать насъ, придется переплывать океанъ и у котораго богатства, разсѣянныя по всему свѣту, составляютъ самую уязвимую часть. Англія, какъ мы видѣли уже, приняла систему субсидій для своихъ пароходныхъ линій. Эта система имѣла послѣдствіемъ удвоеніе ея торговаго флота и въ то же время громадное увеличеніе народнаго богатства. Получающія субсидіи, суда ея, могутъ во всякое время потребоваться правительствомъ. Наше правительство не имѣетъ вовсе подобнаго источника и, слѣдовательно, должно содержать флотъ въ мирное время, чтобы имѣть его наготовѣ въ случаѣ войны.

Экономія была бы и тогда, если бы правительство построило суда, которыя въ мирное время несли бы службу торговую, а въ военное легко превращались бы въ боевыя суда; оставлять ихъ безвозмездно въ распоряженіи куп-

цовъ, которые приняли бы на себя заботу объ ихъ поддержкѣ, до той поры, когда суда эти могли бы потребоваться на защиту государства. Этимъ способомъ правительство избавлено было бы отъ расходовъ на содержаніе этихъ судовъ, когда они не на общественной службѣ а народное богатство возрасло бы отъ употребленія ихъ на торговья дѣла. Правительство можетъ имѣть право свидѣтельствовать эти суда, когда ему вздумается, платя только незначительный процентъ съ первоначальной ихъ стоимости. Неужели же законъ, основанный на такихъ выводахъ, не составитъ предмета экономіи и здраваго общественнаго направленія? Предложеніе—вызвать помощь со стороны правительства для учрежденія пароходныхъ линій не должно быть принято безъ внимательнаго и глубокаго обсужденія, такъ, чтобы можно было придти къ системѣ разумной, которая по свойству своему была бы прочно поставлена и вѣрно вела бы къ желаемымъ результатамъ.

Коммисія имѣла время заняться только общимъ вопросомъ, касавшимся собственно интересовъ торговаго флота и оставила въ сторонѣ эту часть вопроса, чтобы въ послѣдствіи, она составила предметъ особаго донесенія, когда разсмотрѣны будутъ вполнѣ разные проекты законовъ, находящихся съ нею въ связи.

Рѣчное судоходство и желѣзныя дороги.

Наши большія судоходныя рѣки и главныя линіи желѣзныхъ дорогъ такъ тѣсно связаны съ океанскимъ пароходствомъ, что коммисія не можетъ обойти эту статью не сказавъ о ней нѣсколько словъ, въ заключеніе своего донесенія.

Географическое очертаніе береговъ и континентальное положеніе страны, лежащей на прямомъ пути изъ Европы въ Азію, омываемой съ обѣихъ сторонъ двумя океанами и покрытой обширною сѣтью судоходныхъ рѣкъ, прямо вызываетъ на дарованіе субсидій, вполнѣ законныхъ, съ цѣлью поднять наши мореходные интересы и дать намъ возможность достигнуть того первенства, на которое мы имѣемъ справедливое право.

Наши естественныя преимущества усугубляются еще искусственными средствами, созданными духомъ предприимчивости, развившимъ нашу систему желѣзныхъ дорогъ и преимущественно тѣхъ, которыя соединяють Атлантическій океанъ съ Тихимъ и которыя съ боковыми линиями своими должны пересѣчь по всѣмъ направленіямъ всю территорію между обоими океанами. Почтовой путь изъ Лондона въ восточную Азію пересѣкаетъ американскій материкъ; пассажиры и идущіе изъ Китая и Японіи дорогіе грузы пойдутъ этимъ же трактомъ. Юкагама—главный японскій портъ, Шанхай и Гонгъ-Конгъ въ Китаѣ, въ настоящее время гораздо ближе къ Лондону по времени и разстоянію черезъ Нью-Йоркъ и Сан-Франциско, чѣмъ черезъ Суэцкій каналъ.

Слѣдующее сравненіе разстояній между Лондономъ и Нью-Йоркомъ и нѣкоторыми главнѣйшими портами восточной Азіи, показываетъ всю выгоду нашего положенія:

	миль.
Отъ Лондона до Юкагамы (Японія) черезъ Суэцкій каналъ	11 500
Отъ Лондона до Юкагамы чрезъ Нью-Йоркъ и Сан-Франциско	10 000
Отъ Нью Йорка до Сан-Франциско по желѣзной дорогѣ и отсюда до Юкагамы	7 520
Отъ Сан-Франциско до Юкагамы, моремъ	4 520
Отъ Лондона до Шанхая чрезъ Суэцкій каналъ	10 300
Отъ Лондона до Шанхая чрезъ Нью-Йоркъ и за тѣмъ по желѣзной дорогѣ до Сан-Франциско	8 555
Отъ Чикаго до Юкагамы	5 900

Нѣтъ ни малѣйшаго сомнѣнія, что привозъ иностранныхъ товаровъ съ запада пойдетъ прямо на эти главные коммерческіе пункты, а отсюда уже они будутъ расходиться какъ изъ приморскихъ портовъ теперь. Желѣзныя дороги, которыя должны служить дополнительной связью съ этими главными пунктами, находятся отчасти еще въ младенествѣ, но въ короткое время, при дальнѣйшемъ ихъ развитіи и улучшеніи,

онѣ въ состояніи будутъ соперничать съ перевозкой грузовъ моремъ.

При помощи этихъ улучшеній желѣзныя дороги нашего материка, уже болѣе совершенныя, могутъ составить дешевѣйшее сообщеніе Лондона съ Китаемъ и Японіей. Между самою западною оконечностью этихъ дорогъ и землями, лежащими на Тихомъ и Индѣйскомъ океанѣ, природа сама соорудила, безъ всякихъ издержекъ громадный путь, который намъ отстаетъ только занять и никакихъ горныхъ препятствій непужно здѣсь обходить или выравнивать. Въ тѣхъ земляхъ крайней Азіи, кипятъ дѣятельные, промышленные народы, способные къ механическимъ производствамъ и знакомые съ земледѣліемъ. Они очень богаты своею обширною внутреннею торговлею и небольшою внѣшнею и ихъ торговлю оспариваютъ другъ у друга всѣ торговыя націи, цѣлое столѣтіе. Въ настоящее время вся коммерція какъ этихъ странъ, такъ равно Индіи, Китая и Японіи, находится въ рукахъ Англіи, которая доставляетъ произведенія ихъ во всѣ части свѣта.

Американскія деньги дѣлаютъ почти кругосвѣтное путешествіе, чтобы черезъ Англію достигнуть до восточныхъ странъ, произведенія которыхъ приходятъ въ Америку такимъ же круговымъ путемъ, а между тѣмъ эти страны лежатъ почти у нашего порога; сношенія ихъ съ нами болѣе дружественны чѣмъ съ какою либо другою націею и ихъ торговля къ нашимъ услугамъ, если только мы захотимъ протянуть руку, чтобы ее взять.

Выгоды, какія должны произойти отъ возрожденія нашей торговли и торговаго мореходства и въ особенности тѣ, которыя истекутъ изъ завладѣнія торговлей на Тихомъ океанѣ, отразятся благотворно не на одну какую-либо часть нашей страны. Съ приобрѣтеніемъ Сандвичевыхъ острововъ и съ принятіемъ разумнаго и свободнаго торговаго направленія мы можемъ имѣть монополію въ торговлѣ по Тихому океану со всѣмъ крайнимъ востокомъ Азіи и нести отсюда мѣстныя богатства прямо въ долину Миссиссипи, которая современемъ должна сдѣлаться центромъ нашего народонасе-

ленія. Чикаго и другіе пункты запада, будутъ, какъ мы уже сказали, входными портами и уже изъ нихъ будутъ расходиться всѣ произведенія Азіи и Европы. Поэтому, Великій западъ долженъ быть на столько же заинтересованъ возрожденіемъ и поддержкою нашей морской торговли подъ американскимъ флагомъ, на сколько и Атлантическіе Штаты, которымъ предстоитъ открыть для торговыхъ движеній внутренніе пути устройствомъ большихъ линій желѣзныхъ дорогъ или улучшеніемъ рѣчнаго и озернаго плаванія.

Истративъ милліоны для достиженія первенства во всемірной торговлѣ, посредствомъ соединенія желѣзно-дорожными путями двухъ океановъ, омывающихъ наши берега, удививъ свѣтъ нашею энергіею, продолжая вести громадныя торговые обороты, во все время вооруженной борьбы за наше національное существованіе,—удивимъ ли мы снова свѣтъ нашею вялостью и безуміемъ, выпустивъ изъ рукъ преимущества еще болѣе значительныя, дарованныя намъ природою?

Г. Линчъ, членъ комисіи, представилъ два слѣдующіе проекта закона:

1. Проектъ закона для поднятія торговаго флота и торговли въ Соединенныхъ Штатахъ.

Такъ какъ нашъ торговый флотъ пришелъ почти въ совершенный упадокъ во время возстанія Южныхъ Штатовъ, по немѣнню у правительства средствъ, оказать ему необходимую помощь и онъ, въ настоящее время платя свою долю опредѣленныхъ налоговъ, совершенно необеспеченъ отъ иностранной конкуренціи, тогда какъ въ прочихъ государствахъ поступаетъ на оборотъ, поэтому, вслѣдствіе такого положенія своего онъ клонится болѣе и болѣе къ упадку и такъ какъ возстановленіе нашего торговаго флота, составляющаго одно изъ самыхъ сильныхъ подспорій въ военное время,—весьма важно для націи и существенно необходимо для поддержанія страны въ разрядѣ первостепенныхъ державъ,—то, по силѣ этого—сенатъ и палата представителей въ собраніи конгресса постановляютъ:

Статья 1. За всѣ ввозимыя наборныя деревья, строевой лѣсъ, пеньку, манильскіе тросы, металлическія композиціи, желѣзо въ болванкахъ, полосахъ и прутьяхъ, могущія, при постройкѣ въ Соединенныхъ Штатахъ парусныхъ или паровыхъ судовъ, пойти на корпусъ, вооруженіе, снабженіе судна или на изготовленіе механизмовъ для этихъ судовъ, будетъ секретаремъ казначейства, по имѣющимъ быть изданными узаконеніямъ, выплачиваема возвратная пошлина, равная пошлинѣ, которая должна бы быть внесена за такіе предметы, соблюдая при этомъ, чтобы размѣръ этой возвратной пошлины не превышалъ для деревянныхъ судовъ 8 дол. съ тонна, для желѣзныхъ—12 дол., для судовъ, построенныхъ по желѣзно-деревянной системѣ—10 дол. съ тонна, для судовъ съ желѣзными шпангоутами и деревянною обшивкою—12 дол. съ тонна и для желѣзныхъ пароходовъ—15 дол. съ тонна.

Если на постройку судовъ желѣзныхъ или смѣшаной системы будутъ употреблены американскіе матеріалы, то секретарь казначейства выплачиваетъ, какъ выше сказано, сумму, равную пошлинѣ, какая бы слѣдовала за привозъ подобныхъ предметовъ изъ за-границы; причемъ полное опредѣленіе ея за американскіе или иностранные матеріалы не должно превышать той платы съ тонна, какая приведена выше по каждому роду конструкціи судовъ.

Статья 2. Всѣ предметы продовольствія и уголь, которые могутъ служить для употребленія на судахъ въ плаваніи изъ американскихъ портовъ въ иностранные, секретарь казначейства долженъ по требованію, въ силу такихъ-то постановленій и въ такомъ-то количествѣ, отпускать изъ складовъ безъ всякихъ пошлинъ.

Статья 3. Владѣлецъ всякаго внесеннаго въ роспись американскаго пароваго или паруснаго судна, которое болѣе чѣмъ 6 мѣсяцевъ въ году будетъ употреблено на перевозку грузовъ между какимъ-либо американскимъ и иностранными портами, или между иностранными портами, можетъ, по окончаніи каждаго фискальнаго года, въ теченіе котораго судно было употреблено въ дѣло, получить изъ казначей-

ства того порта, въ которомъ оно внесено въ роспись и по представленію достаточныхъ доказательствъ по формѣ, утвержденной секретаремъ казначейства, по каждому парусному судну—1 дол. 50 сент. за регистровый тоннѣ; по каждому паровому судну, плававшему между портами Сѣверной Америки—1 дол. 50 сент.; по каждому паровому судну, ходившему въ какой-либо европейскій портъ и обратно—4 дол. за регистровый тоннѣ и по всякому паровому судну, плававшему во всѣ другіе порта—3 дол. за регистровый тоннѣ.

2. Проектъ закона на сборъ пошлинъ съ грузовой вместительности судовъ и другихъ пошлинъ.

Статья 1. Взамѣнъ всѣхъ, взимаемыхъ въ настоящее время пошлинъ съ грузовой вместительности, брать пошлину въ 30 сент. съ тонна, со всѣхъ парусныхъ или паровыхъ судовъ, приходящихъ въ порта Соединенныхъ Штатовъ. Суда, платящія эту пошлину, не подчинять за тѣмъ статьѣ 103 акта 30 іюня 1864 года и никакому другому постановленію, измѣняющему этотъ послѣдній.

Никакое парусное или паровое судно, имѣющее патентъ на плаваніе между портами Соединенныхъ Штатовъ или для ловли китовъ и другой рыбы, а также никакое судно, ходящее въ мексиканскіе порта и обратно, или пришедшее изъ портовъ, лежащихъ южнѣ Мексики, или отходящее туда, равно суда, плавающія въ Аспинваль и Панаму, или въ англійскія владѣнія въ Америкѣ и обратно, или къ Антильскимъ островамъ и употребляемыя регулярно на эти плаванія, а не на другія, обязаны вносить установленную выше пошлину съ грузовой вместительности только одинъ разъ въ теченіе фискальнаго года.

Статья 2. Не взимать никакихъ портовыхъ, лоцманскихъ и другихъ пошлинъ съ вместительности, съ товаровъ, съ права торговли, со стоимости вывозимаго груза и вообще всѣхъ такихъ пошлинъ, которыя могли быть наложены мѣстными или муниципальными властями, за исключеніемъ сбора,

подлежащаго на содержаніе набережныхъ, плотинъ или доковъ. Сборъ исчисленныхъ выше отмѣняемыхъ пошлинъ долженъ считаться уголовнымъ преступленіемъ и подвергается виновнаго наказанію, опредѣленному въ слѣдующей статьѣ.

Статья 3. Всякое лицо, которое, въ силу какой-либо дѣйствительной или произвольной власти, правительственной или муниципальной, возьметъ незаконный сборъ или будетъ покушаться его взимать, присуждается, въ случаѣ доказанности такого преступленія, въ уплатѣ пени не свыше 100 дол. Деньги эти поступаютъ въ казначейство въ разрядъ судебныхъ капиталовъ. Кромѣ того, виновный подвергается штрафу въ размѣрѣ не свыше двойной пошлыны, взысканной противозаконно. Половина этого штрафа выдается обывителю, а другая—въ маячный доходъ.

Статья 4. Капитанъ или судовоозяинъ, или всякое другое лицо, состоящее въ качествѣ законнаго агента на какомъ либо суднѣ, или транспортная компанія, заплатившіе безпрекословно или съ заявленіемъ протеста незаконную пошлыну или внесшіе сборъ, запрещенный этимъ постановленіемъ, могутъ чрезъ судъ того округа, гдѣ сдѣланъ неправильный сборъ, взыскать его обратно съ того, кто его сдѣлалъ. Подсудности окружныхъ судовъ подлежатъ всѣ тяжбы подобнаго рода дѣла, могущія возникнуть изъ этихъ постановленій.

Съ французскаго, коллежскій совѣтникъ П. Оедоровскій.

и оф.

НѢСКОЛЬКО МЫСЛЕЙ

ПО ПОВОДУ КНИГИ Г. СКАЛЬКОВСКАГО

„СРОЧНОЕ И ПОЧТОВОЕ ПАРОХОДСТВО ВЪ РОССІИ И ЗАГР-
НИЦЕЮ“.

Учрежденіе срочнаго и почтоваго пароходства у насъ, въ Балтикѣ необходимо и это врядъ-ли кто пибудь будетъ оспоривать, прочитавъ тѣ справедливыя указанія въ книгѣ г. Скальковскаго, которыя подтверждаютъ важность созданія такового пароходства съ цѣлью развитія нашей виѣшней торговли. Тѣмъ не менѣе, нельзя отказаться и отъ поощреній къ созданію паруснаго флота, который, въ свою очередь, будетъ тоже необходимъ и съ выгодною можетъ способствовать развитію нашихъ торговыхъ операцій при перевозѣ различныхъ продуктовъ, отпускаемыхъ нашею страню. Для паруснаго флота не требуется, сравнительно, громаднхъ затратъ, для созданія его и дальнѣйшихъ расходовъ для плаванія, какъ для пароваго флота, а потому въ приобрѣтеніи парусныхъ судовъ и въ содержаніи ихъ могутъ участвовать лица съ небольшими средствами, желающія заняться морскими, торговыми предпріятіями. Начавъ съ малаго, эти лица могутъ постепенно развивая свои силы увеличить число своихъ парусныхъ судовъ, или перейти прямо къ приобрѣтенію пароходовъ. Этимъ путемъ есть возможность скорѣе развить въ странѣ морское сословіе, необходимое для Россіи, создать которое чрезвычайно затруднительно при ея географическихъ и экономическихъ условіяхъ.

Въ созданіи же срочнаго и почтоваго пароходства не заключается собственно развитія общаго для страны мор-

*

скаго вопроса, такъ какъ при этомъ случаѣ, могутъ принять участіе только лица съ большими капиталами и то не безъ пособія правительства, необходимаго для поддержанія этого дорогаго учрежденія, противъ большой конкуренціи, которую оно непременно встрѣтитъ за границею, гдѣ такое пароходство уже находится почти въ цвѣтущемъ состояніи.

Что касается до грузовъ для парусныхъ судовъ, то они всегда найдутся при перевозкѣ такихъ предметовъ, которые не могутъ перевозить пароходы, а именно: перевозка мачтовыхъ и строевыхъ деревьевъ и длинныхъ обшивныхъ досокъ, для которыхъ требуются особые вмѣстительные трюмы, каменный уголь, требующійся въ большомъ количествѣ и который пароходы не въ состояніи будутъ весь перевезти, занимаясь въ то же время перевозкою прочихъ, болѣе цѣнныхъ товаровъ; кромѣ, этого и другіе сырые продукты, отпускаемые Россіею во множествѣ за границу и срочность для которыхъ не составляетъ предмета первѣйшей важности.

Такимъ образомъ парусныя суда, въ то время года, когда сѣверные наши порты будутъ свободны отъ льда, могутъ плавать между иностранными и нашими портами, а за тѣмъ въ продолженіе зимнихъ мѣсяцевъ заниматься перевозкою грузовъ между иностранными государствами, что и въ настоящее время дѣлаетъ небольшое число торговыхъ судовъ, плавающихъ подъ нашимъ флагомъ, даже несмотря на то, что не встрѣчаютъ за границею русскихъ торговыхъ конторъ, съ помощью которыхъ онѣ могли бы съ большею выгодною вести свои дѣла.

За тѣмъ парусныя суда могутъ быть и всегда были, хорошею школою для созданія коммерческихъ матросовъ, и пароходы, по своей обстановкѣ, т. е. по характеру своего плаванія врядъ ли будутъ въ состояніи готовить дѣльныхъ матросовъ. Матросы на коммерческихъ судахъ должны быть опытные; они должны имѣть положительныя знанія морской практики, т. е. должны дѣйствовать въ морѣ безъ подсказокъ, такъ какъ на всякомъ коммерческомъ суднѣ матросовъ мало, да и обставлены они такъ, что невозможно постоянно направ-

лять ихъ во всякомъ приѣмѣ или дѣйстви, какъ это бываетъ на судахъ военнаго флота, гдѣ у капитана много помощниковъ. На этомъ основаніи, парусный флотъ много поможетъ въ созданіи матросской корпораціи и если въ то же время пособить этому дѣлу открытіемъ въ достаточномъ числѣ частныхъ мореходныхъ школъ для юнговъ, то этою послѣднею мѣрою возможно будетъ устранить тѣ затрудненія, какія могутъ встрѣтиться при снабженіи коммерческихъ судовъ экипажами.

Жители нашихъ побережій отворачиваются отъ моря только потому, что въ немъ они не видятъ вѣрныхъ источниковъ для полученія заработковъ за понесенные ими въ морѣ труды и кромѣ того, малая подготовка ихъ къ тому, чтобы быть дѣйствительнымъ матросомъ на коммерческомъ суднѣ, не даетъ имъ смѣлости, какъ всякому человѣку неопытному въ какомъ бы то ни было ремеслѣ, рѣшиться промѣнять болѣе легчайшій, хотя, быть можетъ и менѣе выгодный береговой трудъ на морской. Это доказываютъ наши сѣверные поморы, которые при всей своей бойкости и смѣлости на морѣ, никогда бы не подвинулись впередъ въ морскомъ искусствѣ, еслибы наше правительство не озаботилось учрежденіемъ для нихъ на сѣверѣ поморскихъ школъ.

Рыболовство въ нашихъ внутреннихъ моряхъ, или плаваніе на лайбахъ и баркахъ съ дровами, камнемъ или пескомъ, мало приучаетъ къ морю и хорошаго матроса никогда подобныя малыя плаванія не выработаютъ, такъ какъ въ морскомъ дѣлѣ есть много коренныхъ научныхъ правилъ и приѣмовъ, которыхъ имъ безъ школъ не узнать и не иначе можно окончательно научиться, какъ въ морѣ, на широкой практикѣ; все же это могутъ дать только парусныя суда.

Англія, которая живетъ у океана, казалось не должна была бы нуждаться въ матросахъ и та приобѣгаетъ къ вспомогательнымъ мѣрамъ, чтобы пополнять недостатокъ ихъ на коммерческихъ судахъ. Для этого у нихъ устроены школы для мальчиковъ, которыхъ съ ранняго возраста приучаютъ къ морю и это много помогаетъ созданію настоящаго морскаго сословія. Такъ въ Англіи въ настоящее время 10 ча-

стныхъ кораблей для образованія юнговъ и ежегодно формируются общества для учрежденія новыхъ таковыхъ школъ; изъ нихъ болѣе извѣстныя по своимъ отчетамъ слѣдующія: *Worcester* на Темзѣ, *Wellesley* въ Ньюкестлѣ на Тайнѣ, *Indefatigable* въ Ливерпулѣ, *Akbar* и другія основанныя въ Вуличѣ Кардифъ и проч.

Всѣ эти школы созданы для мальчиковъ бѣднѣйшаго населенія, неимѣющихъ надлежащаго надзора. Возрастъ для учениковъ отъ 9 до 17 лѣтъ. Школы эти существуютъ издѣвленіемъ частныхъ лицъ, городскихъ обществъ и проч.

По отчетамъ о дѣятельности этихъ школъ видно, что капитаны коммерческихъ судовъ весьма охотно обращаются къ нимъ съ требованіями на юнговъ и вообще въ пріисканіи мѣста по морской специальности затрудненій не встрѣчается.

Изъ статистическихъ свѣдѣній помѣщенныхъ въ отчетѣ за 1867 годъ, о дѣйствіяхъ на примѣръ школы на фрегатѣ *Akbar*, въ Ливерпулѣ, отмѣчено: изъ 58 чел. выпущенныхъ въ этомъ году, 53 отправлены въ море, 3 умерло и 2 только возвращены къ родителямъ.

Итакъ, путемъ этихъ учрежденій достигается двоякая польза: во-первыхъ, пополняютъ юнгами недостатокъ матросовъ на коммерческихъ судахъ, на которыхъ они окончательно совершенствуются въ практикѣ и такимъ образомъ достигаютъ полныхъ знаній и пріобрѣтаютъ ловкость и смѣлость—эти необходимыя качества хорошаго матроса; во-вторыхъ, посредствомъ воспитанія и полнаго содержанія мальчиковъ бѣднѣйшаго класса, эти учрежденія спасаютъ не одну сотню отъ болѣзней и голода.

Переходя къ Россіи замѣтимъ, что относительно, формированія экипажей коммерческихъ судовъ, изъ ежегодно отпускаемыхъ въ безсрочный отпускъ и отставку матросовъ военнаго флота, можно разсчитывать въ большинствѣ случаевъ только на тѣхъ изъ нихъ, которые сравнительно съ прочими болѣе искусны и опыты въ морскомъ дѣлѣ и имѣютъ большую привычку къ перенесенію трудностей жизни на судахъ и вообще къ суровой морской службѣ.

Такіе матросы были марсовыми, рулевыми или находились въ дальнихъ плаваніяхъ; ихъ конечно сравнительно съ прочими, немного, но съ развитіемъ военнаго флота на Тихомъ океанѣ нужно полагать, что число ихъ значительно возрастетъ.

Остальные матросы не перешедшіе черезъ болѣе важныя ступени морскаго искусства, а потому не сознающіе въ себѣ достаточныхъ свѣдѣній по тѣмъ отраслямъ морской службы, которыя будутъ требоваться отъ нихъ въ морѣ, поневолѣ не оставляютъ своихъ береговыхъ интересовъ, тѣмъ болѣе, что видятъ въ нихъ уже знакомый трудъ, болѣе легкій и посильный для добыванія средствъ къ существованію, что заставляетъ ихъ заранѣе заботиться о будущемъ своемъ положеніи и такимъ образомъ, они при отставкѣ окончательно переходятъ къ береговымъ занятіямъ, заглушивъ въ себѣ и тѣ познанія, которыя приобрѣли въ военномъ флотѣ.

Но это происходитъ не вслѣдствіе крайне неправильной системы рекрутскаго набора матросовъ для военнаго флота, какъ думаетъ г. Скальковский, если даже въ дѣйствительности изъ прибрежныхъ жителей поступаетъ въ матросы только 28 процентовъ, а изъ внутреннихъ губерній 72.

Неправильность въ этомъ случаѣ только кажущаяся: разсмотрѣвъ же этотъ вопросъ ближе и со всѣхъ сторонъ и взвѣсивъ насущную потребность, вызываемую различными условіями необходимыми для образованія военнаго матроса и самою службою его, то окажется, что система набора такова, что лучше и требовать нельзя, въ смыслѣ обезпеченія военнаго флота матросами, болѣе способными и развитыми.

Въ матросы на флотъ преимущественно набираютъ изъ крестьянъ: Саратовской, Костромской, Тверской, Вологодской, Ярославской, Астраханской и Архангельской губерній, потому что изъ давняго опыта извѣстно, что крестьяне этихъ губерній болѣе другихъ способны къ перенесенію трудностей морской службы. Большая часть изъ нихъ, плавая по Волгѣ, по Каспійскому и Бѣлому морямъ и мѣстнымъ озерамъ, уже заранѣе нѣсколько приучаются къ первымъ приемамъ морскаго дѣла,

вслѣдствіе чего они скорѣе поддаются на флотѣ дальнѣйшему ихъ образованію. Кромѣ того, во всѣхъ родахъ войскъ, отъ солдата требуются знанія и способности по предметамъ только той службѣ, для которой онъ предназначенъ, а матросъ долженъ соединять въ себѣ качества, соотвѣтствующія троякой службѣ, на немъ лежащей: онъ долженъ быть морякъ, артиллеристъ и отчасти пѣхотинъ солдатъ, такъ какъ во время войны онъ долженъ быть всегда готовъ для дѣйствія на берегу; такъ матросамъ и въ прежнее время доводилось дѣйствовать на сухомъ пути противъ турокъ при осадахъ Анапы, Варны и при овладѣніи разными береговыми пунктами Румелійскаго берега, а въ недавнее время при защитѣ Севастополя и Петропавловска. Въ мирное же время, на матросахъ лежитъ отправленіе гарнизонной службѣ въ такой же почти мѣрѣ, какъ и на сухопутныхъ войскахъ.

За тѣмъ сложная морская служба, кромѣ знанія производства всѣхъ работъ и дѣйствій на кораблѣ, требуетъ отъ человѣка еще ловкости и безстрашія, а для полученія званія комендора, рулевого, стрѣлка и т. д. необходимо специальное обученіе, такъ какъ эти званія даются не иначе, какъ по выдержаніи экзамена. Въ сухопутныхъ войскахъ если и не всѣ люди будутъ вполне удовлетворять требованіямъ службѣ, то это не можетъ еще имѣть особенно дурныхъ послѣдствій; напротивъ того въ морской службѣ и преимущественно на судахъ малаго ранга, всѣ люди должны быть одинаково способны ко всякаго рода работамъ и дѣйствіямъ, потому что съ этимъ соединена во всякое время безопасность судна.

Поэтому для приобрѣтенія всѣхъ этихъ знаній и для специального обученія, матросъ непременно долженъ быть грамотный и развитъ на столько, чтобы не требовалось на это съ его стороны большихъ трудовъ и продолжительнаго времени. При такихъ требованіяхъ военного морскаго дѣла русскій крестьянинъ, при его способности и смѣтливости даетъ, сравнительно съ другими національностями, самыя лучшіе результаты. Кромѣ того, при хорошемъ физическомъ развитіи, крестьяне этихъ губерній съ легкостью переносятъ въ дальнихъ плаваніяхъ сильно дѣйствующія на организмъ че-

ловѣка климатическія перемѣны и всѣ лишенія судовой жизни, что съ давнихъ поръ замѣчено кругосвѣтными плавателями. Въ то же время, при своей способности, на широкой практикѣ океанскихъ плаваній, они быстро дѣлаются знающими и отважными мореходцами, нисколько не хуже иностранныхъ, и зачастую щеголяютъ предъ ними своими судовыми работами.

Прибрежные жители и рыбаки прибалтійскихъ губерній и по сіе время берутся на флотъ, но они, сравнительно съ русскими крестьянами, далеко имъ уступаютъ въ перенесеніи морскихъ трудовъ вслѣдствіе своего слабаго физическаго развитія и, кромѣ того, при незнаніи русскаго языка требуютъ продолжительныхъ и большею частью безуспѣшныхъ усилій къ обученію всему, что требуется отъ военнаго матроса.

Что касается до внутреннихъ плаваній казенныхъ судовъ, то въ прежнее время, когда у насъ былъ парусный флотъ, онъ давалъ, относительно морскаго дѣла, болѣе практики, т. е. люди приучались безъ всякихъ заботъ и хлопотъ, чему способствовалъ характеръ самыхъ плаваній. Нынче новые типы судовъ и паръ, въ сущности даютъ менѣе практики, но за то въ помощь этому устроиваются ежегодно (чего прежде не было) временныя школы, въ которыхъ специально обучаютъ матросовъ предметамъ соприкасающимся съ морскимъ дѣломъ.

Кромѣ этого, правительство усматривая, необходимость въ увеличеніи числа матросовъ болѣе развитыхъ и практическихъ, предполагаетъ учредить на сѣверѣ и югѣ школы юнговъ съ значительнымъ числомъ воспитанниковъ и съ тою главною цѣлью, чтобы они были разсадникомъ матросовъ для нашего военнаго флота и могли бы съ пользою служить въ дѣлѣ обученія людей, только что поступающихъ въ морскую службу.

Такимъ образомъ на матросовъ, вышедшихъ по окончаніи срока службы изъ школъ юнговъ, коммерческій флотъ можетъ болѣе всего разсчитывать, такъ какъ они, будучи привлечены къ морю съ дѣтства и спеціально въ школахъ обу-

ченъ морскому дѣлу, вынесутъ болѣе склонности къ продолженію своихъ занятій и всего скорѣе пожелаютъ упрочить свой бытъ на тѣхъ началахъ, съ которыми они болѣе или менѣе сроднились.

Классъ машинистовъ и вочегаровъ, военного флота, при отставкѣ, можетъ быть самымъ полезнымъ для торговыхъ пароходовъ, если только найдутъ способы привлечь ихъ хорошею платою; ибо, при развитіи въ Россіи желѣзно-дорожнаго дѣла и заводовъ, они, конечно, будутъ находить себѣ тамъ мѣста и не будутъ такимъ образомъ стѣснены неимѣніемъ средствъ къ своему безбѣдному существованію. Что же касается до пріобрѣтенія шкиперовъ, вполнѣ знающихъ морское и коммерческое дѣло, то для этого требуется особая подготовка. Этому могутъ помочь только мореходныя школы, а безъ нихъ съ развитіемъ торговаго флота придется обращаться къ иностранцамъ. Эти мысли явились при чтеніи нѣкоторыхъ страницъ книги г. Скальковскаго и я прихожу къ тому заключенію, что если необходимо имѣть у насъ, въ Балтикѣ, торговый паровой флотъ и того характера, какой предлагаетъ авторъ, при посредствѣ глубокой разработки имъ этого важнаго вопроса, то, съ другой стороны, нельзя не пожелать развитія у насъ и паруснаго флота и мореходныхъ школъ, тѣмъ болѣе, что всѣ эти три части того же дѣла будутъ имѣть одинъ общій интересъ и одинаковое стремленіе къ той же цѣли — къ развитію торговаго флота, а вмѣстѣ съ этимъ и народнаго богатства, вслѣдствіе чего въ этомъ полезномъ предпріятіи онѣ будутъ служить другъ другу вѣрными помощниками.

П. Федоровичъ.

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Извѣстія о плаваніи нашихъ военныхъ судовъ за границу: шкуны «Ермакъ», клипера «Изумрудъ», шкуны «Самоѣдъ», клиперовъ «Жемчугъ», «Всадникъ» и «Яхонтъ». — Списокъ офицеровъ, отправившихся въ плаваніе на отрядѣ генерал-адъютанта Посыета. — Уставъ Общества поданія помощи при кораблекрушеніяхъ въ Россіи. — Отчетъ о засѣданіяхъ англійскаго военно-морскаго суда по дѣлу о постановкѣ на мель фрегата *Agincourt*. — Заключеніе адмиралтействъ-совѣта по этому дѣлу. — Мнѣніе *Times* по тому же предмету. — Старыя и новыя понятія англичанъ о морскомъ дѣлѣ. — Штурманскій вопросъ въ Англіи. — Статья *Times* по поводу преній въ парламентъ о гибели *Captain*. — Французскій флотъ во время осады Париза.

ИЗВѢСТІЯ О ПЛАВАНІИ НАШИХЪ ВОЕННЫХЪ СУДОВЪ ЗА ГРАНИЦЕЮ.

ИЗВѢЩЕНІЕ ИЗЪ РАПОРТОВЪ:

**Командующаго шкуною «Ермакъ», лейтенанта
Назимова.**

8 іюня 1871 года.

12 мая, въ $\frac{1}{4}$ 10-го часа утра, оставилъ Гон-Конгъ и, имѣя легкій SW, шелъ подъ парами и въ помощь машинѣ несъ паруса; такъ продолжалъ плаваніе до полдня 14-го мая, когда, находясь въ Формозскомъ проливѣ, на параллели Пескадорскихъ острововъ, въ разстояніи около 9 миль, задулъ такой свѣжій N съ пасмурностію, что шкуна плохо двигалась впередъ и машинѣ трудно было работать, такъ что принужденъ былъ поставить косые паруса и лавировать съ помощію машины, чтобы выйти изъ Формозскаго пролива. Въ 9 час. утра 16 мая, пройдя Формозскій проливъ и получивъ тихій W, поднялъ винтъ, прекратилъ пары и

вступилъ подъ паруса. Плаваніе подъ парусами продолжалось до 7 часа утра 19 мая, когда, имѣя тихій SW и густой туманъ, рассчитывалъ подходить къ островамъ при входѣ въ Шанхай. Въ $1\frac{1}{8}$ часа приняли лоцмана для входа въ рѣку и на другой день, 20 мая, въ $4\frac{1}{2}$ часа по полудни, прибылъ благополучно въ Шанхай.

Отъ Гонконга до Шанхая угля издержано 3722 пуда.

При входѣ въ Шанхай въ настоящее время поставлены новые маяки на островахъ North Saddle и Gutzlaff, которые освѣщаются, а 1 іюля будетъ освѣщенъ и маякъ на островѣ Shaweishan.

Идя въ Шанхай, я рассчитывалъ застать тамъ одно изъ судовъ Тихаго Океана, но, придя, я не нашелъ ихъ и остался ожидать прихода слѣдующаго парохода изъ Европы, т. е. до 8 іюня.

Такъ какъ котель шкуны сильно текъ какъ трубами, такъ и швами, что еще болѣе выказалось при входѣ въ прѣсную воду, такъ что даже заливало пламя въ топкахъ,—я считалъ долгомъ воспользоваться этимъ временемъ и исправить поврежденія въ котлѣ и перемѣнить 20 трубокъ, и къ 25-му мая шкуна была совершенно готова для слѣдованія по первому приказанію.

5 іюня клиперъ «Алмазъ», подъ брейдъ-вымпеломъ отряднаго начальника, пришелъ на рейдъ, а 6 утромъ пришелъ съ моря клиперъ «Гайдамакъ». Имѣя грузъ на эскадру Тихаго океана, я остался въ Шанхаѣ по 8 іюня для сдачи онаго, а сего числа, въ 4 часа пополудни, снялся съ якоря для слѣдованія по назначенію.

Здоровье офицеровъ и команды въ отличномъ состояніи. Больныхъ нѣтъ.

Командира клипера «Изумрудъ», капитана 2-го ранга Кумани.

12 (24) іюня 1871 года

19 марта, въ 8 часовъ утра, ввѣренный мнѣ клиперъ «Изумрудъ» вышелъ съ рейда Рио-Жанейро подъ парами. Встрѣтивъ

въ морѣ маловѣтріе отъ SO и большую противную зыбь, продолжалъ идти подъ парами до 6 часовъ утра 20 марта, когда прекратилъ пары и вступилъ подъ паруса при вѣтрѣ SO, барометръ 30,22. До 5 часовъ вечера 23 числа вѣтеръ благопріятствовалъ плаванію. Съ утра же этого числа, при падавшемъ барометрѣ, вѣтръ сталъ отходить черезъ N къ W и, установившись на SW, скрѣпчалъ до степени шторма. Съ 23 марта до 4 апрѣля, въ продолженіе 12 дней, держась на высотѣ устьевъ Ла-Платы, имѣлъ жестокіе вѣтры отъ SW (Памперосъ), переходившіе очень не надолго къ S и до SO. 26 марта, когда клиперъ лежалъ лѣвымъ галсомъ на SSW, вдоль навѣтреннаго борта, въ небольшомъ разстояніи пронесло два человѣческіе трупы, изъ которыхъ одинъ былъ ужасно изуродованъ (безъ рукъ и ногъ. Въ 9¹/₈ часовъ утра 3 апрѣля) встрѣтилъ шкуну «Тунгузъ» въ широтѣ S 37° 37', долготѣ W 52° 19'. Она держалась на лѣвомъ галсѣ подъ глухо-зарифленнымъ гротъ-триселемъ и бизанью. На вопросъ мой: «куда идете?», получилъ въ отвѣтъ: «Магеллановъ проливъ». Свѣжій вѣтеръ помѣшалъ дальнѣйшему сигналопроизводству. Съ 4 по 10 апрѣля, переменные вѣтры, преимущественно изъ NW четверти позволяли измѣнить широту съ 36° до 42°. Съ 10 по 17 апрѣля имѣлъ новый рядъ свѣжихъ вѣтровъ отъ SW съ силою 9 и 10 балловъ. Все это время продержался на высотѣ залива Mathias. Съ 17 по 23 апрѣля переменные вѣтры довели клиперъ до разстоянія 130 миль на NO 60° отъ мыса Virgins. Вѣтеръ снова сталъ заходить къ SW при падавшемъ барометрѣ.

Извѣдавъ два раза на переходѣ отъ Ріо-Жанейро всю силу и упорство этого вѣтра, я приказалъ развести пары и въ 10 часовъ утра, 23 апрѣля, далъ ходъ машинѣ. Въ ¹/₁₀ часа вечера, 24 числа, бросилъ якорь въ Possession Bay. 25 апрѣля перешолъ въ Gregory Bay, а 26-го, во 2 часу пополудни, бросилъ якорь въ Sandy Point.

Селеніе это—въ которомъ отрядъ нашъ, подъ командою флигель-адъютанта (нынѣ свиты Его Императорскаго Величества контръ-адмирала) Попова, въ 1861 году, не нашелъ ничего, кромѣ дровъ для машины, свѣжей зелени для коман-

*

ды и масла и сливокъ для офицеровъ—въ настоящее время представляется въ совершенно иномъ видѣ. Уголь добывается въ небольшомъ разстояніи отъ селенія и, по отзыву губернатора S. Viel'я, употребляется для дѣйствія машины англійскими почтовыми пароходами. Я пополнилъ здѣсь запасъ угля для клипера и, долженъ сказать, что уголь этотъ очень низкаго качества: кочегары наши съ большимъ трудомъ держали до 8 фунтовъ пару въ котлахъ. Уголь этотъ очень хрупокъ, такъ что достаточно самаго небольшого усилія, чтобы превратить его въ мелкіе куски.

Команда получала свѣжую провизію: мясо, хлѣбъ и зелень. Содержатель каютъ-компаніи могъ подкрѣпить свои запасы всѣми предметами офицерскаго стола. Чилийское правительство имѣетъ здѣсь магазинъ съ бѣлыми галетами, рисомъ, ромомъ и нѣкоторыми другими статьями морской провизіи для снабженія проходящихъ судовъ, число которыхъ ежегодно возрастаетъ. Кромѣ пароходовъ англійской компаніи Pacific Steam-navigation Company, военныя и коммерческія паровыя суда всѣхъ націй предпочитаютъ этотъ путь огибанію мыса Горна.

Считаю своей обязанностію упомянуть о происшествіи, сильно взволновавшемъ здѣшнюю колонію. Англійская бригантина *Propontis*, проходя Магеллановымъ проливомъ къ W, 9 марта новаго стиля, бросила якорь въ портѣ Gallant. Вскорѣ послѣ прихода, къ бригантинѣ подъѣхали на двухъ лодкахъ индійцы, прося дать имъ рому и табаку въ обмѣнъ на ихъ товары и, получивъ отказъ, возвратились на берегъ. Вслѣдъ за тѣмъ капитанъ бригантины съ тремя матросами отправился на шлюпкѣ къ берегу, и едва вышелъ, какъ былъ окруженъ толпою индійцевъ и убитъ вмѣстѣ со своими спутниками самымъ варварскимъ образомъ. Покончивъ это убійство, индійцы на 5 или 6 лодкахъ направились къ бригантинѣ, на которой оставались вдова капитана, штурманъ и 4 матроса. Они обрубали канатъ и, пользуясь попутнымъ вѣтромъ, вышли изъ залива и прибыли въ Sandy Point.

Покончивъ погрузку угля, которая очень затрудняется прибоемъ и неимѣніемъ пристани, 4 мая оставилъ Sandy Point

и слѣдующую ночь провелъ на якорѣ въ St. Nicolas Bay; 4 числа перешелъ въ Fortescue Bay, 5 остановился въ Playa Parâ; 6 предполагалъ остановиться въ портѣ Тамаг, но этому помѣшало слѣдующее обстоятельство: войдя въ послѣднее колъно пролива (Sea reach) около полдня, при очень пасмурной погодѣ и свѣжемъ противномъ вѣтрѣ, увидѣлъ большое паровое судно къ N отъ фарватера, которое вскорѣ скрылось въ туманѣ. Подходя къ меридіану мыса Providence, вновь увидѣлъ то же судно на якорѣ подъ высокимъ берегомъ этого мыса къ O отъ него, и сигналъ на гротъ-брамъ-стенгѣ. Пасмурность была такъ сильна, что не было никакой возможности распознать ни сигнала, ни кормого флага. Поднявъ сигналъ по Маріету What assistance do you require (What do you want), я продолжалъ идти прежнимъ курсомъ. Въ этотъ моментъ мнѣ и офицеру, стоявшему подлѣ меня на мостикѣ, показался дымъ отъ выстрѣла. Изложенныя причины невольно привели меня къ предположенію, что судно это нуждается въ содѣйствіи, почему спустился прямо на него и, подойдя на разстояніе нѣсколькихъ кабельтовоѣ, распозналъ англійскій военный флагъ. Присланный офицеръ объяснилъ, что это корветъ *Charybdis*. На корветѣ приняли вѣривный мнѣ клиперъ за почтовый пароходъ и показывали свои позывные. Такъ какъ я потерялъ много времени на подходъ къ корвету и не могъ уже засвѣтло подойти къ порту Тамаг, то, найдя глубину 17 сажень, бросилъ якорь и остался здѣсь на ночь.

Мысъ Providence не причисляется лоціями къ якорнымъ мѣстамъ пролива. Небольшой заливъ, образуемый этимъ мысомъ съ сѣвернымъ берегомъ пролива, закрытъ только отъ N до W, между тѣмъ мѣсто это можно считать весьма хорошимъ убѣжищемъ при господствующихъ здѣсь NW вѣтрахъ. Имѣя 70 сажень каната, я совершенно спокойно стоялъ всю ночь. Вѣтеръ былъ очень свѣжъ, но налетающіе порывы проносились такъ высоко и были такъ непродолжительны, что едва успѣвали вытягивать канатъ. Прилагаю пеленги своего якорнаго мѣста: мысъ Providence SWtS,

по компасу, мысъ Uprigbi—S; маленькій островокъ, покрытъ травою, по О сторону мыса NNO; грунтъ песокъ.

Корветъ *Charybdis* окончилъ свою службу въ Восточномъ океанѣ и возвращается въ Англію.

7 числа, въ 7 $\frac{1}{2}$ часовъ утра, снялся съ якоря и направился къ W, предполагая провести ночь въ бухтѣ Tuesday. Съ полдня вѣтеръ сталъ усиливаться и къ 4 часамъ дулъ уже NW съ силою 9 балловъ. Въ это время я находился на высотѣ бухты Tuesday. Въ 4 $\frac{1}{4}$ часа налетѣлъ шквалъ отъ WNW съ проливнымъ дождемъ; клиперъ получилъ задній ходъ и, вслѣдъ за тѣмъ, его свалило влѣво на 8 румбовъ, т. е. прямо въ берегъ. Едва мы успѣли схватить пеленги, какъ берегъ совершенно закрылся, почему спустился по вѣтру и подъ фокъ-стакселемъ и самымъ малымъ ходомъ машины пошелъ вдоль S берега пролива по 11 $\frac{1}{2}$ узловъ. Подойдя, по счисленію, къ острову Тамаг, привелъ противъ вѣтра. Между тѣмъ вѣтеръ скрѣпчалъ до степени шторма; мнѣ пришлось выдержать его въ небольшомъ пространствѣ между меридіаномъ мыса Parker съ одной стороны и островомъ Тамаг съ другой. Въ 4 часа утра 8 числа вѣтеръ отошелъ къ SW и замѣтно стихъ. Съ разсвѣтомъ, опредѣлившись пеленгами, направился къ выходу въ Восточный океанъ у мыса Pillar. Въ 6 часовъ вечера прошелъ меридіанъ этого мыса, а въ 10 часовъ получилъ свѣжій вѣтеръ отъ S, почему поставилъ марсели въ два рифа, фокъ и гротъ-трисель и продолжалъ плаваніе подъ парами и парусами до полдня 9 числа, когда прекратилъ пары и поднялъ винтъ. Съ этого времени до 23 мая имѣлъ постоянные свѣжіе, преимущественно противные вѣтры, достигавшіе два раза до силы шторма; 23 мая, въ 2 часа пополудни бросилъ якорь въ бухтѣ Conception.

Пройдено отъ Рио-Жанейро до Possession Bay подъ парами 310 миль, подъ парусами 3300 миль, итого 3610 миль; суточное плаваніе 100 миль. Отъ мыса Pillar до Conception Bay пройдено подъ парусами 1305 миль, подъ парами — 180, итого 1485; суточное плаваніе 98. Всего же отъ Рио-Жанейро до Conception Bay, включая Магеллановъ проливъ — 5385 миль въ 58 дней; среднее суточное плаваніе 93 миль.

Я предпочелъ эту бухту рейду Вальпарайзо. потому что тамъ въ это время года господствуютъ N вѣтры, отъ которыхъ рейдъ совершенно открытъ. Мнѣ же необходимо пополнить запасы провизіи и угля и вообще осмотрѣться послѣ 65 дневнаго плаванія, сопровождавшагося почти безпрерывно очень бурными погодками и приготовиться къ дальнѣйшему плаванію.

Окончивъ здѣсь всѣ дѣла, зайду въ Вальпарайзо за почтой, на основаніи инструкцій, полученныхъ въ Англіи.

Здоровье команды все время находилось въ наилучшемъ положеніи; число больныхъ одновременно не превышало 4.

Въ настоящее время больныхъ одинъ человѣкъ простудною лихорадкою.

Трое больныхъ изъ команды корвета «Витязь», принятыхъ на клиперъ въ Рио-Жанейро, давно выздоровѣли и включены въ судовыя росписанія.

Командира шкуны «Самоѣдъ», капитанъ-лейтенанта Батурина.

22 іюля 1871 года.

14 іюля, въ 3 часа пополудни, снялся съ Бергенскаго рейда, а сего 20 іюля, въ полдень, придя на рейдъ Тромсѣ, сталъ на якорь на 7 саженой глубинѣ благополучно. Весь переходъ сдѣлалъ шхерами и подъ парами; два раза становился на якорь: одинъ разъ изъ за тумана, закрывшаго всѣ окружающіе предметы, другой разъ—для чистки трубокъ въ котлѣ, засорившихся до того, что тяга почти прекратилась. Большую часть времени этого перехода стояли N и NW вѣтры, сопровождавшіеся почти непрерывнымъ дождемъ. 17 числа, выйдя на плесъ около маяка *Вилла*, встрѣтилъ очень сильную зыбь отъ NNW. Нужно было идти на этотъ же румбъ; шкуна опускалась носомъ до бушприта и корма подымалась такъ, что винтъ совсѣмъ оголялся; вѣтеръ былъ противный и очень слабый. Чтобы не испортить машины, пришлось идти самымъ малымъ ходомъ; идти же впередъ заставляла близость рифовъ, которыми былъ окруженъ со всѣхъ сто-

ронъ. Пройдя такъ около трехъ часовъ времени, взяли на NNO; зыбь сдѣлалась съ боку—машинѣ стало легче; прибавили ходу и вскорѣ вошли опять въ шхеры, гдѣ было тихо. Отъ Копенгагена дожди и туманы не покидали шкуну. Въ первый разъ небо очистилось отъ тучъ и сдѣлалось ясно 18 іюля послѣ полдня, что продолжалось, при холодномъ NO вѣтрѣ, до пятаго часа пополудни слѣдующаго 19 іюля; въ это время шкуна была въ Вестъ-Фіордѣ. Отъ SW уже съ третьяго часа начали собираться тучи, въ началѣ пятаго горизонтъ на SW почернѣлъ, а въ $\frac{1}{2}$ 5 налетѣлъ очень сильный шквалъ съ дождемъ; вѣтеръ дулъ около часа довольно свѣжо, а къ вечеру совсѣмъ стихъ; дожди же и мокрый туманъ почти не прекращались до настоящаго момента. Отъ мѣстечка Боде до Стоксъ-Фіорда шкунѣ приходилось идти большею частью на NOtN; вѣтеръ въ это время былъ довольно свѣжій ONO съ порывами, дувшими изъ ущелій. Во время порывовъ шкуну, безъ парусовъ, кренило до 6° и довольно много сносило въ сторону отъ слѣдуемаго курса, такъ что лоцману приходилось принимать въ расчетъ дрейфъ, котораго онъ и не подозрѣвалъ за судномъ, идущимъ, подъ парами въ мѣстности неимѣющей волненія.

22 іюля снялся съ якоря изъ Тромсѣ для дальнѣйшаго слѣдованія по назначенію. Все обстоитъ благополучно; больныхъ трое.

Командира клипера «Жемчугъ», капитанъ-лейтенанта Герцена.

28-го іюля 1871 года.

1 іюля, въ 4-мъ часу утра, стали разводить пары, а въ $\frac{1}{2}$ 6-го снялись съ якоря изъ Гревзенда, имѣя лоцмана. Вѣтръ свѣжій, противный; по временамъ ставили косые паруса. Въ $\frac{1}{4}$ 2-го пополудни находились у Дувра, гдѣ и высадили лоцмана.

2 іюля, въ $\frac{1}{2}$ 8 часа утра, при вѣтрѣ SW, находясь на меридіанѣ острововъ Alderney и Casquets, прекратили

пары, оставивъ одинъ котелъ для опрѣсненія, и вступили подъ паруса въ бейдевиндъ, имѣя ходу отъ 3 до 5 $\frac{1}{2}$ узловъ.

Послѣ отдыха команды дѣлали парусное ученье, причемъ сломался нижній марса-фальный блокъ; гротъ-марса рея, обрасопленная въ бейдевиндъ, полетѣла внизъ, оборвала марса-фаль, 2 пряди передней подвѣтренной стень-ванты и сломала комель-блоки. На ванту положили боевой стопоръ.

3-го числа обстоятельства плаванія тѣ же самыя: вѣтръ тихій, по временамъ туманъ; идемъ въ бейдевиндъ; зыбь большая, розмахи доходятъ до 16°. подъ вѣтеръ; паруса: марсели, брамсели, бомъ-брамсели, фокъ, гротъ, кливеръ и всѣ гротовые и врюйсельные стакселя. Въ 2 часа просвистали командѣ вынести наверхъ, для просушки, большіе и малые чемоданы, и палуба клипера приняла тотъ своеобразный видъ, когда каждый матросъ, копаясь въ чемоданчикѣ, начинаетъ ухитряться на небольшомъ пространствѣ размѣстить все свое добро. Въ это время, около $\frac{1}{2}$ 3-го, безъ всякой видимой причины, сломалась форъ-стенъга на 4 фута выше эзельгофта, и со всѣми стоящими на ней парусами упала на правую, подвѣтренную сторону. Приступивъ къ разборкѣ и спасенію всего упавшаго, окончили работу эту около 6 часовъ. При паденіи стеньги сломались: форъ-брамъ-стенъга, ударившись о русленя, и оба брамлисельныхъ рейка; остальные деревья рангоута цѣлы, равно какъ и всѣ паруса (нѣкоторые, впрочемъ, были немного порваны); изъ такелажа пришлось обрѣзать нѣсколько бензелей, которыхъ brave форъ-марсовые не успѣли быстро отдать, а приходилось торопиться: наступала темная ночь, вѣтеръ свѣжѣлъ, усиливалась зыбь, а съ нею и розмахи.

Разобравшись, осмотрѣли такелажъ, причемъ оказалось, что передняя навѣтренная пара стень-вантъ лопнула: одна вантина посрединѣ, а другая—ниже комель-блока. У правого стень-штага лопнула одна прядь.

Объяснить причину поломки я затруднялся; такелажъ (правда, новый, тянули въ Копенгагенѣ и въ Гревсендѣ) былъ тугъ, перемены значительной въ температурѣ не было, такелажъ осматривался ежедневно.

Боковая качка и легкій порывистый вѣтеръ тоже не могли быть тому причиной; когда упала форъ-стенъга, гротовая брамъ-стенъга съ брамседемъ и бомъ-брамседемъ, оставаясь безъ штаговъ, нѣсколько времени не имѣла поврежденія. Фоковой брамъ-такелажъ также не имѣлъ поврежденій.

Послѣ паденія стеньги я приказалъ равести въ 3-хъ котлахъ пары, и въ 5 часовъ, закрѣпивъ паруса, далъ ходъ. Хотя въ это время клиперъ находился въ 40 миляхъ отъ Плимута, но я предпочелъ, имѣя запасныя стеньгу и брамъ-стенъгу въ рострахъ, идти къ мѣсту назначенія, рассчитывая на то, что если заказать новыя, въ запасъ, то придется простоять 4—6 дней, а можетъ быть и болѣе.

Пары я развелъ для того, чтобы идти ближе къ вѣтру, по возможности избавиться отъ сильной боковой качки, и выбраться поскорѣе изъ Англійскаго канала на просторъ.

Къ ночи вѣтеръ засвѣжѣлъ. Имѣя косые паруса, клиперъ подъ 3-мя котлами выгребалъ со скоростью 4—5 узловъ. Съ утра 4-го приступили къ исправленію поврежденій, сплеснили оборванные штагъ и ванты и къ 4-мъ часамъ вечера имѣли поднятую запасную стеньгу и такелажъ вытянутымъ. Къ ночи стихло; въ $\frac{1}{2}$ 9 ч. прекратили пары и вступили подъ паруса: гротъ-марсель въ 1 рифъ, фокъ, триселя, бизань и форъ стеньги-стаксель.

5-го числа утромъ подняли марса-рею, брамъ-стенъги и реи, привязали марсель, а въ 5-мъ часу вечера, послѣ маловѣтрія, въ широтѣ $48^{\circ} 28' N$, долготѣ $8^{\circ} 15' W$ получили N—NNO и подъ бомъ-брамседами шли по курсу, имѣя 6—7 узловъ хода.

Когда утромъ, 5-го числа, сломанную стеньгу и брамъ-стенъгу, какъ негодную ни для какого употребленія стали распиливать на дрова, то было замѣчено, что стеньга, какъ только ее стали пилить, начала отслапваться безъ всякаго посторонняго усилія.

На самомъ же изломѣ было найдено 4 большіе сучка и 2 маленькіе. Мнѣ не случалось еще видѣть подобнаго

дерева и я приказалъ ту часть стѣнки, гдѣ она сломалась, сохранить, чтобы показать контръ-адмиралу Бутакову.

До 5-го числа погода стояла дурная, туманъ не прочищался, обсерваціи не имѣли. Съ 5-го погода переимѣнилась въ лучшее; тихій вѣтеръ отъ N—NNO давалъ намъ около 110 миль средняго суточнаго плаванія. 11-го іюля, около полдня, находясь между мысами Роса и S.-Vincent, вѣтеръ сталъ свѣжѣть; взяли у марселей 2 рифа и подъ одними марселями, имѣя ходу 10 узловъ, вечеромъ обогнули S.-Vincent.

Къ утру 12-го совершенно стихло, развели пары, въ 10 часовъ дали ходъ машинѣ и въ $\frac{1}{2}$ 6-го часа пополудни бросили якорь на большомъ рейдѣ Кадикса.

На рейдѣ стоитъ, подъ контръ-адмиральскимъ флагомъ, клиперъ «Яхонтъ», пришедшій наканунѣ.

Въ Англіи я взялъ санитарное свидѣтельство, но оно не послужило намъ въ пользу. Клиперъ поставили въ карантинъ, сказавъ сначала на 3 дня, а за тѣмъ переимѣнили на 20. Адмиралъ Бутаковъ, къ которому, по случаю карантина еще не являлся, извѣстилъ меня, что 17-го числа онъ намѣренъ перенести свой флагъ на «Жемчугъ» и за тѣмъ идти въ море.

16-го числа карантинный флагъ былъ спущенъ; того же числа начальникъ отряда, контръ-адмиралъ Бутаковъ, посѣтилъ клиперъ, а 20-го перенесъ свой флагъ съ клипера «Яхонтъ».

Командира клипера «Всадникъ», капитанъ-лейтенанта Михайлова.

Въ началѣ 9 часа утра, 4 августа, ввѣренный мнѣ клиперъ оставилъ Коненгагенъ для слѣдованія въ Кронштадтъ.

Пройдя подъ парами до плавучаго маяка Фалстербо, вступилъ подъ паруса при тихомъ WNW. Въ продолженіе ночи прошли Борнгольмъ и утромъ 5 августа заштилѣли на меридіанѣ Христіансора. Пропылѣвавъ весь день, къ ночи получили тихій SO, переходившій иногда въ O, который

и сопровождалъ клиперъ въ продолженіе всего плаванія до Дагерорта, заставляя почти все время идти крутымъ бейдевиндомъ, а иногда и поворачивать, когда надолго сгоняло съ курса.

Обогнувъ Дагерортъ съ разсвѣтомъ 8 августа, вѣтеръ, совсѣмъ затихая, не позволилъ править по румбу, почему, не видя послѣ полдня измѣненія обстоятельствъ, пошли подъ парами.

Въ продолженіе ночи, при безпрестанно мѣнявшемся вѣтрѣ между SSO и ONO, имѣли грозу, проливной дождь и мрачность, часто совсѣмъ закрывавшую на значительное время маяки. Клиперъ нѣсколько разъ отъ триселей, хорошо стоявшихъ, переходилъ къ необходимости выгребать противъ вѣтра.

Съ 5 часовъ утра, 9 августа, горизонтъ сталъ понемногу прочищаться и погода поправляться, вѣтеръ же, совсѣмъ затихая, превратился въ маловѣтріе изъ всѣхъ четвертей компаса. При таковыхъ обстоятельствахъ, въ 8 часовъ утра обогнули южную оконечность Гогланда и отъ него до Толбухина маяка, имѣя совершенный штиль, продолжали слѣдовать подъ парами; подходя же къ маяку, вѣтеръ задулъ отъ WSW, но какъ клиперъ былъ уже при входѣ на рейдъ и время къ закату солнца, то пары прекращены не были и въ 7 часовъ пополудни благополучно стали на якорь на восточномъ рейдѣ.

На переходѣ отъ Копенгагена до Кронштадта, поцъ парами находились 34 часа и угля израсходовано 2726 пудовъ.

Уйдя изъ Копенгагена съ двумя больными—наружными болѣзнями, на переходѣ двое изъ нижнихъ чиновъ захворали холериной; въ настоящее время одному изъ нихъ лучше, другой же находится, хотя и не въ опасномъ положеніи, но болѣзнь еще не приняла хорошаго исхода.

Въ Копенгагенѣ угля взято 50 тоннъ, стоимостью за уголь и за шаланды для доставки его къ клиперу 14 $\frac{1}{2}$ талеровъ за тоннъ.

Оставленные по болѣзни со шкуны «Самоѣдъ» въ Копенгагенѣ, двое нижнихъ чиновъ взяты мною на клиперъ для доставленія въ Кронштадтъ, согласно увѣдомленія изъ консульства.

13 августа, по сигналу съ яхты «Штандартъ», шедшей подъ брѣйдъ-вымпеломъ Его Императорскаго Величества, приказано ввѣренному мнѣ клиперу войти въ гавань и, вслѣдъ за симъ приказаніемъ его высокопревосходительства Управляющаго Морскимъ Министерствомъ велѣно кончить кампанію.

Сгрузивъ порохъ и снаряды на восточномъ рейдѣ, ввѣренный мнѣ клиперъ къ спуску флага вошелъ въ 8 бастіонъ, гдѣ и ошвартовился.

Списокъ офицеровъ, служащихъ на возвратившемся изъ кругосвѣтнаго плаванія клиперѣ «Всадникъ».

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ *Михайловъ*, старшій офицеръ—лейтенантъ *Старицкій*, лейтенанты *Зубовъ*, *Остелецкій* (ревизоръ), *Чириковъ* (за артиллерійскаго офицера) и *Десятовъ* (оставленъ за болѣзнію въ Нью-Йоркѣ), мичманы: *Онацезичъ*, *Виттефтъ*, *Реймардъ* и *Полисадовъ*, корпуса штурмановъ подпоручикъ *Васильевъ* (старшій штурманъ), прапорщики, *Юргенъ* и *Широковъ*; корпуса инженеръ-механиковъ: прапорщики *Ильинъ* (старшій механикъ), *Прокофьевъ* и *Кокоринъ*. Докторъ, *Ленской*. Морской артиллеріи поручикъ *Колчакъ* (оставленъ за болѣзнію въ Нью-Йоркѣ). Инженеръ-механиковъ унтеръ-офицеры *Александровъ* и *Чепыжниковъ*.

Командира клипера «Яхонтъ», капитанъ-лейтенанта графа *Литке*.

10 августа 1871 года.

20 іюля, въ полдень, флагъ начальника эскадры въ Греческихъ водахъ былъ спущенъ на ввѣренномъ мнѣ клиперѣ, а въ 3 часа пополудня, по приказанію его превосходительства, клиперъ снялся съ явора съ Кадикскаго рейда и отправился по назначенію.

На слѣдующій день, въ 8 часовъ утра, придя на меридіанъ мыса С. Винцентъ, пары были прекращены и клиперъ легъ при свѣжемъ NO вѣтрѣ, на правый галсъ въ бейдевиндъ. Вѣтеръ этотъ, продолжавшійся четыре дня, провелъ насъ

до 16° W долготы безъ большого измѣненія по широтѣ, и за тѣмъ, постепенно стихая, перешелъ въ маловѣтріе между S и O. Въ продолженіе цѣлой недѣли клиперъ, подъ лисеями съ обѣихъ, подвигался впередъ по меридіану не болѣе какъ по 30 и 40 миль въ сутки. Погода стояла ясная и сухая и способствовала производству разныхъ ученій для упражненія команды; но 30 іюля опять задуло отъ NO, такъ что 1 августа, когда вѣтеръ, скрѣпившись, перешелъ въ NW четверть и позволилъ намъ лечь въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ по направленію къ Англійскому каналу, клиперъ находился, въ 44° N широты, уже въ 19° W долготы. До 4 числа клиперъ бѣжалъ въ крутой бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ, противъ большого волненія, по 6 и 7 узловъ, когда вѣтеръ началъ отходить черезъ O и S пока, наконецъ, 5 числа вечеромъ не разразился штормомъ отъ SO. Не имѣя обсерваціи въ продолженіе трехъ дней, я не рѣшился идти въ каналъ съ попутнымъ штормомъ, тѣмъ болѣе, что предъ началомъ его, когда брошенъ былъ диплоть, глубина оказалась 90 сажень, что означало уже близость канала. Вслѣдствіе этого, когда вѣтеръ дошелъ до силы шторма, форъ-марсель былъ закрѣпленъ и клиперъ легъ въ бейдевиндъ на правый галсъ, подъ зарифленными гротъ-марселемъ, бизанью и гротъ-триселемъ. Переднихъ парусовъ клиперъ не выноситъ; даже при самыхъ лучшихъ обстоятельствахъ, въ бейдевиндъ, руль никогда не выходитъ на вѣтеръ, при малѣйшемъ же волненіи онъ ходитъ отъ $\frac{1}{4}$ до $\frac{1}{2}$ шлага подъ вѣтромъ, а во все время шторма его приходилось держать на бортѣ подъ вѣтромъ, такъ что, изъ опасенія, чтобы не лопнулъ штуртрось, я вынужденъ былъ заложить стоноръ. Штормъ этотъ оказался вращающимся циклономъ, какіе случаются даже въ лѣтнее время у W береговъ Англіи, и продолжался 18 часовъ. Когда, 6 августа, послѣ полдня, вѣтеръ, начавшійся отъ SO и постепенно отходившій черезъ S и W, установился изъ NW четверти компаса и началъ стихать,—узнавъ, приблизительно, мѣсто клипера по нѣсколькимъ глубинамъ, я опять спустился въ каналъ. При свѣжемъ попутномъ вѣтрѣ, подъ лисеями съ лѣвой, клиперъ

быстро приближался къ цѣли. 7 числа были опредѣлены широта и долгота по обсерваціямъ, по которымъ оказалось, что въ продолженіе 5 дней, частью большимъ океанскимъ теченіемъ, частью дрейфомъ во время шторма, клиперъ подало къ О на 90 миль. Ночью съ 7 на 8 число мы пришли на видъ маяка Стартъ и, опредѣлившись по немъ, взяли курсъ ко входу на Портсмутскій рейдъ. Утромъ 8 числа, когда Стартъ уже скрылся изъ виду, вѣтеръ, перешедшій къ S, опять началъ свѣжѣть, такъ что пришлось взять у марселей два рифа, а берега покрылись густой пасмурностью; тогда, изъ опасенія провести штормовую ночь вблизи береговъ, при сильныхъ теченіяхъ, находясь въ 50 миляхъ отъ острова Вайта, я велѣлъ развести пары и подъ парами и парусами, около полдня, не видя, однако, береговъ, подошелъ къ W оконечности острова. Въ 5 миляхъ отъ нея мы, къ счастью, наткнулись въ туманѣ на лопмана, который, несмотря на пасмурность, ввелъ насъ черезъ проходъ Needles на Спитгедскій рейдъ, гдѣ клиперъ въ 5 часовъ по полудни сталъ на якорь противъ города Райда. Я немедленно явился съ рапортомъ къ Его Императорскому Высочеству Генераль-Адмиралу, а на другой день, 9 августа, Его Высочество осчастливилъ клиперъ своимъ посѣщеніемъ, во время котораго, осмотрѣвъ клиперъ въ подробности, Его Высочеству угодно было приказать поднять гребной винтъ и пробить пожарную тревогу.

Въ настоящее время клиперъ въ совершенномъ порядкѣ и не требуетъ никакихъ исправленій.

Здоровье команды въ самомъ лучшемъ состояніи больныхъ не имѣется.

Списокъ офицерамъ, возвратившимся на клиперъ «Яхонтъ».

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ графъ Константинъ Литке; лейтенанты: старшій офицеръ Карлъ Миллеръ, вахтенные начальники: Николай Зеленой, Евгений Алексеевъ, Николай Леръ и Аркадій Курріяновъ (ревизоръ); старшій врачъ надворный совѣтникъ Иванъ Алексеевъ; старшій штурманъ, поручикъ Дмитрій Петровъ; старшій механикъ, подпоручикъ

Евгеній фонъ-Воназъ; младшій механикъ, прапорщикъ Николай Мустафинъ; гардемарины: Николай Небожатовъ, Николай Королевъ, Отто Радловъ, Леонидъ Разсказовъ и графъ Сергій Орловъ-Давыдовъ; унтер.-офицеръ 1 класса: морской-артиллеріи Петръ Аверинъ и инженеръ-механиковъ Иванъ Демитьевъ.

Списокъ офицеровъ, отправившихся въ заграничное плаваніе на эскадрѣ генераль-адъютанта Посьета.

На фрегатѣ «Свѣтлана».

Гвардейскаго экипажа: генераль-адъютантъ Посьетъ (начальникъ эскадры), флигель-адъютантъ Оскаръ Кремеръ (командиръ фрегата), 5-го флотскаго экипажа капитанъ-лейтенантъ Леонидъ Михайловъ (старшій офицеръ), гвардейскаго экипажа Его Императорское Высочество Великій Князь Алексій Александровичъ (вахтенный начальникъ), 5 экип. лейтенанты: Александръ Деливронъ, Ѳедоръ Гессенъ, Иванъ Козловъ, Константинъ Даниъ (ревизоръ), Карлъ Тудеръ (флагъ-офицеръ) и гвардейскаго экипажа: князь Яковъ Шаховской; 5 флотскаго экипажа мичманы: Александръ Ермошинецъ, Александръ Криеръ, Алексѣй Меньшиковъ, морской артиллеріи поручикъ Николай Деряжинскій (старшій артиллерійскій офицеръ), корпуса штурмановъ: штабъ-капитанъ Михаилъ Хохловъ (старшій штурманскій офицеръ), подпоручикъ Валеріанъ Казариновъ и прапорщикъ Петръ Новицкій (младшіе штурмана); корпуса инженеръ-механиковъ: подпоручикъ Петръ Машинъ (старшій механикъ), прапорщики Петръ Зотовъ и Константинъ Петровъ; 5 флотскаго экипажа, состоящій по адмиралтейству поручикъ Василій Щелкуновъ (шхиперъ), провинціальныя секретари Василій Ивановъ (коммисаръ) и Василій Филипповъ (цейхвахтеръ); Сергіевской Пустыни іеромонахъ Пахомій; коллежскій совѣтникъ Владиміръ Кудринъ (старшій врачъ), титулярный совѣтникъ Владиміръ Поповъ (младшій врачъ); 5-го флотскаго экипажа гардемарины: Александръ Бутаковъ, Вие-

торъ *Ленинъ*, *Мануилъ Озеровъ*, *Владиміръ Власовъ*, *Евгеній Тверитиновъ* и *Иванъ Лебедевъ*; корпуса инженеръ-механиковъ кондуктовъ *Павель Николаевъ*.

НА КОРВЕТЪ «БОГАТЫРЬ».

6-го флотскаго экипажа: капитанъ-лейтенантъ *Дмитрій Шафровъ* (командиръ корвета), лейтенанты: *Яковъ Гильдебрандтъ* (старшій офицеръ), *Федоръ Темиряевъ*, *Владиміръ Лангъ*, *Николай Потемкинъ*, *Константинъ Остелецкій* и *Петръ Чайковский*; мичманы: *Петръ Винокуровъ* (ревизоръ) и *Александръ фонъ-Глазенацъ*, морской артиллеріи подпоручикъ *Николай Покровский*, корпуса штурмановъ: прапорщики *Яковъ Головлевъ* (старшій штурманскій офицеръ) и *Константинъ Захаровъ* корпуса инженеръ-механиковъ: подпоручики *Поликарпъ Корсакъ* (старшій механикъ), *Платонъ Ивановъ* и прапорщикъ *Владиміръ Васильевъ*. Иеромонахъ *Платонъ*; 6 флотскаго экипажа гардемарины: *Іосифъ Хмелевскій*, *Петръ Тимофеевъ*, *Густавъ Шмидтъ*, *Александръ Рождественскій*, *Константинъ Доможировъ*, *Евгеній фонъ-Руктешель*, *Николай Беклемішевъ* и *Петръ Остелецкій*; кондукторы: корпуса штурмановъ *Поликарпъ Павловъ*, *Людвигъ Элерцъ* и *Викторъ Самуйленко*; корпуса инженеръ-механиковъ: *Александръ Трухановъ*, *Леопольдъ Якобсонъ* и *Степанъ Кузьминъ*; надворный совѣтникъ *Оттонъ Красовскій* (судовой врачъ).

НА КЛИПЕРЪ «АБРЕКЪ».

Капитанъ-лейтенантъ *Фридрихъ Шаниъ* (командиръ клипера); лейтенанты *Николай Валицкій* (старшій офицеръ), *Александръ Сиденснеръ* (исправляющій должность штурмана), *Оскаръ Старкъ* (исправляющій должность артиллерійскаго офицера), князь *Сергій Угломскій*, *Павель Левенгагенъ* (ревизоръ) и *Алексій Зенковъ* (командиръ роты), мичманъ *Константинъ Клеопинъ*; корпуса штурмановъ прапорщикъ

Петръ *Карякинъ*; кор. инженеръ-механиковъ: прапорщики Николай *Фонз-Эльснеръ* и Лаврентій *Рейтеръ*, коллежскій ассесоръ Аполлонъ *Журавлевъ* (судовой врачъ); гардемарины: Григорій *Зотовъ*, Ѳедоръ *Вишневецкій* и баронъ Карлъ *Унгернъ Штернбергъ*; кондукторы: корпуса штурмановъ—Сергѣй *Вязлинскій*, инженеръ-механиковъ—Порфирій *Даниловъ* и Владиміръ *Набатовъ*.

Уставъ Общества поданія помощи при корабле- крушеніяхъ.

(Высочайше утверждёнъ 3-го іюля 1871 г.).

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Цѣль Общества.

§ 1. Цѣль Общества—поданіе помощи всѣмъ, терпящимъ бѣдствія на моряхъ, озерахъ и рѣкахъ въ предѣлахъ Россіи.

§ 2. На берегахъ, извѣстныхъ своими опасностями и числомъ претерпѣвающихъ крушеніе судовъ, Общество устраиваетъ спасительныя станціи или принимаетъ другія мѣры къ спасенію погибающихъ.

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Составъ Общества.

§ 3. Членами Общества могутъ быть лица обоого пола всѣхъ званій и состояній, вносящія опредѣленную сумму.

Они именуются:

Дѣйствительными членами, если вносятъ ежегодно пять руб. или болѣе, или одновременно сто руб. и болѣе, и

Членами-сореvнователями, если вносятъ ежегодно отъ одного до пяти руб.

§ 4. *Почетные члены* Общества суть: а) Члены Императорской Фамиліи, которые изъявляютъ соизволеніе на принятіе этого званія, и б) духовныя и свѣтскія лица, способствую-

щія успѣшному развитію дѣятельности Общества дѣйствіями своими или значительными денежными пожертвованіями.

§ 5. Почетные члены, упомянутые въ пунктѣ 6 предидущаго параграфа, избираются общимъ собраніемъ и, наравнѣ съ дѣйствительными членами, пользуются правомъ голоса въ общихъ собраніяхъ и могутъ избирать и быть избираемы во всѣ должности по Обществу.

Глава третья.

Средства Общества.

§ 6. Средства Общества состоятъ изъ:

- а) ежегодныхъ денежныхъ взносовъ членовъ Общества,
- б) единовременныхъ пожертвованій деньгами, спасительными снарядами и другаго рода имуществомъ;
- в) платы за дипломы тѣхъ дѣйствительныхъ членовъ, которые пожелаютъ имѣть оный—и
- г) изъ сборовъ отъ чтенія публичныхъ лекцій, устройства концертовъ и т. п., по примѣру другихъ обществъ; сборы эти поступаютъ всецѣло въ распоряженіе Общества.

Примѣчаніе. Для увеличенія средствъ Общества разрѣшается: 1) дѣлать воззванія и открывать подписки на пожертвованія по всей Россіи. Независимо отъ сего разрѣшается членамъ, снабженнымъ отъ Главнаго Правленія особыми книжками, дѣлать также сборы пожертвованій, и 2) выставять кружки при церквахъ, по соглашенію съ духовнымъ вѣдомствомъ, а въ другихъ мѣстахъ—съ разрѣшенія полиціи.

§ 7. Суммы, собранныя по подпискѣ въ морскомъ вѣдомствѣ, на содержаніе спасительныхъ станцій, въ память спасенія жизни Государя Императора 4-го апрѣля 1866 г., равно какъ и проценты на эти суммы, всего 60 812 руб. 35 коп., составляютъ *неприкосновенный капиталъ* Общества, входящій въ составъ *основнаго капитала*, ежегодно дополняющагося отчисленіемъ не менѣе 4% изъ всѣхъ поступающихъ въ Общество суммъ, кромѣ имѣющихъ какое-либо опредѣленное назначеніе, согласно желанію дарителя или

*

жертвователя. За тѣмъ прочія поступленія, составляющія текущіе доходы, употребляются, по усмотрѣнію Правленія, на содержаніе станцій, ихъ устройство и другіе расходы по Обществу.

Позаимствованія и расходы на счетъ основнаго капитала, исключая неприкосновенный, допускаются въ крайнихъ случаяхъ по представленію Главнаго Правленія и съ утвержденія Общаго Собранія, которое, при разрѣшеніи займа, опредѣляетъ и самый способъ его погашенія.

Глава четвертая.

Права Общества.

§ 8. Общество освобождается отъ взноса установленныхъ пошлинъ при совершеніи купчихъ крѣпостей и различныхъ условій и актовъ.

§ 9. Общество имѣетъ печать и флагъ, рисунокъ которыхъ утверждается Морскимъ Министерствомъ.

§ 10. За особенное самоотверженіе и отвагу при спасеніи погибающихъ, а равно другія услуги, оказанныя Обществу, оно имѣетъ право награждать:

- а) денежными выдачами,
- б) похвальными отзывами,
- в) серебряными медалями и

г) золотыми медалями отъ Общества для ношенія въ петлицѣ, на установленной лентѣ, по утвержденному правительствомъ образцу.

Въ случаяхъ, выходящихъ изъ ряда обыкновенныхъ, Обществу предоставляется ходатайствовать, установленнымъ порядкомъ, о назначеніи Высочайшихъ наградъ лицамъ, особенно отличившимся.

Примѣчанія: 1. Порядокъ присужденія наградъ опредѣляется особыми правилами, выработанными Главнымъ Правленіемъ и утвержденными общимъ собраніемъ.

2. По мѣрѣ увеличенія средствъ, Общество приступаетъ къ образованію особой кассы для назначенія пенсій лицамъ, претерпѣвающимъ увѣчья на службѣ Обществу, или

семействамъ лицъ, погибшихъ при исполненіи своихъ обязанностей по Обществу.

§ 11. Почетнымъ членамъ, предсѣдателю Общества, его товарищу, членамъ Правленія, секретарю, казначею, инспектору и членамъ, вносящимъ не менѣе двухсотъ руб. ежегодно или двухъ тысячъ руб. одновременно, присвоится особый *золотой знакъ*, по утвержденному образцу, для ношенія въ петлицѣ на установленной лентѣ. Такой же *серебряный знакъ* выдается членамъ, вносящимъ не менѣе пятидесяти руб. ежегодно или пятисотъ руб. одновременно.

Примѣчаніе. Вышеозначенныя лица пользуются правомъ ношенія этихъ знаковъ только до тѣхъ поръ, пока состоятъ въ этихъ должностяхъ или производятъ сказанные взносы. При оставленіи должности или прекращеніи взносовъ знаки эти, равно какъ и дипломъ на званіе члена, возвращаются въ Общество.

§ 12. Гребцамъ на спасительныхъ лодкахъ и уряднику, или рулевому, присваивается особый наружный отличительный знакъ, по усмотрѣнію Общества.

ГЛАВА ПЯТАЯ.

Управленіе дѣлами Общества.

§ 13. Общество состоитъ въ вѣдѣніи Морскаго Министерства.

Завѣдываніе дѣлами Общества и всѣ распоряженія, сообразно роду и степени важности ихъ, производятся:

- а) Окружными и мѣстными правленіями,
- б) Главнымъ правленіемъ—и
- в) Общими собраніями.

1. Окружныя и мѣстныя правленія.

§ 14. *Окружныя правленія* утверждаются въ каждой губерніи изъ мѣстныхъ членовъ Общества и состоятъ изъ предсѣдателя, секретаря, казначея и 5—7 членовъ, смотря по болѣе или менѣе обширному кругу дѣйствій окружнаго

правленія. Избраніе совершается общимъ собраніемъ округа, примѣняясь къ основаніямъ, указаннымъ въ § 21.

Примѣчаніе. Въ округахъ, имѣющихъ спасительныя станціи, можетъ быть назначаемо вознагражденіе секретарю, по усмотрѣнію общаго окружнаго собранія; другія же лица исправляютъ должности безвозмездно.

§ 15. Къ обязанностямъ окружныхъ правленій, имѣющихъ станціи, относятся:

а) Устройство новыхъ спасительныхъ станцій и завѣдываніе уже устроенными, а равно всѣмъ имуществомъ и денежными средствами, въ распоряженіе Правленія предоставленными, въ одной или нѣсколькихъ мѣстностяхъ, на основаніи настоящаго устава и особыхъ инструкцій, утверждаемыхъ Главнымъ Правленіемъ или, въ случаяхъ, ясно неопредѣленныхъ, съ разрѣшенія сего послѣдняго.

б) Пріемъ членскихъ взносов и разнаго рода пожертвованій и вообще изысканіе и принятіе мѣръ къ увеличенію денежныхъ средствъ Общества.

Примѣчаніе. Изъ денежныхъ поступленій этихъ, за исключеніемъ пожертвованій съ опредѣленною цѣлью, 90% остаются въ распоряженіи Правленія на удовлетвореніе потребностей округа, остальные же 10% поступаютъ частью на усиленіе основнаго капитала, согласно § 7-му, частью же въ текущіе доходы, состоящіе въ вѣдѣніи Главнаго Правленія, которое, по мѣрѣ надобности и возможности, восполняетъ изъ общихъ средствъ окружнымъ правленіямъ на удовлетвореніе мѣстныхъ потребностей.

в) Составленіе ежегодно смѣтъ доходовъ и представленіе ихъ на разсмотрѣніе и утвержденіе общаго собранія округа.

г) Представленіе ежегоднаго подробнаго отчета въ Главное Правленіе.

д) Составленіе разнаго рода инструкцій для лицъ, входящихъ въ составъ управленія дѣлами округа.

е) Доставленіе подробныхъ свѣдѣній Главному Правленію о крушеніи судовъ и разныхъ статистическихъ данныхъ, относящихся до кораблекрушеній.

ж) Всѣ сношенія съ Главнымъ Правленіемъ и другими мѣстами и лицами по дѣламъ округа.

з) Представленіе въ наградамъ, чрезъ Главное Правленіе, разнаго рода лицъ оказавшихъ особыя заслуги по дѣятельности Общества, и назначеніе денежныхъ выдачъ тѣмъ лицамъ, которыя первыя извѣщаютъ станцію о крушеніи судна или бѣдствіи, претерпѣваемомъ какимъ-либо кораблемъ или людьми на морѣ, и

и) Созваніе обыкновенныхъ, а въ случаѣ нужды, или по желанію $\frac{1}{3}$ или 30 дѣйствительныхъ членовъ въ данной окружной мѣстности, и чрезвычайныхъ собраній по округу.

§ 16. Если бы въ какой либо губерніи находилась не одна, а нѣсколько спасительныхъ станцій, то для каждой изъ такихъ станцій можетъ существовать свое *мѣстное правленіе* на основаніи предъидущихъ параграфовъ, и во всемъ съ ними согласно относительно круга дѣйствій и обязанностей окружныхъ правленій; при этомъ мѣстные правленія сносятся непосредственно съ правленіемъ своего округа.

§ 17. Окружныя правленія тѣхъ губерній, гдѣ не имѣется спасительныхъ станцій, посвящаютъ свою дѣятельность на увеличеніе средствъ Общества посредствомъ принятія мѣръ, указанныхъ въ § 6. Правленія хранятъ собранныя ими суммы впредь до востребованія Главнымъ Правленіемъ, и представляютъ ему ежегодный отчетъ о своей дѣятельности.

§ 18. Одинъ изъ членовъ cadaго окружнаго правленія, по выбору самихъ членовъ этого правленія, можетъ присутствовать въ качествѣ *представителя* своего округа въ Главномъ Правленіи, въ правомъ совѣщательнаго голоса. Представители эти, по возможности, принимаютъ участіе въ годовомъ общемъ собраніи Общества.

§ 19. *Общія окружныя собранія* собираются, по усмотрѣнію правленія округа, но не менѣе одного раза въ годъ. Примѣняясь къ положенію объ общихъ собраніяхъ Общества, общія окружныя собранія разрѣшаютъ вопросы, превышающіе власть окружныхъ правленій, указанные при исчисленіи обязанностей послѣднихъ.

2. ГЛАВНОЕ ПРАВЛЕНІЕ.

§ 20. *Главное Правленіе* состоитъ изъ предсѣдателя, его товарища, 12 членовъ, секретаря и казначея. При немъ состоитъ особый инспекторъ, избираемый Главнымъ Правленіемъ. Секретарь и инспекторъ могутъ, по опредѣленію общаго собранія, получать отъ Общества постоянное содержаніе, прочія же лица служатъ безвозмездно.

§ 21. Предсѣдатель, его товарищъ, секретарь и казначей избираются общимъ собраніемъ изъ среды Общества на три года. Въ предсѣдатели выбирается непременно одинъ изъ состоящихъ въ морскомъ вѣдомствѣ адмираловъ или генераловъ, капитановъ 1-го ранга или полковниковъ (*). Члены Правленія также избираются на три года, но изъ нихъ выбываютъ ежегодно, по жребію, четыре члена. Выбывающіе пополняются въ слѣдующихъ общихъ собраніяхъ и могутъ быть вновь избраны. -

§ 22. Рѣшенія Главнаго Правленія считаются дѣйствительными, если въ немъ присутствовало не менѣе половины всѣхъ его членовъ. Голосъ предсѣдателя даетъ перевѣсъ при равенствѣ голосовъ.

§ 23. Къ обязанностямъ Главнаго Правленія относится:

а) Составленіе ежегоднаго плана дѣйствій Общества и распредѣленіе, согласно сему, находящихся въ распоряженіи его наличныхъ средствъ.

б) Устройство новыхъ спасительныхъ станцій на средства, въ распоряженіи Правленія находящіяся, и вообще принятіе всякихъ мѣръ для спасенія погибающихъ на российскихъ водахъ.

в) Завѣдываніе, чрезъ казначея Главнаго Правленія, всѣми денежными суммами, находящимися въ его распоряженіи, и наблюденіе, чтобы суммы эти хранились въ фондахъ государственныхъ или частныхъ, правительствомъ гарантированныхъ, или же на текущемъ счету.

(*) Правило это не обязательно при избраніи предсѣдателя въ окружное правленіе (§ 14).

г) Главное завѣдываніе матеріальнымъ имуществомъ Общества подъ непосредственнымъ наблюденіемъ инспектора, который съ этою цѣлью объѣзжаетъ станціи Общества и наблюдаетъ за исправнымъ ихъ состояніемъ какъ въ морскомъ отношеніи, такъ и въ матеріальномъ.

д) Сношеніе съ правительственными мѣстами и лицами по всѣмъ дѣламъ Общества.

е) Составленіе подробныхъ инструкцій для секретаря, казначея и инспектора Общества.

ж) Разсмотрѣніе и утвержденіе инструкцій для завѣдыванія спасительными станціями и ихъ принадлежностями.

з) Составленіе соображеній объ измѣненіи, въ случаѣ надобности, устава Общества.

и) Назначеніе пособій окружнымъ правленіямъ для удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ спасительныхъ станцій, и

к) Составленіе годовичныхъ отчетовъ и наградныхъ списковъ, представляемыхъ общему собранію Общества, и приготовленіе перечня предметовъ, вносимыхъ на обсужденіе общаго собранія.

§ 24. Въ случаяхъ, превышающихъ власть Главнаго Правленія, но при обстоятельствахъ, нетерпящихъ отлагательства, оно принимаетъ, подъ собственною отвѣтственностію, всѣ необходимыя мѣры къ успѣшному достиженію цѣлей Общества.

§ 25. Главное Правленіе находится въ С.-Петербургѣ и собирается по крайней мѣрѣ одинъ разъ въ мѣсяцъ, по приглашенію предсѣдателя.

3. ОБЩІЯ СОБРАНІЯ.

§ 26. *Общія собранія* бываютъ обыкновенныя и чрезвычайныя.

Обыкновенныя созываются два раза въ годъ, въ мартѣ и ноябрѣ; первое для чтенія отчета, обсужденія всѣхъ вопросовъ, могущихъ возникнуть, для разрѣшенія коихъ необходимо утвержденіе общаго собранія, и для присужденія наградъ, а второе преимущественно для сей послѣдней цѣли.

Чрезвычайныя собранія созываются въ случаяхъ, признаваемыхъ Главнымъ Правленіемъ безотлагательными.

§ 27. Общія собранія считаются состоявшимися, если на нихъ присутствуетъ не менѣе 30 или $\frac{1}{3}$ часть членовъ, имѣющихъ право голоса. Если собраніе не состоялось за неприбытіемъ узаконеннаго числа членовъ, то чрезъ двѣ недѣли созывается новое общее собраніе для обсужденія лишь тѣхъ вопросовъ, которые предполагалось рассмотреть въ созывавшемся, но несостоявшемся собраніи; постановленія сего послѣдняго собранія считаются законными, какое бы на немъ ни присутствовало число членовъ.

§ 28. Въ общихъ собраніяхъ Общества присутствуютъ почетные и дѣйствительные члены; изъ сихъ послѣднихъ лишь тѣ, кои заявятъ заранѣе о желаніи присутствовать въ ономъ.

§ 29. Члены, желающіе внести въ обще собраніе предложенія, касающіяся дѣйствій Общества, дѣлаютъ ихъ Главному Правленію письменно, не позже, какъ какъ за двѣ недѣли до общаго собранія. Предложенія эти вносятся въ общее собраніе лишь въ томъ случаѣ, если Главное Правленіе признаетъ ихъ заслуживающими уваженія, или если предложенія эти подписаны не менѣе какъ двадцатью почетными или дѣйствительными членами Общества.

§ 30. Къ обязанностямъ общаго собранія относятся:

а) Избраніе личнаго состава Главнаго Правленія, согласно § 21.

б) Разсмотрѣніе и утвержденіе ежегоднаго плана дѣйствій Общества на предстоящій годъ и отчетовъ за истекшій годъ, которые, по ихъ утвержденіи, публикуются во всеобщее свѣдѣніе въ «Правительственномъ Вѣстникѣ» и въ вѣдомостяхъ столичныхъ и мѣстныхъ.

в) Избраніе на годъ впередъ для обрѣзизованія отчетовъ трехъ членовъ и трехъ къ нимъ кандидатовъ.

г) Присужденіе наградъ по Обществу согласно §§ 10 и 26—и

д) Окончательное рѣшеніе предложеній объ измѣненіи устава Общества.

§ 31. Вопросы, предложенные обсужденію общаго собранія, рѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ, исключая предположеній объ измѣненіи устава, для рѣшенія которыхъ требуется не менѣе двухъ третей всѣхъ наличныхъ голосовъ.

Отчетъ о засѣданіяхъ англійскаго военно-морскаго суда по дѣлу о постановѣ на мель фрегата *Agincourt*.

Окончаніе статьи помѣщенной въ № 9 М. Сб. 1871 г.

На пятый день засѣданія суда давалъ показанія вице-адмиралъ Веллеслей, начальникъ эскадры Канала, имѣвшій свой флагъ на фрегатѣ *Minotaur*.

Прокуроръ *Истлэкъ*.—Вы должны помнить, адмиралъ Веллеслей, что не обязаны отвѣчать на вопросы, могущіе васъ обвинить.

Адмиралъ *Веллеслей*.—Я не намѣренъ пользоваться этимъ правомъ.

Предсѣдатель.—Разскажите суду, что вы знаете объ обстоятельствахъ, относящихся къ постановѣ на мель *Agincourt*.

Адмиралъ *Веллеслей*.—Въ то же время, когда былъ сдѣланъ сигналъ сниматься съ якоря, былъ поднятъ другой: судамъ сохранять тѣ мѣста, которыя они тогда занимали, и когда они увѣдомили сигналами, что якоря ихъ взяты на вѣдь, я сдѣлалъ сигналъ построиться въ двѣ вильватерныя колонны, сопровождаемый указаніемъ, что дивизія М будетъ составлять лѣвую колонну. Корабли начали немедленно занимать свои мѣста, и когда я увидѣлъ, что они находились близко къ назначенному строю, я сдѣлалъ компасный сигналъ: держать на SW; когда же я увидалъ, что всѣ суда находятся на своихъ мѣстахъ, я приказалъ *Minotaur*’у имѣть 20 оборотовъ винта и скорѣе послѣ того ушелъ въ каюту завтракать. Это было, какъ я думаю, около 9 ч. 30 м. или 9 ч. 45 м. Когда я уходилъ съ юта, капитанъ Уэллсъ (коман-

дирь *Minotaur*), спрашивалъ меня, можетъ ли старшій штурманъ измѣнить курсъ по требованію, такъ какъ мы выходили изъ бухты. Когда я завтравалъ сигнальный офицеръ приходилъ съ докладомъ къ капитану Уэлльзъ. Я получилъ отъ послѣдняго донесеніе, вслѣдствіе котораго приказалъ перемѣнить курсъ на SWW и сдѣлать объ этомъ сигналъ эскадрѣ. Немного времени послѣ того, по дальнѣйшему докладу капитана Уэлльза я приказалъ перемѣнить курсъ на WSW и также сдѣлать сигналъ эскадрѣ. Около 10 ч. 50 м. капитанъ Уэлльзъ доложилъ мнѣ, что на *Agincourt* вѣ поднятъ сигналъ, вслѣдствіе чего я вышелъ на ютъ и сигналомъ приказалъ *Hercules* и *Pigeon* подать помощь *Agincourt*. Я приказалъ застопорить машину и сдѣлалъ общій сигналъ: спустить на воду гребныя суда и послать къ *Agincourt* и приказалъ сигналомъ *Northumberland* приблизиться къ Гибралтару и репетовать сигналы на *Inconstant*, остававшійся тамъ.

Предсѣдатель. — Когда вы вышли на палубу, какъ вы узнали, что *Agincourt* на мели?—Мнѣ доложили, что онъ сдѣлалъ сигналъ объ этомъ.

Въ этотъ моментъ шелъ-ли *Minotaur* впередъ и если шелъ, то долго ли онъ шелъ?—Онъ шелъ впередъ; машины дѣлали 20 оборотовъ. Долго ли онъ шелъ пока остановился—я не могу сказать, потому что эти суда сохраняютъ ходъ значительное время, но машины были остановлены чрезъ полминуты.

Видѣли ли вы какъ на *Minotaur* брали углы *Agincourt* и если да, то когда?—Я не видѣлъ.

Что вы думаете относительно разстоянія между этими судами въ то время, когда вы вышли на палубу?—Я не могу точно опредѣлить этого разстоянія. Я наблюдалъ *Agincourt* также какъ и другія суда эскадры, съ кормовой галлерей и онъ казался въ отличномъ положеніи, на сколько я могу судить по глазомѣру.

Въ какомъ разстояніи отъ Пирль вы считали эскадру, располагая курсами послѣ съѣмки съ якоря?—Я не назначалъ никакого разстоянія, но полагалъ послѣ разговора со

старшимъ штурманомъ, что курсы проведутъ эскадру без-опасно отъ берега.

На чьей обязанности лежало веденіе эскадры, когда вы оставили палубу и ушли завтракать?—На моей собственной.

Кто былъ вашимъ представителемъ при дѣйствительномъ исполненіи этой спеціальной обязанности на то время когда вы уходили завтракать?—Штурманскій комендеръ Киддль.

Было ли вамъ доложено о кажущейся близости берега съ правой стороны какъ отъ *Minotaur*'а, такъ и отъ правой колонны?—Нѣтъ.

Извѣстно ли вамъ, что пунктъ *Minotaur*'а былъ послѣдовательно опредѣляемъ на картѣ пеленгами и углами между береговыми предметами съ того времени, какъ обогнули мысъ Кабрита и до постановки *Agincourt*'а на камень?—Я знаю только объ одномъ пунктѣ, положенномъ на карту въ 10 ч. 30 м., потому что я его самъ видѣлъ, а объ остальныхъ ничего не могу сказать.

Не знаете ли вы, былъ ли взятъ уголь *Agincourt*'а съ *Minotaur*'а послѣ того, какъ первый сталъ на мель?—Только потому, что мнѣ доложили объ этомъ; но здѣсь находятся свидѣтелями офицеры, которые въ состояніи дать суду болѣе точныя свѣдѣнія по этому предмету.

Адмиралъ Хиткотъ.—Не знаете-ли вы, можетъ быть флагманскій штурманъ имѣялъ курсъ мало по малу по мѣрѣ того, какъ выходили изъ бухты, не докладывая вамъ послѣ того, какъ вы ушли завтракать?—Я не допускаю этого возможнымъ. Я думаю, что онъ знаетъ свои обязанности слишкомъ хорошо, чтобы поступать такимъ образомъ.

Долженъ ли судъ понимать, что вашъ флагманскій фрегатъ не шелъ никакими другими курсами, кромѣ тѣхъ которые приказаны были вами?—Я не вижу причинъ говорить суду противное этому.

Я разумѣю даже половину или четверть румба?—Я не знаю ничего о такихъ измѣненіяхъ курса.

Не предполагаете ли вы, что лѣвая колонна постепенно и незамѣтно сдавалась вправо и такимъ образомъ правая колонна, принужденная держать флагманскій корабль въ из-

вѣстномъ разстояніи и направленіи. была прижата къ мели ближе, чѣмъ ей слѣдовало быть?—Нѣтъ, я не думаю, этого; я предполагаю, что обѣ колонны были снесены приливомъ или теченіемъ, и притомъ я думаю, что правая колонна подвергалась болѣе сильному теченію, чѣмъ лѣвая.

Были ли у васъ лотовые на русленяхъ? — Я несомнѣваюсь, что были; но не могу утверждать, такъ какъ смотрѣть за этимъ долженъ капитанъ и штурманскій офицеръ.

Слышали-ли вы какъ выкликали глубину? — Въ теченіе трехъ минутъ послѣ съемки съ якоря, а потомъ, я думаю, не доставали дна.

Не замѣтили ли вы изъ кормныхъ портовъ другихъ судовъ, кромѣ вашей эскадры, державшихъ ближе къ берегу?—Не помню, чтобы видѣлъ.

Предсѣдатель. — Если, какъ вы предполагаете, эскадру сносило къ берегу сильнымъ теченіемъ и, слѣдовательно курсъ ея былъ нехорошъ, то не должны ли были штурманскіе офицеры всѣхъ судовъ эскадры открыть существованіе этого теченія по наблюденіямъ ближайшихъ береговыхъ предметовъ и по закрытію однихъ пунктовъ другими?—Я думаю, что если бы штурманскіе офицеры опредѣляли свои мѣста перекрестными пеленгами и клали ихъ на карту, то они открыли бы, что курсъ нехорошъ. Относительно закрытія береговыхъ пунктовъ, то, сколько я помню положеніе судовъ, только одинъ *Agincourt* изъ всѣхъ судовъ эскадры имѣлъ это закрытіе. Я знаю, что всѣ береговые пункты были хорошо открыты съ *Minotaur*'а.

Адмиралъ *Стюартъ*. Судя по результату, того ли вы мнѣнія, что курсъ *Minotaur*'а, какъ дирекціональнаго судна эскадры, былъ назначенъ слишкомъ близко для прохода камня Пирль? — Судя по результатамъ, конечно; но до событія, принимая въ соображеніе предшествовавшія обстоятельства и разговоры, онъ можетъ быть оправданъ.

Какія соображенія руководили или вліяли на назначеніе курса *Minotaur*'а въ это утро?—Мнѣнія старшаго штурмана.

Когда вы назначали курсъ WSW, то было ли вамъ доложено, что онъ ведетъ *Agincourt* въ трехъ или въ четырехъ

кабельтовахъ отъ мели Пирль и согласились ли бы вы утвердить этотъ курсъ?—Конечно, нѣтъ, и я не могу думать, чтобы у офицера, предлагавшаго этотъ курсъ, было намѣреніе вести его въ такомъ разстояніи.

Если бы у васъ прямо спросили: въ какомъ разстояніи вести корабли, ближайшіе къ берегу, то около чего вы опредѣлили бы разстояніе ихъ отъ мели Пирль?—Не менѣе какъ въ $1\frac{1}{2}$ мили.

Какъ вы полагаете, сколько времени прошло съ притѣненія *Agincourt*'а до того, какъ вы это увидѣли?—Я увидѣлъ въ тотъ же моментъ изъ кормовой галлерей.

Былъ ли онъ, по вашему мнѣнію, въ разстояніи болѣе чetyрехъ кабельтововъ отъ *Minotaur*'а?—Я не могу достаточно положиться на мои глаза, но я былъ доволенъ его положеніемъ, такъ какъ считалъ его на своемъ мѣстѣ.

Предсѣдатель.—Считали-ли вы штурманскаго комендера *Minotaur*'а исполняющимъ обязанности штурмана флота (master of the fleet) въ вашей эскадрѣ и получающаго прибавочное жалованье по этой обязанности?—Я не знаю какія обязанности штурмана флота; въ инструкціяхъ нѣтъ ничего по этому предмету. Я думаю, онъ получалъ прибавку какъ штурманъ флагманскаго судна.

Адмиралъ Стюартъ.—Имѣлъ ли штурманскій комендеръ *Minotaur*'а особыя инструкціи отъ васъ въ это утро относительно веденія эскадры?—Да, я выразилъ ему мое желаніе, чтобы мы не приближались близко къ берегамъ бухты. Кажется, я сказалъ: «мы дадимъ больше простору судамъ», а онъ отвѣчалъ: «о! не бойтесь, сэръ; потому что какъ только вы войдете въ проливъ, васъ понесетъ въ востокъ», или другую фразу въ этомъ смыслѣ.

Капитанъ Фолей.—Извѣстно-ли вамъ что курсы, назначаемые сигналами съ вашего корабля, поставившіе *Agincourt* на мель, брались не принимая въ расчетъ теченія?—Мнѣ неизвѣстно.

Когда вы впервые увидѣли *Agincourt* на мели и считали его на своемъ мѣстѣ въ эскадрѣ, то не подумали-ли вы, что штурманскій комендеръ вашего флагманскаго судна велъ

эскадру въ очень опасной близости къ Пирль и такимъ образомъ не исполнилъ приказаній, отданныхъ вами предварительно—доставить эскадрѣ полный просторъ отъ опасности?—Послѣдствія показали, что курсы вели къ опасности; но такъ какъ по мнѣнію штурманскаго комендера, теченіемъ сносило къ востоку, то я считалъ, что онъ соображалъ это обстоятельство, предлагая мнѣ послѣдовательные курсы.

Когда курсъ былъ измѣненъ на WSW, показывалъ-ли вамъ карту вашъ флагъ-капитанъ?—Нѣтъ.

Вы сказали, что думаете, что течение дѣйствовало на правую колонну сильнѣе, чѣмъ на лѣвую. Если это дѣйствительно было такъ, то не казалась-ли вамъ, что правая колонна была дальше своего мѣста?—Нѣтъ; напротивъ, теченіе, вмѣсто того, чтобы сносить къ О, сносило, я думаю, къ NNO, прямо въ Гибралтарскую бухту, и корабли, ближайшіе къ берегу, ощущали теченіе болѣе, чѣмъ мы.

Такимъ образомъ правая колонна должна была отставать и находилась болѣе чѣмъ въ четырехъ кабельтовахъ отъ лѣвой?—Конечно, если корабли не были до того времени впереди своего мѣста.

Капитанъ *Джонсъ*.—Долженъ-ли судъ понимать, что вы считаете себя лично отвѣтственнымъ за сигналы при назначеніи курсовъ, но что подробности плаванія были въ рукахъ штурманскаго комендера, дѣйствовавшего тогда въ качествѣ лоцмана?—У меня не было подобной мысли; я считаю себя отвѣтственнымъ въ веденіи эскадры.

На сколько вы считаете контръ-адмирала отвѣтственнымъ относительно безопаснаго веденія правой колонны?—Контръ-адмиралъ, какъ начальникъ колонны, обязанъ наблюдать за кораблями своей колонны, чтобы они находились на своихъ мѣстахъ, чтобы исполняли дѣлаемые имъ сигналы, и по инструкціи онъ дѣлаетъ имъ сигналы о выполненіи приказанныхъ предварительно движеній.

Согласны-ли вы, что, плавая въ эскадрѣ, флагманскій корабль обладаетъ преимуществомъ вести правильное счисленіе лучше чѣмъ всякій другой корабль эскадры, такъ какъ онъ можетъ сохранять равномерный ходъ и неизмѣнный

курсъ, будучи не стѣсняемъ удержаніемъ своего мѣста въ строю?—Конечно.

Въ такомъ случаѣ и при всѣхъ прочихъ данныхъ для опредѣленія своего мѣста, равно доступныхъ какъ флагманскому кораблю, такъ и всѣмъ судамъ эскадры, на сколько вы считаете независимыя дѣйствія каждаго капитана связаны приказаніями флагмана держать извѣстный курсъ и положеніе?—Я думаю, что невозможно дать общихъ правилъ; все зависитъ отъ обстоятельствъ даннаго случая. Я могу допустить веденіе капитаномъ своего судна на мель только въ такомъ случаѣ, когда ему будетъ сдѣланъ сигналъ сдѣлать это, но не при обыкновенныхъ обстоятельствахъ. Необходимый выходъ изъ линіи онъ всегда можетъ объяснить.

Если капитанъ одного изъ кораблей эскадры, сохраняя свое мѣсто и права курсомъ назначеннымъ флагманомъ, предвидитъ опасность для своего судна отъ ближайшей мели, но въ то же время открываетъ примѣтныя мѣста указываемыя адмиралтейскою лоціею, какъ проводящія мимо опасности, то будетъ ли онъ, по вашему мнѣнію, оправданъ выйдя изъ линіи, или сдѣлавъ сигналъ, что курсъ ведетъ къ опасности или, напротивъ, будетъ обвиненъ за то, что менѣе полагается на флагманское счисленіе, чѣмъ на свое собственное?—Я полагаю, что всякій командиръ, пока еще есть время исправить ошибку, обязанъ сигналомъ предупредить начальника эскадры о томъ, что курсъ ведетъ къ опасности; если же время не позволяетъ сдѣлать сигналъ, то я думаю, онъ былъ бы оправданъ, если бы измѣнилъ курсъ для минованія опасности.

Капитанъ Бимишъ доложилъ, что нѣтъ доказательствъ того, что онъ предвидѣлъ, что курсъ ведетъ къ опасности.

Предсѣдатель сказалъ, что вопросъ относится къ предполагаемому случаю.

Капитанъ Кудъ. Давали-ли вы приказаніе капитану или штурману держаться отъ Пирль въ разстояніи $1\frac{1}{2}$ мили?—Нѣтъ.

Капитанъ Бимишъ.—Какія сообщенія вы получили отъ капитана Уэллза, или сдѣлали ему, или какому другому офи-

церу относительно курсовъ утромъ того дня, или относительно предосторожностей, которыя слѣдовало принять?—Когда я уходилъ съ юта въ каюту, капитанъ сказалъ мнѣ: «не прикажете-ли штурманскому комендеру измѣнять курсъ по мѣрѣ надобности»; на что я отвѣчалъ: «нѣтъ, когда онъ захочетъ измѣнить курсъ, пусть доложитъ мнѣ его для утвержденія съ тѣмъ, чтобы сдѣлать сигналъ эскадрѣ держать такой же. Во время завтрака приходилъ офицеръ и сказалъ капитану что штурманскій комендеръ желаетъ измѣнить курсъ на SW1W; капитанъ повторилъ то же мнѣ и я утвердилъ, приказавъ сдѣлать сигналъ эскадрѣ о перемѣнѣ курса. Передъ самымъ выходомъ изъ-за стола то же самое было относительно перемѣны курса на WSW. Единственное сообщеніе, какое я припомнилъ, кромѣ тѣхъ о которыхъ я уже говорилъ, относилось къ ходу судовъ. Я сдѣлалъ сигналъ имѣть пары для шестизлового хода, что заставляло дѣлать около 30 оборотовъ, и послѣ того какъ мы вступили въ строй, капитанъ Уэлльзъ спросилъ меня: какой ходъ я намѣренъ держать, и я сказалъ ему, 20 оборотовъ. Былъ еще разговоръ о недостаточности этого хода. Когда мы выходили въ проливъ, я сказалъ, что не тороплюсь, выходя на три педѣли, и паровъ было достаточно если бы потребовалось имѣть больше ходу.

Такъ какъ больше не было вопросовъ, то адмиралъ Веллеслей приглашенъ былъ удалиться.

Слѣдующимъ свидѣтелемъ былъ капитанъ Уэлльзъ. Послѣ предупрежденія, что онъ можетъ не отвѣчать на вопросъ, если считаетъ, что онъ клонится къ его обвиненію, онъ сказалъ что былъ на ютѣ въ то время когда на *Agincourt* былъ поднятъ сигналъ, при чемъ сигнальщикъ сказалъ: «на мели»; онъ тотчасъ же доложилъ это обстоятельство адмиралу, который приказалъ застопорить машину, спустить гребные суда и послать ихъ съ кабельтовыми и водолазомъ. Пеленги и углы *Agincourt*'а брались на правой сторонѣ *Minotaur*'а. Черезъ часъ послѣ постановки на мель онъ видѣлъ, какъ Киддлъ проводилъ на картѣ эти пеленги. Предъ выходомъ мыса Кабрита свидѣтель мѣрилъ разстояніе между Пиръ и островомъ Паломасъ.

и сдѣлалъ замѣчаніе, что пройти въ трехъ четвертяхъ мили отъ Пирль будетъ безопасно и что, по внѣшнюю сторону его много мѣста. Штурманскій комендеръ, который въ это время смотрѣлъ черезъ плечо, сказалъ: «о, да, сэръ.» Свидѣтель не зналъ предъ постановкою на мель *Agincourt'a*, разстоянія его до *Minotaur'a*. Уголь *Agincourt'a* былъ взятъ тотчасъ же послѣ сигнала: на мели. *Agincourt* казался внѣ линіи и далѣе чѣмъ бы слѣдовало ему быть. Ему сказали, что онъ былъ въ разстояніи $6\frac{1}{4}$ кабельтововъ. Онъ думаетъ, что разстояніе это вѣрно. *Agincourt* былъ на $1\frac{1}{2}$ румба позади траверза *Minotaur'a* по глазомѣру. До того времени *Agincourt*, какъ по направленію, такъ и по разстоянію былъ на своемъ мѣстѣ съ самого начала построенія въ ордеръ. Въ это утро онъ былъ доволенъ по возможности тѣмъ, что *Minotaur* хорошо шелъ мимо Пирль. Берегъ казался въ разстояніи двухъ миль отъ *Minotaur'a* когда *Agincourt* сѣлъ на мель. Передъ этимъ свидѣтель замѣтилъ штурманскому комендеру: мы идемъ хорошо, а какъ *Agincourt*? Киддль отвѣчалъ: и онъ также—онъ въ полуторахъ миляхъ отъ берега. Такъ какъ свидѣтель думалъ въ то время тоже самое, то онъ и не дѣлалъ дальнѣйшихъ замѣчаній. Онъ думаетъ, что если предположеніе его вѣрно, что *Minotaur* былъ въ $6\frac{1}{4}$ кабельтовахъ отъ внѣшней оконечности Пирль, когда *Agincourt* сталъ на мель, то онъ могъ пройти камень въ $2\frac{1}{4}$ кабельтовахъ. Свидѣтель одобрялъ курсъ WSW и думалъ, что этотъ курсъ проведетъ эскадру въ милѣ разстоянія отъ Пирль.

Адмиралъ *Стюартъ*.—Предполагая, что колонны перемѣнились мѣстами и *Minotaur* велъ правую, то можете-ли вы себѣ представить, что онъ могъ стать на мель подобно *Agincourt'у*, причемъ вы не знали-бы объ опасности до самой постановки на мель?—Такъ какъ это предположеніе, то лучше не отвѣчать на этотъ вопросъ.

По вашему показанію оказывается, что, пазначая курсъ WSW, вы думали провести *Minotaur* не менѣе какъ въ милѣ разстоятія отъ Пирль, тогда какъ прошли немного болѣе чѣмъ въ 6 кабельтовахъ—не такъ-ли?—Если принимать результатъ измѣренія угла *Agincourt'a* вѣрнымъ, то это такъ.

*

Не ясно-ли, что *Minotaur*, со всѣми предосторожностями въ управленіи, безъ вашего вѣдома, шелъ на 3 или на 4 кабельтова ближе къ мели, противъ вашего желанія?—Принимая результатъ измѣренія угла—это вѣрно, но если взять за результатъ пеленги береговыхъ предметовъ, то онъ окажется значительно далѣе.

Можете-ли вы объяснить, почему то же самое вліяніе, которое произвело этотъ результатъ на *Minotaur*, не произвело того же на *Agincourt* и поставило его, также державшаго на WSW, въ трехъ или четырехъ кабельтовахъ ближе къ мели чѣмъ капитанъ его считалъ?—Конечно, тотъ же результатъ, по моему мнѣнію, имѣлъ вліяніе на оба судна. Изъ опыта послѣ происшествія, я прихожу къ тому заключенію, что теченіе у берега дѣйствовало сильнѣе, чѣмъ въ нашей сторонѣ. Теченіе вдоль *Agincourt*'а, когда онъ стоялъ, было 4 или 5 узловъ, тогда какъ въ томъ мѣстѣ, гдѣ былъ *Minotaur*, можно было считать его не болѣе 3 узловъ, этимъ дѣйствіемъ сильнаго теченія и снесло *Agincourt*'а на мель. Берегъ казался дальше въ этотъ день, чѣмъ впослѣдствіи. Если бы свидѣтель зналъ, что эскадру ведутъ слишкомъ близко къ Пирль, то онъ немедленно заявилъ-бы объ этомъ.

Штурманскій комендеръ Киддль въ своемъ показаніи говорилъ, что вы ему замѣтили, что *Agincourt* не на мѣстѣ; не помните-ли такъ-ли это было?—Нѣтъ.

Лейтенантъ *Белль*.—Если вы такъ много обманулись относительно разстоянія до берега, то не слишкомъ-ли вѣроятно, что также обманулись и относительно разстоянія до *Agincourt*'а?—Я ничего не сказалъ положительнаго относительно разстоянія до *Agincourt*'а, кромѣ одной догадки, но я не думаю, чтобы туманъ надъ берегомъ такъ же дѣйствовалъ надъ судномъ, стоящимъ на мели въ нѣкоторомъ разстояніи отъ берега. На вопросъ штурманскаго комендера *Найта* капитанъ Уэлльзъ отвѣчалъ, что церковь С. Рока и маякъ на мысѣ Тарифа не могли быть явственно видны.

Младшій лейтенантъ *Биркрофтъ* съ *Minotaur*'а показалъ, что *Agincourt* въ 10 ч. утра былъ въ разстояніи немного болѣе четырехъ кабельтовыхъ. Онъ наблюдалъ за нимъ до по-

становки на мель. Когда они впервые узнали, что онъ на мели, то онъ былъ немного позади траверза *Minotaur*'а, на $\frac{1}{2}$ или $\frac{3}{4}$ румба. Въ этомъ положеніи кажущееся его разстояніе было около 5 кабельтовыхъ. Онъ дѣлалъ отсчетъ на секстантъ угла, взятаго комендеромъ Дюранъ, послѣ того какъ онъ сталъ на мель и по этому углу разстояніи оказалось $6\frac{1}{4}$ кабельтовыхъ. Этотъ уголъ взять чрезъ 2 минуты послѣ того, какъ узнали, что *Agincourt* на мели. До этого момента *Minotaur* шелъ впередъ. *Minotaur* былъ въ разстояніи отъ берега отъ $2\frac{1}{2}$ до 3 миль. Онъ не знаетъ бралъ-ли еще кто нибудь углы кромѣ комендера Дюранъ.

Комендеръ Дюранъ показалъ, что взялъ уголъ *Agincourt*'а, когда тотъ былъ на мели, но не опредѣлялъ разстоянія по таблицѣ и не слышалъ дѣлалъ-ли это кто-нибудь. Когда я узналъ, что *Agincourt* на мели, онъ казался на 2 румба позади траверза *Minotaur*'а и около 6 кабельтовыхъ разстоянія.

Адмиралъ Стюартъ.—Что же вы дѣлали съ секстантомъ?— Я пробовалъ читать уголъ, но микроскопъ на индексъ былъ поставленъ не по моему фокусу и туго двигался, такъ что я не могъ вѣрно поставить его на фокусъ. Я спросилъ лейтенанта Биркрофта: есть-ли у него секстантъ и на утвердительный отвѣтъ я сказалъ: вы можете быть лучше меня отсчитаете уголъ, я не могу. Между прочимъ, я не знаю, что отвлекло мое вниманіе на пять минутъ. Тогда я спросилъ г. Биркрофта какъ велико разстояніе по углу взятому мною и онъ отвѣчалъ: $6\frac{1}{4}$ кабельтовыхъ. Я всходилъ по кормовому трапу, когда капитанъ сказалъ, что на *Agincourt*'ѣ поднять сигналъ. Сигнальный старшина немедленно посмотрѣлъ сигналъ и сказалъ: на мели. Меня остановилъ штурманскій комендеръ словами: желалъ-бы я знать, какъ его разстояніе? Увидавъ секстантъ, лежавшій на стеклянномъ люкѣ, я взялъ его и спросилъ у штурманскаго комендера: не лучше-ли ему взять уголъ, но онъ не отвѣчалъ и такимъ образомъ я взялъ самъ уголъ. Я былъ наверху пока капитанъ завтракалъ, но мнѣ ничего не было сказано относительно курсовъ. Я только что пришелъ изъ верхней батареи, какъ *Agincourt* сталъ на мель.

На вопросъ капитана Бимиша свидѣтель показаль, что онъ не припомнитъ имѣлъ-ли еще какой разговоръ съ командеромъ Киддль относительно разстоянія до *Agincourt's*.

Лейтенантъ *Бракенбури*, флагъ-офицеръ вице-адмирала Веллеслея, показаль, что онъ былъ на верху со времени построения эскадры въ двѣ колонны до 9 ч. 30 м. и когда въ это время уходилъ съ верху, то *Agincourt* былъ въ превосходномъ положеніи на нашемъ правомъ траверзѣ, согласно сигналу, сдѣланному адмираломъ. Въ слѣдующій разъ я видѣлъ его уже на мели и тогда онъ былъ около двухъ румбовъ позади траверза и въ разстояніи, на глазъ, около шести кабельтовыхъ.

Адмираль *Хиткотъ*.—Можете вы сказать почему вице-адмираль велъ лѣвую колонну въ этотъ день?—Я не знаю навѣрно, но думаю потому, что она была навѣтренною по выходѣ въ проливъ. Я не былъ на верху, когда *Agincourt* сталъ на мель.

Капитанъ *Феллоузъ*.—Существуютъ-ли на *Minotaur's* какія нибудь правила, или обыкновеніе, повѣрять направленіе или разстояніе судовъ эскадры отъ флагмана?—На ютѣ держатся секстаны и углы берутся, когда считаютъ какой-нибудь корабль не на своемъ мѣстѣ.

Кѣмъ и какъ часто?—Углы берутся мною, сигнальнымъ старшиною и сигнальнымъ мичманомъ, сообразно обстоятельствамъ.

Долженъ-ли судъ понимать, что въ это утро углы не брались никѣмъ изъ поименованныхъ вами офицеровъ?—Когда я уходилъ съ верху, эскадра держалась превосходно и я строго приказаль давать мнѣ знать обо всемъ, и такъ какъ никто мнѣ ничего не доносилъ, то я не имѣю причины предполагать, чтобы суда эскадры, когда-нибудь въ это утро, выходили изъ линіи.

Тогда, по вашему мнѣнію, *Agincourt* былъ на своемъ надлежащемъ мѣстѣ, когда приткнулся къ мели?—Я не могу сказать. Если сигнальный старшина, бывшій ответственнымъ на ютѣ, строго исполнялъ свои обязанности, то *Agincourt* долженъ былъ быть на мѣстѣ, такъ какъ онъ не доносилъ мнѣ противнаго.

Когда главному кораблю подвѣтренной колонны приказано было быть въ четырехъ кабельтовахъ отъ адмирала и вы, придя на верхъ, нашли, что подвѣтренная колонна держится въ шести кабельтовахъ, то не доложили-ли вы, какъ флагъ-офицеръ, адмиралу, что она не на мѣстѣ и не сдѣлали-ли сигналъ вступить въ свое мѣсто? Конечно.—Я всегда самъ наблюдаю за этимъ; когда же уйду съ верху, то увѣренъ въ такомъ же хорошемъ наблюдении, чтобы ни одинъ корабль не выходилъ изъ линіи, безъ вѣдома адмирала.

Слѣдовательно вы твердо убѣждены, что передъ самымъ прикосновеніемъ къ мели, *Agincourt* былъ точно на своемъ мѣстѣ, т. е. на траверзѣ въ 4 кабельтовахъ?—Онъ не долженъ былъ быть далѣе, ибо иначе, глазъ сигнальнаго офицера сказалъ бы ему, что онъ не на мѣстѣ; былъ бы взятъ уголъ и мнѣ объ этомъ было бы доложено.

Вы сказали, что когда вы пришли на верхъ, то увидѣли *Agincourt* въ 6 кабельтовахъ на 2 румба позади траверза. Не приписали-ли вы этого положенія тому, что *Minotaur* значительно ушелъ впередъ, въ то время когда *Agincourt* стоялъ?—Дѣйствительнаго разстоянія я не знаю, судя на глазъ, но въ то время я конечно приписывалъ излишекъ въ разстояніи нашему ходу впередъ.

Капитанъ Джонсъ.—Когда *Agincourt* былъ на два румба позади вашего траверза, въ какомъ направленіи, отъ васъ находился *Warrior* и въ какомъ разстояніи отъ *Agincourt*'а?—Мое вниманіе главнымъ образомъ было занято *Agincourt*'омъ; но, сколько я припомню, *Warrior* въ то время положилъ право руля и выходилъ изъ линіи.

Председатель.—Когда вы увидѣли *Agincourt* на мели, то казались-ли вамъ остальные корабли правой колонны на своихъ мѣстахъ относительно соотвѣствующихъ кораблей на вѣтренной колонны?—Навѣтренная колонна ушла впередъ, а *Warrior* и *Northumberland* вышли изъ линіи, сколько я могу судить. Мое вниманіе было вполне занято *Agincourt*'омъ такъ что я не могу дать положительнаго отвѣта, но думаю, что предъ происшествіемъ всѣ суда были на своихъ мѣстахъ.

Капитанъ *Бимингс*.—Если бы мы, предъ постановкой на мель, идя въ такомъ сомкнутомъ строѣ, были когда-нибудь въ разстояніи на два или на три кабельтова больше назначеннаго, то не думаете-ли вы, что сигнальная часть на *Minotaur*’ѣ это замѣтила-бы и донесла—бы вамъ?—Идя подъ парами, въ строѣ сомкнутомъ болѣе обыкновеннаго, я не думаю, чтобы головной корабль подвѣтренной колонны могъ идти такъ далеко, безъ того чтобы мнѣ не донесли объ этомъ.

Штурманскій комендеръ *Найтс*.—Предполагая, что по картѣ банка Пирль идетъ по крайней мѣрѣ на $\frac{3}{4}$ мили къ югу отъ того мѣста на которое мы стали, какъ близко вы считаете *Minotaur* отъ нея?—Я зналъ о существованіи мели Пирль, но гдѣ она находится—я не зналъ. Я уже сказалъ въ какомъ разстояніи по глазомѣру мы находились отъ *Agincourt*’а послѣ того, какъ я увидѣлъ его на мели.

Свидѣтелю было замѣчено, что это не отвѣтъ, на что онъ прибавилъ: не бывши на верху и не зная направленія теченія, я не могу сказать въ какомъ разстояніи мы дѣйствительно проходили мель.

Лейтенантъ *Литльдэлъ*, вахтенный начальникъ на *Minotaur*’ѣ, показалъ, что въ 10 ч. утра *Agincourt* былъ на своемъ мѣстѣ, хотя онъ и не бралъ угловъ и не видѣлъ никого кто ихъ бралъ. Минутъ чрезъ пять послѣ постановки на мель онъ былъ, судя по глазомѣру, отъ двухъ до трехъ румбовъ позади траверза и въ разстояніи отъ 6 до 7 кабельтовыхъ. *Minotaur* въ это время шелъ на SW $\frac{3}{4}$ W по 4 узла. Вниманіе мое было привлечено тѣмъ, что онъ былъ позади и мнѣ сказали, что онъ на мели. Я стоялъ на мостикѣ вмѣстѣ съ штурманскимъ комендеромъ, постоянно бравшимъ пеленги, и могу сказать, что онъ ихъ прокладывалъ по картѣ. Онъ могъ взять пеленгъ *Agincourt*’а въ то время, какъ тотъ сталъ на мель, или черезъ минуту. Я видѣлъ его у компаса берущимъ пеленгъ, и немедленно послѣ того мнѣ приказано было застопорить машину. Теченіе было намъ прямо противное. На вопросы членовъ суда свидѣтель сказалъ: во все время не думалъ, чтобы *Agincourt* былъ близокъ къ опасности. По этому поводу никто при немъ не дѣлалъ замѣчаній. Около 10 ч.

40 м., передъ постановкой на мель, *Agincourt* по его мнѣнію былъ въ разстояніи отъ *Minotaur*'а около 6 кабельтовыхъ, но онъ не бралъ угла. На флагманскомъ суднѣ не было въ обычаѣ, чтобы вахтенный начальникъ заставлялъ вахтеннаго мичмана брать углы и доносить ему; это дѣло флагманскаго сигнальнаго штаба. Капитана онъ видѣлъ на верху за пять минутъ до происшествія. Когда корабли эскадры не на своемъ мѣстѣ, то объ этомъ доносятъ днемъ только флагъ-офицеру, а ночью, сверхъ того, и вахтенному начальнику. Онъ того мнѣнія, что *Agincourt* былъ не на мѣстѣ еще до постановки на мель. На вопросъ, принимаетъ-ли онъ въ соображеніе, что *Agincourt* стоялъ, а *Minotaur* шелъ впередъ, свидѣтель отвѣчалъ, что онъ думаетъ, *Agincourt* былъ въ 6 кабельтовахъ еще до постановки на мель. Штурманскій комендеръ не сообщалъ ему о своемъ намѣреніи перемѣнить курсы, а прямо обращался къ капитану и говорилъ ему объ этомъ уже впослѣдствіи, послѣ спуска сигнала. Приказанія рулевымъ также отдавалъ не онъ, а штурманскій комендеръ, но выполнѣлъ съ его вѣдома и утвержденія, какъ вахтеннаго начальника. Приказаніе застопорить машину было отдано ему и онъ узналъ о причинѣ чрезъ двѣ или три минуты, потому что онъ не зналъ еще тогда что *Agincourt* на мели. Онъ думалъ, что *Minotaur* пройдетъ Пирль въ разстояніи одной мили. Онъ не обязанъ былъ никому сообщать о томъ, что *Aginourt* пройдетъ мель въ четырехъ кабельтовахъ.

Капитанъ *Кудъ*.—Вы имѣли доступъ къ картѣ и знали положеніе мели, то не считали-ли что правая колонна не имѣетъ достаточнаго простора, чтобы миновать опасность?—Я не проводилъ курсовъ на картѣ и не имѣлъ причинъ сомнѣваться въ безопасности курса, которымъ мнѣ приказано было держать.

Какъ вахтенный начальникъ, не удостовѣрялись-ли вы о своемъ собственномъ пунктѣ незадолго до постановки *Agin-court*'а на мель?—Нѣтъ.

Капитанъ *Биммиш*.—Вы сказали, что въ 10 ч. 40 м. мы были на два кабельтова дальше надлежащаго. Обратили-ли вы чье-нибудь вниманіе на этотъ фактъ?—Нѣтъ.

Штурманскій комендеръ *Муръ*, передопрошенный, показалъ, что по пеленгамъ, взятымъ съ *Minotaur'a* въ 10 ч. 45 м., онъ оказывается близко къ восьми кабельтовамъ отъ ближайшей части банки Пирль, которую онъ въ это время проходилъ. По пеленгамъ съ *Monarch'a* въ это же время, оказывается, что онъ проходилъ въ разстояніи отъ 6 до 7 кабельтовыхъ.

На вопросъ капитана *Биммша* свидѣтель сказалъ, что если бы было очевидно доказано, что, по углу, взятому съ *Minotaur'a*, онъ былъ отъ *Agincourt'a* въ $6\frac{1}{4}$ кабельтовахъ, то заключеніе о его мѣстѣ было бы значительно измѣнено. На вопросъ комендера *Найта* свидѣтель сказалъ, что пункты, взятые для пеленговъ въ 10 ч. 45 м., были Гарсія и Карнаро въ створѣ и мысъ Европа по пеленгу. Ни одинъ изъ этихъ пунктовъ не рекомендуется въ лоціи, какъ дневные знаки, обезпечивающіе проходъ мимо Пирль. Маякъ на мысѣ Европа служить ночнымъ знакомъ. Онъ признаетъ, что пеленгъ мыса Европа такъ же надеженъ какъ и маяка Тарифа. По пеленгамъ *Minotaur'a* онъ ночью былъ бы въ безопасности, а *Agincourt*, такъ же какъ и вся подвѣтренная колонна, были въ опасности. Если бы онъ управлялъ *Minotaur'омъ*, то бралъ бы тѣ же пеленги что и онъ. Пеленги *Agincourt'a* въ 10 ч. 30 м. были также надежны.

Капитанъ достопочтенный *Глинъ*, командиръ *Warrior'a* показалъ, что онъ держался въ кильватеръ *Agincourt'у* и на траверзѣ у *Hercules'a*, въ разстояніи $2\frac{1}{4}$ кабельтовыхъ отъ первого. Онъ узналъ о постановкѣ на мель, потому что *Agincourt* остановилъ машину. Городъ С.-Рокъ былъ хорошо открытъ изъ-за Кабриты, а башня Гвалмази не была открыта изъ-за Асебуке. Онъ считалъ себя отъ испанскаго берега въ разстояніи одной мили, такъ какъ состояніе атмосферы удаляло береговые предметы, въ чемъ онъ убѣдился, бывши вечеромъ на *Agincourt'ѣ*. *Agincourt*, какъ казалось, былъ въ пяти кабельтовахъ отъ *Minotaur'a* но въ продолженіе всего утра держался хорошо. Теченіе въ томъ мѣстѣ, гдѣ былъ *Warrior*, шло почти на OSO, а на томъ гдѣ сталъ *Agincort* совсѣмъ другое; оно шло водоворотомъ и прижимало его къ испанскому берегу. Свидѣтель считалъ курсъ рискованнымъ, если не опаснымъ.

Онъ обращалъ вниманіе штурманскаго комендера и вахтеннаго начальника на положеніе банки Пирль и думалъ, что если теченіе идетъ на OSO, то правая колонна пройдетъ ее въ двухъ кабельтовахъ. Онъ болѣе боялся тихаго хода, сносившаго корабля, чѣмъ настоящей опасности. Онъ не считалъ себя въ правѣ, слѣдуя въ эскадрѣ, подъ парами, въ сомкнутомъ строю, выйти изъ линіи или поднять сигналъ объ опасности въ присутствіи двухъ флагмановъ и одного старшаго его капитана, и думаетъ, что не былъ бы оправданъ; причемъ для *Warrior'a* не предстояло немедленной опасности. Въ дальнѣйшемъ своемъ показаніи онъ развиваетъ ту же мысль, приписываетъ постановку на мель *Agincourt'a* курсу слишкомъ близкому къ берегу и сильному и неправильному теченію возлѣ самой банки Пирль и хвалитъ усердіе и знаніе штурманскаго комендера *Найта*, служившаго подъ его командой на *Agincourt'ѣ*.

На седьмой день засѣданій суда вице-адмиралъ *Веллслей*, вызванный вновь въ качествѣ свидѣтеля, сказалъ: я желаю дать нѣкоторое объясненіе суду. Изъ отчетовъ, печатаемыхъ въ газетахъ, я узналъ, что одинъ или два свидѣтеля были спрошены о причинѣ, по которой *Minotaur* велъ лѣвую колонну, а не правую, утромъ 1-го іюля, и какъ только одинъ я могу дать суду требуемый отвѣтъ. то и спѣшу это сдѣлать. Въ инструкціяхъ для управленія флотомъ ничего не сказано о томъ, чтобы командующій велъ ту или другую колонну; но въ то утро я намѣревался вести на *Minotaur'ѣ* правую колонну и сигналъ объ этомъ былъ уже пристопоренъ; но, принимая въ соображеніе два обстоятельства, я перемѣнилъ свое намѣреніе. Первое состояло въ томъ, что, при бывшемъ расположеніи судовъ на якорѣ, при моемъ вступленіи въ голову лѣвой колонны, всѣ суда немедленно могли занять свои мѣста, а второе и главное обстоятельство было то, что я взялъ съ собою сэра Друммонда Хэя, нашего посланника въ Марокко, съ его семействомъ, въ предположеніи высадить ихъ въ Танжерѣ, куда они отправлялись, и для этой цѣли приказалъ канонерской лодкѣ *Pigeon*, шедшей въ Кадиксъ, быть на буксирѣ у *Northumberland*, такъ какъ

на этой лодкѣ я намѣренъ былъ перевезти семейство посланника на берегъ. Слѣдовательно, намѣреваясь идти вдоль Варварійскаго берега, лѣвая колонна становилась ближайшею къ берегу, почему я и считалъ за лучшее быть въ головѣ ея.

Предсѣдатель.—Обращаясь къ отвѣту въ вашемъ послѣднемъ показаніи, скажите, какія причины заставили васъ утвердить расположеніе курсовъ эскадры утромъ 1 іюля? — Уходя съ верху я заботился о томъ, чтобы курсы не мѣнялись слишкомъ поспѣшно и съ этой цѣлью я приказалъ, чтобы всякій разъ, когда, по мнѣнію штурманскаго комендера, нужно было перемѣнить курсъ, докладывали мнѣ. Выраженіемъ «я руководился мнѣніемъ штурманскаго комендера» я разумѣлъ его соображенія, которымъ я вполне довѣрялъ.

Были-ли вы вполне ознакомлены съ причинами, заставлявшими располагать такимъ образомъ курсами и опасностями, которымъ подвергалась эскадра идя ими?—Нѣтъ, и изъ предшествовавшихъ событій и того мнѣнія, что штурманскій комендеръ, совѣтуя эти курсы, былъ вполне увѣренъ въ ихъ безопасности и даже послѣ утвержденія послѣдняго курса WSW, ходя по кормовой галлерей и смотря на варварійской и испанскій берега, я чувствовалъ себя совершенно покойнымъ относительно достаточнаго разстоянія отъ послѣдняго.

Послѣ вице-адмирала Веллеслея былъ вызванъ штурманскій комендеръ *Мэй* съ *Warrior*'а, который, относительно разстоянія до *Agincourt*'а показалъ, что во время постановки послѣдняго на мель, *Warrior* былъ отъ 2 до 2 $\frac{1}{4}$ кабельтовыхъ, и въ это время по лоту глубина была 18 сажень, а до того, хотя и бросали постоянно лоть, но глубины не доставали. Когда приближались къ испанскому берегу, то безпокойство его, относительно курса, возросло до тревоги и онъ ждалъ, что *Agincourt* сядетъ на банку. Безпокойство свое онъ сообщилъ прежде всего капитану, а за пять или за десять минутъ до происшествія—вахтенному начальнику самымъ выразительнымъ образомъ; но на *Warrior*'ѣ ничего не было сдѣлано, кромѣ усиленнаго вниманія и бдительности. Онъ не испытывалъ ни малѣйшаго затрудненія въ опредѣ-

леніи разстоянія до берега по глазомѣру. Онъ не прокладывалъ мѣста корабля на картѣ, а велъ его по опознательнымъ знакамъ. На карту былъ положенъ только одинъ пунктъ тотчасъ послѣ удаленія отъ опасности. Онъ думаетъ, что *Minotaur* шелъ въ шести кабельтовахъ отъ середины банки и въ пяти отъ ея края. Если бы онъ велъ корабль не въ эскадрѣ, то не пошелъ бы такъ близко.

На вопросъ адмирала *Хиткота*: какимъ образомъ могло случиться, что при томъ безпокойствѣ и тревогѣ, какія, вы говорите, вы испытывали, вы ждали, что *Agincourt* сядетъ на мель, не предпринявъ ни малѣйшихъ попытокъ предупредить объ опасности?—Я ждалъ, что онъ сядетъ и сдѣлалъ попытку, которая казалась мнѣ пригодною—сообщилъ вахтенному начальнику, но опасности не было до самаго послѣдняго момента, если она была видима и извѣстна и ее намѣревались обойти. Человѣкъ можетъ держать прямо на камень, чтобы противиться теченію, а потомъ вдругъ поворотить и обойти опасность. Въ теченіе всего плаванія я былъ вполне убѣжденъ въ точности моихъ опредѣленій мѣста судна и ни разу не сомнѣвался въ его положеніи. За 20 минутъ до происшествія я показывалъ на картѣ мѣсто *Warrior*'а капитану. Мнѣ не было извѣстно мнѣніе капитана Глина, что испанскій берегъ казался ему дальше, чѣмъ онъ былъ въ дѣйствительности; мое мнѣніе составилось независимо отъ его, и я зналъ, что мы идемъ на банку Пирль. Я не знаю былъ-ли *Warrior* на своемъ мѣстѣ относительно *Minotaur*'а потому, что это дѣло вахтеннаго начальника, а *Agincourt* отъ *Minotaur*'а былъ не на столько дальше требуемаго, чтобы обратить на это мое вниманіе.

Предсѣдатель.—Въ то время, какъ вы смотрѣли, что *Agincourt* идетъ къ угрожающей ему опасности, то думали-ли вы до послѣдней минуты, что онъ ее знаетъ и хочетъ положить право на бортъ, чтобы обогнуть ее?—Я не сомнѣвался, что она ему извѣстна, но не былъ увѣренъ въ томъ, что онъ предприметъ, такъ что мнѣ пришла даже мысль, что онъ хочетъ обойти Пирль съ сѣверной стороны.

По мнѣнію свидѣтеля теченіе имѣло очень мало вліянія на постановку *Agincourt*'а на мель, но онъ не имѣлъ случая наблюдать теченія около него послѣ постановки. Настоящая причина постановки состояла въ томъ, что вице-адмиралъ велъ эскадру съ меньшимъ благоразуміемъ и осторожностью противъ обыкновеннаго, а *Agincourt* правилъ прямо на камень или потому, что капитанъ его не зналъ о близости опасности, или потому, что хотя и зналъ, но считалъ себя связаннымъ слишкомъ много положеніемъ, какое ему приказано было держать. Свидѣтель до того былъ увѣренъ въ очевидности опасности для всей правой колонны, что онъ думалъ, что она извѣстна *Agincourt*'у.

Въ вопросахъ, предложенныхъ капитаномъ Бимишъ, послѣдній замѣтилъ, что уже будучи на мели, *Agincourt*, не предупрежденный объ опасности, думалъ о спасеніи *Warrior*'а, что если, какъ говоритъ свидѣтель, онъ не говорилъ капитану Глину объ опасности потому, что его не было наверху, то онъ могъ просить вахтеннаго начальника послать къ нему. Изъ другихъ вопросовъ капитана Бимиша видно, что онъ сомнѣвается, чтобы штурманскій комендеръ Мэй зналъ объ опасности, такъ положительно, какъ онъ говорить.

Штурманскій комендеръ *Найтъ*.—Когда вы были исполнены тревогою, то не думали-ли, что необходимо взять пеленги, чтобы удостовѣриться въ истинномъ положеніи судна?—Я настаиваю на томъ, что я зналъ истинное положеніе судна по опознательнымъ знакамъ и, слѣдовательно, не видѣлъ необходимости брать пеленги.

До того свидѣтель показывалъ, что въ лоціи сказано, что церкви С.-Рока съ мысомъ Кабрита должны быть въ *большомъ раствѣрѣ*; Найтъ указалъ на страницу 286, гдѣ сказано просто *въ раствѣрѣ*. Свидѣтель не зналъ, что офицерамъ эскадры канала дозволены частные переговоры помощію семафора, и во время тревожнаго его состоянія онъ не осмѣлился-бы предупредить отъ этомъ Найта, потому что думаетъ, что подобные переговоры въ подобный моментъ можетъ дѣлать только капитанъ.

Лейтенантъ *de-Хоттонъ*, вахтенный начальник на *Warrior*’ѣ, не подтвердилъ показанія Мэя о томъ, что тотъ говорилъ ему объ опасности за 5 или за 10 минутъ. Дѣло было такъ: когда *Agincourt* положилъ право руля, свидѣтель сказалъ объ этомъ Мэю, на что тотъ отвѣчалъ: «мы слишкомъ много зашли къ берегу; намъ здѣсь нечего дѣлать; я не знаю зачѣмъ они насъ прижали». Свидѣтель спросилъ: «не лучше-ли послать сказать капитану», но Мэй не успѣлъ отвѣтить, какъ сигнальщикъ доложилъ, что *Agincourt* остановился. До этого никакихъ другихъ замѣчаній не было сдѣлано относительно близости испанскаго берега. Тотчасъ послѣ этого свидѣтель остановилъ машину, и когда Мэй сказалъ, что онъ думаетъ, что *Agincourt* на мели, то свидѣтель приказалъ въ машину дать полный задній ходъ и послалъ людей убирать паруса; въ это время *Warrior* успѣлъ приблизиться къ *Agincourt*’у на кабельтовъ и пошелъ назадъ, когда остановился. Тогда вышелъ капитанъ и принялъ команду.

На вопросы членовъ суда свидѣтель показалъ, что *Warrior* былъ ближе къ берегу, чѣмъ считалъ его комендеръ Мэй. Такое мнѣніе онъ составилъ потому, что еслибы Мэй зналъ о близости опасности, то сказалъ бы ему, а между тѣмъ до самаго происшествія онъ не говорилъ о своемъ безпокойствѣ, переходившемъ въ тревогу. Еслибы Мэй сообщилъ ему свои опасенія о курсѣ *Agincourt*’а, то онъ не сдѣлалъ бы сигнала, предостерегающаго его, безъ приказанія капитана.

Штурманскій комендеръ *Макфарланъ*, съ *Northumberland*’а показалъ, что послѣдній шелъ третьимъ и послѣднимъ кораблемъ правой колонны и ничего особеннаго до постановки *Agincourt*’а не случилось. На вопросы же предсѣдателя и членовъ суда онъ пояснилъ, что, приближаясь къ испанскому берегу, онъ бралъ пеленги и прокладывалъ ихъ на картѣ, но потомъ стиралъ и у него остался только одинъ пунктъ на картѣ, опредѣленный около 10 ч. 30 м. по створу Тарифы съ Фрайяль и по пеленгу Карнаро. До этого пункта курсъ считалъ близкимъ къ берегу, но не опаснымъ. Откуда же курсъ велъ въ разстояніи одного или двухъ кабельтововъ отъ внѣшней стороны пятисаженной

глубины окружающей Пирль. Въ это время онъ не замѣтилъ, чтобы *Agincourt* былъ не на своемъ мѣстѣ и не чувствовалъ безпокойства объ его участи, такъ какъ курсъ всегда могъ быть измѣненъ, и хотя я замѣтилъ вахтенному начальнику, что я не пошелъ бы такъ близко, какъ *Agincourt*, но примѣтныя мѣста, по которымъ можно обогнуть Пирль, съ *Northumberland'a*, были хорошо видны, поэтому я и не опредѣлялъ пунктовъ своего судна, а бралъ пеленги только для того, чтобы знать на сколько мы подвигаемся впередъ. Комендеромъ на *Northumberland'ѣ* свидѣтель служить болѣе двухъ лѣтъ и до этого входилъ и выходилъ изъ Гибралтарской бухты отъ 20 до 30 разъ, но никогда не проходилъ такъ близко къ Пирль. Онъ не опредѣлялъ разстоянія между колоннами, а потому не можетъ сказать ничего положительнаго относительно разстоянія *Agincourt'a* отъ *Minotaur'a*. Видѣлъ, что *Northumberland* находился въ пространствѣ сектора краснаго огня, означенномъ на картѣ, но продолжалъ бы слѣдовать въ кильватеръ за *Agincourt'омъ* и *Warrior'омъ* если бы не сѣлъ на мель. Не доносилъ капитану о томъ что не пошелъ бы такъ близко, какъ *Agincourt*. Теченія по пеленгамъ не замѣчалъ, но послѣ постановки на мель *Agincourt'a* видѣлъ сильное теченіе около Пирль, почему и думалъ, что курсъ отъ пункта въ 10 ч. 30 м. проведетъ *Northumberland* мимо Пирль. Не могу сказать, что бы я предпринялъ, если бы *Northumberland* несло теченіемъ на банку, такъ какъ теченіе, по видимому, направлялось прямо противъ курса, а сказалъ вахтенному офицеру, что не пошелъ бы такъ близко, какъ *Agincourt*, потому, что добровольно не сталъ бы проходить въ одномъ кабельтовѣ отъ мели; это разстояніе такъ мало, что достаточно легкаго теченія, чтобы снести судно на мель, и эту близость курса къ опасности я и считаю единственною причиною постановки его на камень. Если бы я шелъ одинъ, то продолжалъ бы идти изъ Гибралтарской бухты къ югу до тѣхъ поръ, пока Тарифскій маякъ не показалъ бы, что банка Пирль пройдена. Если бы велъ эскадру, то поступилъ бы такъ же.

Капитанъ *Фолей*.—Предполагая, что *Agincourt* и *Warrior* прошли благополучно Пирль, то послѣ опредѣленія пункта въ 10 ч. 30 м. предложили-ли бы вы капитану измѣнить курсъ къ S, или же вы рисковали бы идти прежнимъ курсомъ, въ кильватеръ передовымъ кораблямъ, зная о близости опасности?—Я бы руководился примѣтами опознательныхъ знаковъ: если бы они были хорошо видны въ растворѣ, я пошелъ бы прежнимъ курсомъ, въ противномъ случаѣ просилъ бы перемѣнить курсъ.

Не слѣдовало ли вамъ, какъ штурманскому офицеру, сомнѣвавшемуся въ безопасности курса, которымъ приказано было держать, довести до свѣдѣнія капитана о вашемъ сомнѣніи?—Конечно.

Можете вы объяснить, почему въ этомъ случаѣ вы не уведомили вашего капитана?—Потому что я не считалъ опасность неизбежною и потому, что я уже замѣчалъ капитану, что мы правили курсами близкими къ берегу еще до 10 ч. 30 мин.

Когда курсъ измѣняется по сигналу, существуетъ ли обыкновеніе проложить его по картѣ и показать капитану?—Да, но не въ такъ называемыхъ лоцманскихъ водахъ.

Не болѣе-ли необходимо прокладывать новый курсъ въ лоцманскихъ водахъ, гдѣ много опасностей, чѣмъ на чистомъ мѣстѣ въ морѣ? — Во многихъ случаяхъ это совершенно невозможно дѣлать.

Если вы знали, что тѣмъ курсомъ которымъ вы шли, вы должны пройти банку Пирль въ разстояніи двухъ кабельтововъ, то не считали ли вы своею обязанностью донести объ этомъ капитану для того, чтобы онъ одобрилъ и утвердилъ такой близкій проходъ отъ мели? — Не при существовавшихъ обстоятельствахъ, то есть когда мы были въ линіи.

Извѣстно ли вамъ, что въ инструкціяхъ положительно сказано, что капитанъ отвѣтствуетъ за курсы?—Да.

Если бы вся отвѣтственность лежала только на васъ, то пошли бы вы такъ близко къ банкѣ Пирль?—Безъ приказанія не пошелъ бы, а по приказу, да, — и тогда отвѣтственность была бы съ меня снята.

Лейтенантъ *Белль*.—Плавая въ эскадрѣ, подъ парами въ соменutomъ строю, возможно-ли, по вашему мнѣнію, вахтенному начальнику обращать должное вниманіе на курсы и плаваніе?—Я думаю, его вниманіе должно быть вполне занято содержаніемъ своего мѣста въ строю и обыкновенными обязанностями вахтеннаго начальника.

Извѣстно ли вамъ также, что держать свое мѣсто гораздо затруднительнѣе для головного корабля подвѣтренной колонны, чѣмъ для всякаго другаго?—Да.

Штурманскій комендеръ *Найтъ*.—Если бы вы вели флотъ, то при какомъ пеленгѣ Тарифскаго маяка вы склонили бы курсъ къ W?—Около W1N.

Остается ли въ красномъ секторѣ маяка Европа нѣкоторое пространство для плаванія судовъ днемъ въ случаѣ нужды?—Остается, но немного.

Въ прибавленіе къ тому, что вы сказали о причинахъ постановки на мель *Agincourt's*, не можете ли вы сказать, что и адмиралтейская лодія имѣла вліяніе на это происшествіе?—Да.

Вы говорили о дневныхъ знакахъ, упоминаемыхъ лодіею для обхода Пирль: признаете ли нѣтъ эти знаки, судя по результатамъ, такими, что на нихъ можно положиться?—Нѣтъ, сколько мнѣ извѣстно изъ того, что я узналъ.

Предсѣдатель.—Зная то, что вы теперь знаете относительно знаковъ и положенія Пирль, достаточны ли примѣты, предлагаемыя лодіею для того, чтобы во-время предупредить васъ о приближеніи къ опасности?—Да.

Лордъ *Джонъ-Хэй*.—Какъ вы думаете, у вахтеннаго начальника на *Agincourt's* было время заботясь о сохраненіи своего мѣста, наблюдать въ то же время, за тѣмъ, чтобы не приближаться къ берегу болѣе чѣмъ на одну милю.—Да.

Было-ли у него время, наблюдая за этимъ, спросить у штурманскаго комендера о томъ, опасенъ или безопасенъ курсъ?—Было.

На вопросъ капитана *Кудъ*, свидѣтель отвѣчалъ, что онъ потому согласился на вопросъ о вліяніи адмиралтейской лодіи на постановку на мель *Agincourt's* что ему говорить,

что примѣтныя мѣста были въ растворѣ, когда онъ уже былъ на мели; если это такъ, то лоція имѣла вліяніе на происшествіе, но самъ я не знаю были ли примѣтныя мѣста видны въ растворѣ или нѣтъ.

Капитанъ *Александръ*, командиръ *Northumberland'a*, показалъ, что штурманскій комендеръ сказалъ ему, между прочимъ, что курсъ идетъ къ берегу ближе обыкновеннаго, передъ самымъ тѣмъ временемъ, когда въ 10 ч. 30 м. онъ перемѣненъ былъ на WSW и за тѣмъ больше не было разговоровъ объ опасности курса. По его мнѣнію, во время остановки, корабли правой колонны были въ надлежащемъ разстояніи отъ соотвѣствующихъ кораблей лѣвой.

Капитанъ *Фолей*. — Удивились ли бы вы, услыхавъ, что штурманскій комендеръ желаетъ вести ввѣренный вамъ корабль въ двухъ кабельтовахъ отъ камня Пирль безъ увѣдомленія васъ, когда вы шли въ эскадрѣ? — Я думаю, онъ долженъ былъ мнѣ сказать, что курсъ, назначенный флоту, ведетъ корабль къ опасности.

Когда перемѣняются курсы, то не обязанъ ли штурманскій комендеръ принести вамъ карту съ проложеннымъ на ней курсомъ и указать не ведетъ ли этотъ курсъ къ опасности, или же вы сами должны отыскивать это? — Этотъ вопросъ требуетъ трехъ отвѣтовъ; на первый пунктъ я отвѣчаю—нѣтъ, потому что курсы постоянно перемѣняются чрезъ пять минутъ при подобныхъ обстоятельствахъ; на второй пунктъ—да, конечно; на третій—моя обязанность состоитъ въ томъ, чтобы успокоивая самого себя, удостовѣриться, что кораблемъ правятъ съ должнымъ вниманіемъ и безопасностью.

Штурманскій комендеръ Муръ принесъ карты, на которыхъ проложены были пеленги *Monarch'a*, взятые изъ засвидѣтельствованной копіи его шканечнаго журнала. По двумъ пеленгамъ оказалось, что *Monarch* въ моментъ постановки *Agincourt'a* на мель находился отъ него въ $7\frac{1}{2}$ кабельтовахъ, а по одному пеленгу и разстоянію—въ 6 кабельтовахъ. По этому положенію *Monarch'a*, если онъ держался отъ *Minotaur'a* въ должномъ положеніи, мѣсто послѣдняго отъ *Agincourt'a* можетъ быть опредѣлено въ 6 кабельтововъ.

*

Штурманскій комендеръ *Фокнеръ*, съ *Hercules'a*, сказалъ, что въ моментъ постановки *Agincourt'a* онъ опредѣлилъ свое мѣсто по двумъ пеленгамъ, а мѣсто *Agincourt* по углу его рангоута; пеленги онъ бралъ самъ, а уголъ—вахтенный офицеръ. *Agincourt* былъ въ то время на NNW въ 6 кабельтовахъ. Все время правая колонна была, по видимому, въ надлежащемъ положеніи. Онъ представилъ планъ камня Пирль, съ промѣромъ кругомъ, адмиралу Веллеслею. Свидѣтелю приказано было опредѣлить положеніе *Agincourt'a* на камнѣ и онъ думаетъ, что тотъ былъ немногимъ далѣе четырехъ кабельтовыхъ отъ *Minotaur'a*, когда сѣлъ на мель. По сильному теченію, шедшему по лѣвому крамболу, онъ полагаетъ возможнымъ, что его снесло на одинъ или два кабельтова въ теченіе четырехъ или пяти минутъ и съ такимъ порывомъ теченія нельзя было справиться. Хотя свидѣтель и думалъ, что курсъ близокъ къ берегу, но такъ какъ съ *Hercules'a* опознательные знаки были хорошо открыты, то онъ и не беспокоился за правую колонну.

Этимъ закончился допросъ по обвиненію и за тѣмъ, по просьбѣ подсудимыхъ, судъ далъ имъ три дня для приготовленія къ защитѣ.

Въ защитительной своей рѣчи капитанъ *Бимингъ* представлялъ на видъ превосходное сохраненіе своего мѣста въ строю *Agincourt'омъ*, что онъ былъ постоянно на мостикѣ и что онъ ни разу не имѣлъ достаточнаго опасенія, чтобы оправдать сигналъ вице-адмиралу объ опасности, хотя онъ и видѣлъ, что курсъ былъ необыкновенно близокъ къ Пирль, гораздо ближе, чѣмъ онъ самъ бы держался. Когда корабль сталъ на мель, онъ былъ внизу и совѣтовался съ докторомъ о своей болѣзни; но онъ не имѣлъ причинъ думать, чтобы какая-нибудь предосторожность была упущена. Когда *Agin-court* сталъ, всевозможное было сдѣлано, чтобы снять его съ мели. Ничего не случилось, чтобы ослабить предположеніе о безопасности курса, назначеннаго начальникомъ эскадры. Обращаясь къ адмиралтейской лоціи береговъ Испаніи, подсудимый сказалъ, что, вѣроятно, вслѣдствіе зависти прежняго испанскаго правительства, недопускаявшей англійскихъ гидро-

графовъ и съемщиковъ на свои берега, никто изъ англійскихъ офицеровъ не можетъ быть прямо отвѣтственъ за какую-нибудь часть лоціи этой полосы Гибралтарскаго пролива. Эта лоція есть, конечно, только компиляція извѣстныхъ испанскихъ сочиненій, обращаясь къ которымъ видно, что она отличается отъ нихъ, хотя и въ незначительныхъ, но существенныхъ пунктахъ относительно обхода Пирль. Сверхъ того, онъ представляетъ показанія мѣстныхъ жителей, что есть мели, которыя не означены ни на какихъ картахъ. Далѣе видно, что *Agincourt* попалъ въ сильное теченіе прилива, существующее кругомъ Пирль, котораго не было возможности ни опредѣлить, ни предостеречься.

Лейтенантъ Белль въ своей защитѣ настаивалъ на томъ, что, такъ какъ онъ не имѣлъ предчувствія относительно опасности судна, и какъ другія его обязанности мѣшали ему обращать строгое вниманіе на управленіе рулемъ, то онъ предоставилъ это подлежащимъ офицерамъ.

Штурманскій комендеръ *Найтъ* представилъ, что онъ не былъ свободнымъ дѣятелемъ, будучи руководимъ флагманскимъ судномъ. *Agincourt* держался на своемъ мѣстѣ, пока не былъ снесенъ теченіемъ, идущимъ кругомъ Пирль, и которое незамѣтнымъ образомъ увлекло его на $1\frac{1}{2}$ кабельтова въ теченіе трехъ минутъ. Въ самый моментъ постановки они разсматривали двѣ вѣхи, которыя означаютъ на картѣ мѣсто камня, но, какъ потомъ оказалось, они слишкомъ много обросли хворостомъ, чтобы явственно можно было ихъ видѣть. Онъ имѣлъ полное довѣріе къ приказаніямъ съ *Minotaur'a*. Онъ приписываетъ несчастіе главнѣйше неточностямъ, заключающимся въ лоціи, и указываетъ на свою 25 лѣтнюю службу и свое до сихъ поръ безпорочное имя.

Подсудимые были привѣтствованы и призывали свидѣтелей показать, что съ ихъ стороны не было небрежности.

Штурманскій комендеръ *Фокнеръ* съ *Hercules'a* сказалъ, что адмиралтейская лоція привлекла корабли къ опасности.

Послѣ того происходилъ передопросъ свидѣтелей.

Вице адмиралу Веллеслею предложенъ былъ слѣдующій вопросъ. Въ вашемъ донесеніи адмиралтейству, отъ 10 іюля, вы выражаете мнѣніе, что корабли были снесены незамѣтно къ берегу и *Agincourt*, ближайшій къ нему, подвергался наиболѣе другихъ силъ теченія. Потрудитесь сообщить суду на чемъ основано это мнѣніе?—Сдѣлавъ сигналъ о перестроеніи флота послѣ постановки *Agincourt*'а, я сѣлъ на шлюпку и отправился къ нему подъ веслами. На половинѣ пути я замѣтилъ, что теченіе такъ сильно, что мнѣ до него не добраться, почему я и принужденъ былъ пересѣсть на канонерскую лодку *Pigeon*, которая взяла мой катеръ на буксиръ. Когда я вышелъ на *Agincourt*, то нашелъ, что теченіе, направлявшееся вдоль его, имѣло скорость отъ 5 до 6 узловъ, тогда какъ до половины пути я замѣчалъ по берегу что, мы шли хорошо.

Если на второй половинѣ пути вы замѣтили по береговымъ предметамъ, что теченіе усилилось, то не могли ли того же замѣтить и офицеры *Agincourt*'а предъ постановкой его на мель?—Они могли замѣтить уменьшеніе своего хода и не такъ легко, какъ я, потому что могли наблюдать только береговые предметы, а я имѣлъ предъ берегомъ *Agincourt*, по которому и замѣчалъ усиливающееся теченіе и что меня сносило болѣе прежняго.

Но если бы съ *Agincourt*'а смотрѣли на башню Гвалмази и Асебуке, которыхъ створъ былъ перпендикуляренъ къ теченію, то могли ли замѣтить, что теченіемъ несетъ къ берегу?—Да.

Были ли хорошо видны эти знаки съ *Agincourt*'а?—Да, въ трубу. Они были видны и простымъ глазомъ, но труба была необходима, чтобы отыскать башню между окружающими предметами. Створъ этихъ двухъ пунктовъ былъ видѣнъ съ мостика; что же касается до С.-Рока и Кабриты, то при высокой водѣ, когда внѣшнія скалы покрыты водою, С.-Рокъ съ Кабритой видѣнъ былъ въ растворѣ, а при малой водѣ половина города С.-Рока была закрыта внѣшними скалами.

Были-ли снабжены флагманскій и другіе корабли эскадры картами теченій приложенными къ книгѣ «Manuel de Navigation», представленной капитаномъ Бимишъ, въ которой съ точностью обозначены приливныя теченія около Гибралтара, въ особенности то, что испытала эскадра въ то утро, а именно, что теченіе сначала шло къ югу, потомъ къ западу и, наконецъ, къ востоку?—Я не могу сказать, такъ какъ я не видѣлъ этой книги и не зналъ о ея существованіи.

Замѣтили ли вы, что *Agincourt* на мели былъ въ пространствѣ сектора краснаго огня, означеннаго на картѣ въ предостереженіе отъ опасности?—Я видѣлъ красный огонь съ *Agincourt*'а ночью. Другіе признаки я считаю чрезвычайно дурными—дурными въ томъ смыслѣ, что они створяются.

Если бы *Agincourt*, встрѣтя усиливающееся теченіе, направился къ югу, то не сталъ ли бы онъ видѣть башню Гвалмази съ Асебуке постепенно растворяющимися, и не лучше ли это было, чѣмъ держать ихъ въ створѣ?—По мѣрѣ того, какъ онъ подвигался бы къ югу, эти знаки все болѣе и болѣе растворялись бы.

Какимъ образомъ должно было сильное теченіе, встрѣченное вами на катерѣ, дѣйствовать на *Agincourt*, когда онъ шелъ на WSW. — Оно подавало его назадъ и немного къ берегу; но когда я былъ вблизи *Agincourt*'а, то мнѣ показалось, что около него былъ случайный водоворотъ.

Поддержаніе своего мѣста въ строю не есть ли одна изъ обязанностей первостепенной важности для того, чтобы флотъ былъ всегда готовъ ко всякой могущей быть эволюціи, и особенно при плаваніи подъ парами?—Да, я считаю ее величайшей важности и въ дѣйствительности совершенно необходимой для безопасности судовъ и для правильнаго построенія во всякій ордеръ, какой можетъ быть приказанъ въ данную минуту, безъ предваренія.

Капитанъ *Глинъ* сказалъ, что въ разговорѣ съ штурманскимъ комендеромъ *Мей* на мостикѣ *Warrior*'а слово опасность не было употреблено и что онъ считалъ, что правая колонна пройдетъ Пирлъ въ двухъ кабельтовахъ. Онъ счи-

талъ такой курсъ близкимъ и рискованнымъ, но ничего не зналъ о безпокойствѣ и тревогѣ г. Мэя.

Патерсонъ, старшій механикъ на *Agincourt*'ѣ, показаль, что со съемеи съ якоря ходъ перемѣнялся 18 разъ. Ударъ, при постановѣ на мель, въ машинѣ былъ слышенъ.

Г. *О'Бринъ*, хирургъ, сказалъ, что онъ только слышалъ какъ капитанъ Бимишъ жаловался на болѣзнь до происшествія.

Барнесъ, канонеръ морской артиллеріи, показаль, что капитанъ Бимишъ вошелъ въ свою каюту за восемь минутъ до постановки на мель.

На послѣдній, 10 день засѣданій былъ вызванъ штурманскій комендеръ *Фокнеръ*, которому поручено было изслѣдованіе и промѣръ той части банки *Пирль*, которая носитъ названіе камня *Пирль*. Изъ его показаній оказывается, что онъ нѣсколько разъ дѣлалъ промѣръ того пространства, на которомъ стоялъ *Agincourt* и только одинъ разъ могъ достать 12 футовую глубину, которую въ другой разъ не могъ отыскать; подъ бушпритомъ *Agincourt*'а, глубина была 6 сажень. Возвышеніе и пониженіе прилива, по его мнѣнію, $4\frac{1}{2}$ фута. *Agincourt* по его мнѣнію сталъ на восточную окраину банки и съ того мѣста С.-Рокъ и Кабрита были въ растворѣ на $4^{\circ} 20'$, а Гвалмази и Асебуке на $1^{\circ} 27'$.

Далѣе допросъ этого свидѣтеля состоялъ въ изслѣдованіи подробностей положенія самой банки и камня, въ разсужденіяхъ объ измѣненіяхъ, какія необходимо сдѣлать въ лоціи относительно указаній для минованія этой банки, и въ заключеніе свидѣтель сказалъ, что мѣсто города С.-Рокъ невѣрно означено на картѣ.

Послѣ того судъ два часа употребилъ на обсужденіе всѣхъ показаній и объявилъ свой приговоръ, которымъ нашелъ подсудимыхъ виновными въ небрежности; но, принимая во вниманіе тѣ обстоятельства, при которыхъ *Agincourt* былъ управляемъ, судъ присуждаетъ капитана Бимиша и штурманскаго комендера Найта только къ строгому выговору съ напоминаніемъ впредь быть заботливѣе, а лейтенанта Белль къ напоминанію впредь быть заботливѣе.

Заключеніе англійскаго адмиралтействъ-совѣта по этому дѣлу.

1) Лорды адмиралтейства обсуждали обстоятельства, при которыхъ корабль Ея Величества *Agincourt* былъ поставленъ на мель.

2) Военный судъ, назначенный надъ тремя офицерами *Agincourt*'а, обвинявшимися въ небрежной постановкѣ на мель этого корабля, приговоромъ своимъ постановилъ, что обвиненіе относительно каждаго изъ офицеровъ доказано и присудилъ ихъ извѣстному наказанію.

3) Слѣдствіе, произведенное на судѣ, было обширное и полное. Между свидѣтелями, спрошенными на судѣ, были: оба адмирала, капитаны и штурманскіе офицеры *Minotaur*'а и *Warrior*'а и многіе другіе. Подробности слѣдствія удовлетворяютъ ихъ лордства въ томъ отношеніи, что всѣ существенные факты, относительно постановки на мель *Agincourt*, были вполне выяснены, такъ что нѣтъ надобности въ дальнѣйшемъ изслѣдованіи и, вслѣдствіе того, послѣ тщательнаго обсужденія, ихъ лордства постановили окончательное заключеніе по настоящему случаю:

4) Главный результатъ, къ которому пришли ихъ лордства, тотъ, что постановка на мель произошла вслѣдствіе большой небрежности, въ которой принимали участіе и другіе офицеры, кромѣ тѣхъ, которые преданы были суду.

5) Ихъ лордства того мнѣнія, что основная причина несчастія состояла въ опасномъ курсѣ, которымъ шла эскадра по сигналу флагмана.

6) Ихъ лордства не могутъ не сознавать, что должная заботливость не была соблюдена вице-адмираломъ, командовавшимъ эскадрою, который не удостовѣрялся въ безопасности курса, назначаемаго эскадрѣ, и они весьма сожалѣютъ, что онъ, имѣя подъ командою такіе большіе и цѣнные корабли, не обезпечилъ себя разсмотрѣніемъ предложенныхъ курсовъ, съ проложеніемъ ихъ на картѣ, для того, чтобы эскадра могла идти въ безопасномъ разстояніи отъ хорошо извѣстной и опасной банки.

Вице-адмиралъ Веллеслей, достойный офицеръ, принесшій своей странѣ полезныя и честныя услуги, онъ всегда пользовался полнымъ довѣріемъ ихъ лордствъ и они не могутъ не вспомнить, что по ихъ просьбѣ онъ оставилъ командованіе сѣверо-американской и вестъ-индской станціей, чтобы принять подъ команду эскадру Канала. Вслѣдствіе чего, съ крайнимъ сожалѣніемъ, исполняя свои обязанности и въ видахъ внушенія всѣмъ командирамъ необходимости въ величайшей бдительности и неослабной внимательности при управленіи ввѣренными имъ судами, ихъ лордства принуждены объявить ихъ мнѣніе о его проступкѣ въ этомъ случаѣ, съ приказаніемъ спустить свой флагъ.

7) Ихъ лордства признали также хорошую предшествовавшую службу контръ-адмирала Уильмота, но они должны выразить свое неодобреніе его управленію при этомъ случаѣ. Отрядный начальникъ при подобныхъ обстоятельствахъ не есть простой наблюдатель за храненіемъ мѣстъ судами своего отряда относительно флагмана; на его обязанности лежало самому освѣдомиться о положеніи ихъ относительно опасности при данномъ курсѣ, и дѣйствовать такъ, чтобы провести ихъ мимо подобной опасности. Еслибы контръ-адмиралъ Уильмотъ обращалъ болѣе вниманія на управленіе судовъ, состоявшихъ подъ его непосредственнымъ начальствомъ, то онъ не потерпѣлъ бы, чтобы его флагманскій корабль, ведя правую колонну, набѣжалъ на хорошо извѣстную мель, въ ясную погоду, когда берегъ и всѣ примѣтныя мѣста для обхода мели были явственно видны.

Ихъ лордства, съ большимъ сожалѣніемъ, пришли къ заключенію, что они должны отрѣшить контръ-адмирала Уильмота отъ командованія.

8) Отрѣшеніе адмираловъ повлечетъ за собою также отрѣшеніе и командировъ тѣхъ судовъ, на которыхъ были подняты ихъ флаги. Проступокъ капитана Бимиша уже подвергался ислѣдованію суда и ихъ лордства, вслѣдствіе того, воздерживаются отъ его объясненія.

Что касается до капитана Уэлльза, то необходимо указать, что онъ долженъ былъ ознакомиться съ истиннымъ

положеніемъ своего судна относительно опасной мели, которую проходила эскадра. Онъ одобрялъ и представлялъ адмиралу такой курсъ, который, онъ долженъ былъ знать, неизбежно ведетъ правую колонну въ опасной близости отъ мели.

9. Ошибка, сдѣланная штурманскимъ комендеромъ Киддль, старшимъ штурманомъ флагманскаго судна, поданіемъ со-вѣта взять курсъ, въ высшей степени опасный, можетъ быть съ трудомъ оцѣнима. Этой ошибкѣ прежде всего должно приписать постановку *Agincourt* на мель. Штурманскій комендеръ Киддль пользовался до сихъ поръ репутаціей усерднаго штурманскаго офицера, но послѣ этого событія ихъ лордства не считаютъ безопаснымъ ввѣрять ему дальнѣйшую проводку эскадры Канала и онъ будетъ перемѣщенъ на половинное жалованье.

10. О проступкѣ штурманскаго комендера *Найта* ихъ лордства не дѣлають замѣчаній, такъ какъ онъ уже былъ разсмотрѣнъ судомъ.

11. Ихъ лордства обсуждали показанія, данныя офицерами *Warrior'a* и *Northumberland'a*, шедшими за *Agincourt'омъ*.

Ихъ лордства того мнѣнія, что капитаны и штурманскіе офицеры этихъ судовъ должны были принять мѣры, чтобы извѣстить *Agincourt*, что онъ идетъ къ опасности.

12. Исполнивъ такимъ образомъ тягостный долгъ объясненія недостатка заботливости, который повелъ къ этому важному несчастію, и перенося отвѣтственность на тѣхъ офицеровъ, которые были причиною его и не были подвергнуты порицанію судомъ, ихъ лордства рады, что могутъ обратиться къ приятной обязанности выразить ихъ одобреніе усиліямъ, употребленнымъ офицерами и командами эскадры для облегченія *Agincourt'a* и для вывода его изъ опаснаго положенія, и они особенно указываютъ на искусство выказанное капитаномъ лордомъ Джильфордъ, командиромъ *Percules*, при поданіи помощи, какъ описано въ депешѣ вице-адмирала *Веллессля*.

Мнѣніе Times по тому же предмету.

Заключеніе адмиралтействъ-совѣта о постановкѣ на мель *Agincourt'a*, вывести страну изъ большаго безпокойства и разсѣять всякое сомнѣніе въ непоколебимости г. Гошена и его товарищей, поддержать порядокъ на флотѣ. Рѣдко произносили адмиралтействъ-совѣтъ, такіе приговоры, но съ другой стороны рѣдко лѣтописи флота представляли такую широко-развитую небрежность. Приговоръ лордовъ адмиралтейства уже извѣстенъ. Этотъ знаменательный приговоръ относится не только къ осужденію офицеровъ, но выставляетъ въ самыхъ опредѣлительныхъ выраженіяхъ общее нарушеніе обязанностей службы. Мы не можемъ достаточно выразить наше удовольствіе, что такой необыкновенный случай въ исторіи флота, былъ встрѣченъ сообразно съ его важностью, и мы поздравляемъ страну съ тѣмъ, что г. Гошень и его совѣтъ, выказали свою способность въ непреклонномъ исполненіи своихъ начальственныхъ обязанностей.

Мы не можемъ, въ самомъ дѣлѣ, закрывать глаза на тотъ фактъ, что случаи съ *Agincourt*, *Psyche* и *Caledonia* возбуждали большое удивленіе и подали поводъ предполагать постепенный, но опасный упадокъ морскаго искусства на Британскомъ флотѣ. Паръ, который придалъ нашему флоту столько силы, широко шелъ въ разладъ съ искусствомъ кораблевожденія, отличавшимъ нѣкогда нашихъ морскихъ офицеровъ. До введенія пара на флотѣ всякое отплытіе изъ гавани, или возвращеніе въ портъ, было практикою въ морскомъ искусствѣ, кораблевожденіи и лоціи для капитановъ, лейтенантовъ и штурмановъ. Теперь въ рѣдкихъ случаяхъ командиръ полагается на что-нибудь, кромѣ пара, при входахъ и выходахъ, и управленіе судномъ по большей части лежитъ на обязанности штурмана и механика. Этимъ только и можно объяснить поразительное равнодушіе, съ которымъ адмиралы, капитаны и вахтенные офицеры, въ послѣднемъ случаѣ, допускали штурманскихъ комендеровъ Киддля и Найта, безъ споровъ и возраженій, вести флотъ къ явной опасности и небрежность въ этомъ отношеніи

произошла не на одномъ *Minotaur*ѣ, но на всѣхъ судахъ эскадры.

Г. Чильдерсъ, управление флотомъ котораго подвергалось строгой критикѣ въ послѣднія засѣданія парламента, сдѣлалъ очень много, учредивъ летучія эскадры и заставляя эскадру Канала и другія держаться въ морѣ дольше чѣмъ до того времени, и такимъ образомъ вознаграждая временемъ потерю случаевъ для практики, при употребленіи пара. Въ настоящее время мы только на необороненныхъ судахъ можемъ надѣяться вполне обучить морскому искусству нашихъ офицеровъ. Тяжелый вѣсъ броненосца такъ громаденъ, что онъ не можетъ подъ парусами бороться противъ вѣтра, и безопасность судовъ требуетъ прибѣгать вообще къ той силѣ, при которой они только и могутъ искусно маневрировать. Что г. Чильдерсъ сдѣлалъ въ видахъ улучшенія морской практики, то послѣднее заключеніе адмиралтействъ-совѣта сдѣлаетъ для усовершенствованія кораблевожденія. Оно пробѣжитъ электрической искрой по всѣмъ кораблямъ и заставитъ каждого офицера исправить свои познанія въ теоріи и практикѣ кораблевожденія. Но для того, чтобы не терять будущихъ плодовъ урока, адмиралтейству необходимо только пересмотрѣть весь вопросъ о морскомъ образованіи. Усилія послѣднихъ двадцати лѣтъ были вообще исключительно направлены къ поощренію изученія морскими офицерами пароходства и артиллеріи. Еще нѣтъ двадцати лѣтъ съ тѣхъ поръ, какъ начала паровой механики были понимаемы только незначительнымъ меньшинствомъ флотскихъ офицеровъ, и адмиралтейство совершенно справедливо поощряло въ это время изученіе пара, предъ другими предметами въ морской королевской школѣ. Подобнымъ же образомъ мы находимъ достаточныя причины для премій, назначаемыхъ тѣмъ флотскимъ офицерамъ, которые получаютъ званіе артиллеристовъ за знаніе употребленія точныхъ, сильныхъ, новыхъ орудій, введенныхъ въ теченіе послѣднихъ пятнадцати лѣтъ. Извѣстно, что артиллерійскій лейтенантъ получаетъ прибавочное жалованье и что первоклассное свидѣтельство въ познаніяхъ по механикѣ необходимо для

того, чтобы получить назначеніе командиромъ. Но нельзя не видѣть, что предпочтеніе и преимущество, даваемое такимъ образомъ этимъ предметамъ въ ущербъ другимъ, естественно клонилось къ тому, чтобы сдѣлать флотскихъ офицеровъ скорѣе механиками и артиллеристами, чѣмъ моряками и навигаторами. Употребленіе пара служить уже само по себѣ помѣхою науѣ кораблевожденія и практикѣ морскаго дѣла, и весь курсъ позднѣйшаго морскаго образованія усиливалъ, вмѣсто того, чтобы противоудѣйствовать этой серьезной опасности для нашего флота. Если бы отдѣльный корпусъ штурманскихъ офицеровъ былъ постепенно уничтоженъ и необходимое число молодыхъ флотскихъ офицеровъ было избрано, чтобы быть *штурманскими лейтенантами*, съ преимуществами, равными тѣмъ, которыми пользуются артиллерійскіе лейтенанты, то былъ бы данъ толчокъ для изученія и практическихъ познаній навигаціи, которая болѣе чѣмъ всякая другая наука необходима для службы, а это предупредило-бы повтореніе такихъ бѣдствій, каковыми въ послѣднее время была напугана страна.

Между разнообразными впечатлѣніями, произведенными судебнымъ слѣдствіемъ по дѣлу *Agincourt's*, показанія вице-адмирала Веллеслей единственныя, которыя оставили по себѣ пріятныя воспоминанія. Тогда какъ другіе старались свалить вину на чужія плечи, кто на старшихъ, кто на младшихъ, и усиливались прикрыться подъ кажущуюся двусмысленность адмиралтейской лоціи, которая, конечно, не была причиною несчастія, адмиралъ Веллеслей одинъ устоялъ твердо и принялъ на себя всю отвѣтственность, не удостоивъ кинуть упрека своему штурманскому комендеру или какому-нибудь другому офицеру. Такое достойное офицерскаго званія поведеніе доказываетъ способность къ командованію, и мы надѣемся, адмиралтейство вспомнитъ это обстоятельство, когда ошибка послѣдняго событія будетъ забыта. Впрочемъ, заключеніе адмиралтействъ-совѣта отдаетъ полную справедливость прошедшей службѣ этого отличнаго офицера и мы хорошо можемъ понять *крайнее сожалѣніе*, съ которымъ совѣтъ долженъ былъ выразить осуж-

деніе его проступка. Когда эта безпристрастная и благо-временная строгость произведетъ свое спасительное дѣйствіе на службу, мы надѣемся, что найдется случай для этого доблестнаго офицера еще разъ поднять свой флагъ.

Старыя и новыя понятія англичанъ о морскомъ дѣлѣ.

Адмираль Роусъ, извѣстный своими крайними воззрѣніями, напечаталъ недавно въ *Times* слѣдующую статью, въ видѣ письма, къ издателю этой газеты.

Первый смертельный ударъ морскому владычеству Великобританіи былъ нанесенъ законовѣдами въ то время, когда они отмѣнили навигаціонный актъ. Каждое купеческое судно, торгующее чрезъ открытыя моря, обязано было прежде, подъ страхомъ строгихъ наказаній, употреблять юнговъ и матросовъ изъ британскихъ подданныхъ. Многія тысячи парней, которые, иначе, предназначались бы въ тюрьмы и богадѣльни, дѣлались полезными и надежными членами общества и составляли изъ себя запасную силу матросовъ флота Ея Величества. Ихъ мѣста теперь наполнены главнымъ образомъ иностранцами, которые работаютъ за низшую цѣну и болѣе способны къ подчиненію, чѣмъ англійскіе моряки. Слѣдовательно мы потеряли этотъ запасъ рекрутъ только потому, что, съ торговой точки зрѣнія, потеря эта представляла незначительную денежную прибыль. Правительство предпочло поклоненіе Плутону передъ Нептуномъ. На сколько мы сдѣлались богаче, на столько же ослабили въ морской силѣ—политика игрока, и министръ, который предложилъ бы навигаціонный законъ, обязывающій шкиперовъ купеческихъ судовъ употреблять команду на три четверти изъ британскихъ подданныхъ и брать учениковъ, заслужилъ бы признательность страны.

Въ письмѣ отъ 16 марта я сдѣлалъ нѣсколько замѣчаній о состояніи флота и о гибели *Captain*. Адмиралтейство потеряло случай—послѣ безумнаго приговора военнаго суда—издать циркуляръ, предостерегающій молодыхъ офицеровъ

противъ гибельныхъ послѣдствій неповиновенія и о необходимости знать первыя начала морскаго искусства; но взаимныя предостереженія разсуждали о предметѣ, достойномъ удивленія. Нѣсколько джентльменовъ, и въ томъ числѣ первый лордъ адмиралтейства, предложили воздвигнуть монументъ въ воспоминаніе самаго недостойнаго событія. Самое меньшее, что можно сказать по этому предмету и лучшее для всѣхъ насъ—покойтесь мирно!

Со времени этого событія, подобныя стали повторяться чаще. Одно военное судно погибло на хорошо извѣстномъ рифѣ, у береговъ Сициліи; другіе пароходы, слишкомъ охочіе до берега, цѣлуютъ дно на скалистыхъ банкахъ архипелага; адмиральскій корабль правитъ прямо на Пирлъ и трафитъ попасть на вѣху среди бѣлаго дня, а десять капитановъ смотрятъ на это. Военный судъ, переполненный морскою ученостью, открываетъ *смягчающія обстоятельства*. Наконецъ является гибель *Megaera*—кого винить?

Г. Ридъ говорить, что онъ положилъ три милліона фунтовъ стерлинговъ на проценты въ свои суда: *дѣтища его собственнаго ума*. Онъ заставляетъ меня страшиться. Его теорія, какъ кажется, та, чтобы, поднимая центръ тяжести на 4 или на 5 футъ, помѣщеніемъ баласта надъ пустыми вѣтвями, придавать судну остойчивость. Теперь нѣтъ мальчишки, который бы рѣшился отправиться на яликѣ черезъ рѣчку подъ парусами и который бы не зналъ всей цѣны помѣщенія центра тяжести какъ можно ниже, прибавляя даже металлическій киль, съ которымъ его лодка можетъ презирать шквалы.

Я перепуганъ многочисленностью дѣтищъ г. Рида; неужели нѣтъ на землѣ силы, которая могла бы противиться его плодливости? Мы можемъ прибавить еще шесть милліоновъ и похоронить ихъ въ неуклюжіе памятники безумія, столь глубоко запрятанные въ желѣзные бока, что они могутъ презирать шальное ядро но они посятъ въ себѣ зародышъ своего собственнаго разрушенія; потому что если съ этою желѣзною тяжестью, они принуждены будутъ бороться съ бурнымъ волненіемъ у подвѣтреннаго берега,

они пойдутъ ко дну какъ камень. Судно въ 1500 тоннъ, сидящее въ водѣ 15 футъ, съ длиннымъ стальнымъ шпиромъ, хорошо серфиленное, болѣе чѣмъ соперникъ этимъ уродамъ, едва повинующимся рулю на волненіи. Потараньте ихъ посрединѣ—и вы разрѣжете ихъ какъ листъ тонкой бумаги, и не спасутъ ихъ ни тяжелыя орудія, ни желѣзные бока.

Я не осуждаю покойнаго капитана Кольза или г. Рида. Они настроили плавучихъ гробницъ, но они сотворили это по своему крайнему разумѣнію. Правда, что они привели въ сокрушеніе канцлера казначейства, побросавъ въ море миллионы, но я повторяю, что они невиновны; это была ошибка тѣхъ господъ, которые ихъ направляли.

Настоящее положеніе флота можно выразить такъ: наши гавани и доки наполнены безобразными и бесполезными судами. Паръ совершенно истребилъ морское искусство. Мы ввѣряемъ наши корабли молодымъ людямъ, повышеннымъ за пароходство. Желательно знать, какъ они будутъ штормовать, когда весь уголь вышелъ? У насъ есть 300 лейтенантовъ, никогда невооружавшихъ корабля. Мичмана, если имѣли несчастіе служить первые четыре года на пароходѣ, то они скорѣе сухопутные, чѣмъ моряки. Хорошо еще, что всѣ эти три класса офицеровъ, т. е. командиры, лейтенанты и мичмана, не уступаютъ въ хорошихъ качествахъ старымъ воинамъ, но никакихъ средствъ имъ не дано для изученія морскаго искусства и экзаменъ въ лейтенанты болѣе забавенъ, чѣмъ поучителемъ.

Средство, предлагаемое мною для помощи этому, состоитъ въ томъ, чтобы къ каждому флагманскому судну, дома и за границую, присоединить парусный бригъ, на которомъ бы управлялись лейтенанты и мичмана до тѣхъ поръ, пока не научатся брать рифы и править рулемъ. Тогда они будутъ имѣть случай ознакомиться съ основными правилами морскаго дѣла и имъ полезнѣе быть лоцманами Канала, чѣмъ окрестностей городовъ. Гораздо поучительнѣе ночью брать высоту звѣздъ и смотрѣть на навѣтренную шкаторину грота, чѣмъ

наблюдать дымъ и считать шляпки у гвоздей палубной настилки.

Въ старое время, когда я былъ мичманомъ, когда намъ поручалась какая-нибудь непріятная служба, то мы на кубрикѣ утѣшали себя увѣренностью, что можемъ быть хоть на что-нибудь полезны.

Вотъ мое мнѣніе. И если бы я не былъ увѣренъ, что флотъ нашъ съ каждымъ годомъ становится недѣйствительнѣе, то я не беспокоилъ бы себя этимъ предметомъ.

«Times» отвѣчая на эту статью, говоритъ: Адмиралъ Роусъ ошастливилъ насъ своимъ взглядомъ на морскія дѣла, который можетъ быть интересенъ для всякаго читателя, удовлетворителенъ для многихъ и убѣдителенъ для всѣхъ моряковъ одного съ нимъ закала. Заключение, вытекающее, однако, изъ этого взгляда, состоитъ въ томъ, что въ *старое кубричное время* нашего настоящаго автора, какой-нибудь британскій адмиралъ, вѣроятно, выражалъ то же самое мнѣніе о разложеніи Англіи, сравнивая то время съ днями своей юности. Сверхъ того, въ настоящемъ случаѣ у насъ есть достаточно оправданій. Парь замѣнилъ паруса и дерево уступило мѣсто желѣзу, не говоря уже о введеніи орудій и снарядовъ неизвѣстныхъ Нельсону и его современникамъ. При такихъ обстоятельствахъ неудивительно, что морское искусство—если адмиралъ Роусъ понимаетъ подъ этимъ привычку и умѣнье управляться съ паруснымъ крейсеромъ—нѣсколько ослабѣло. Навигаціонная наука, естественно, почти оттѣснена изученіемъ паровой механики, и результатомъ этого является теперь или гибель или опасное положеніе судовъ Ея Величества, одного за другимъ. Мы уже высказывали наше мнѣніе, что постановка на мель *Agincoorta* была дѣйствительнымъ примѣромъ этой ошибочной системы; но когда нашъ корреспондентъ читаетъ мораль цѣлому флоту, то онъ жалуется на многое, чего нельзя отвратить, забывая что и другіе флоты, по сравненію съ которыми наша сила должна дѣйствительно оцѣниваться, подверглись точно такимъ же перемѣнамъ и въ меньшей степени.

Наши суда, говоритъ адмиралъ, безобразны и бесполезны. Что они безобразны, то, въ этомъ нѣтъ сомнѣнія, но также несомнѣнно и то что они не бесполезны. Красота наружныхъ обводовъ и формъ, отличавшая нѣкогда старый британскій фрегатъ, дѣйствительно исчезла и уступила мѣсто очертаніямъ, которыя мы считаемъ труднымъ охарактеризовать. Наши послѣдніе обрашки могутъ быть—мы думаемъ, что они уже есть—могущественными боевыми судами, но они едва ли могутъ быть признаны мореходными кораблями. Ихъ смѣшныя и чудовищныя формы не похожи на плавучія средства прежнихъ дней, но нужно помнить, что они построены съ тщательнымъ примѣненіемъ къ специальному назначенію. Адмиралъ Роусъ говоритъ, что наши суда—безобразные памятники безумія и проч. и, наконецъ, что они пойдутъ какъ камень въ воду. Весьма возможно, хотя, за исключеніемъ *Captain'a*, мы еще не потеряли ни одного броненосца; но хотя эти суда безобразны, тяжелы и неповоротливы въ сравненіи съ быстрыми крейсерами прошедшаго поколѣнія, за то безконечно сильнѣе, какъ линейные корабли. Нашъ корреспондентъ не долженъ забывать памятнаго случая на Гамптонскомъ рейдѣ. *Cumberland* и *Congress* были великолѣпныя суда старой формы, и одинъ изъ нихъ образцовый фрегатъ. Противъ нихъ тихо шелъ подъ парами *мятежный уродецъ* смотрѣвшій Ноевымъ ковчегомъ, и въ десять минутъ эти величественныя суда были окутаны пламенемъ. Битва могла бы быть рѣшена на мѣстѣ, но неожиданное появленіе другаго уродца, еще болѣе безобразнаго, чѣмъ первый, измѣнило судьбу сраженія. Немного спустя, этотъ мониторъ пошелъ на дно, *какъ камень въ воду*, но не прежде, какъ спасши уже Союзъ.

Мы замѣчали въ своей газетѣ, нѣсколько лѣтъ назадъ, что превосходный броненосецъ долженъ быть плохимъ мореходнымъ судномъ и ни въ одной изъ послѣднихъ попытокъ мы ничего не видимъ, что могло бы измѣнить наше мнѣніе. Для нашихъ національныхъ потребностей намъ необходимы и мореходныя суда и броненосцы; но сомнительно, чтобы мы могли когда-нибудь достигъ соединенія обоихъ типовъ въ одномъ суднѣ. Впрочемъ, бесполезно жаловаться на броню,

*

если броня необходима, а она признана необходимою морскими государствами всего свѣта. Если наши броненосцы плохія парусныя суда, то броненосцы другихъ націй, конечно еще хуже; въ самомъ дѣлѣ очень немногіе изъ нихъ годны къ морю. Ни русскіе, ни американцы не могутъ выслать эскадръ броненосцевъ изъ своихъ портовъ. Ихъ суда скорѣе можно назвать плавучими батареями, пригодными только для оборонительныхъ цѣлей, такъ что, хотя британскій флотъ настоящаго времени и отличается отъ флота 1830 года, онъ все же владычествуетъ моремъ столько же дѣйствительно, какъ и прежде. Нашъ корреспондентъ довольно смѣло вызываетъ критику, предложеніемъ своей идеи о боевомъ линейномъ кораблѣ въ 1500 тоннъ и 15 футовъ углубленія, съ длиннымъ стальнымъ шпирономъ или шпорой. Но преимущество и недостатки тарановъ, какъ боевыхъ судовъ, конечно, не были упущены изъ виду строителями нашего флота. Адмиралъ Роусъ можетъ найти съ полдюжины образцовъ, изъ которыхъ выбрать, но, при всемъ томъ, эти паровые тараны не будутъ парусными крейсерами, точно также, какъ и употребленіе ихъ не оживитъ морскаго искусства *совершенно искорененнаго* паромъ.

Совершенно вѣрно, что хорошій морякъ лучше образовывался на парусныхъ судахъ, чѣмъ на нынѣшнихъ пароходахъ; но, чтобы достигъ успѣха, нашъ корреспондентъ, конечно, не захочетъ изгнать паръ и возвратиться къ парусамъ, такъ что у насъ нѣтъ выбора вообще и мы должны брать вещи, какъ онѣ есть. Совершенно вѣрно, что всякій офицеръ все еще обязанъ *умѣть управляться съ своимъ кораблемъ въ сѣтѣй вѣтрѣ, когда весь уголь израсходованъ*, но стеченіе обстоятельствъ, кажется, противится возможности такой случайности, потому что нѣкоторые изъ новѣйшихъ нашихъ судовъ не имѣютъ даже мачтъ и *Captain*, какъ горять, былъ бы безопаснымъ судномъ безъ рангоута. Трудно бороться противъ такого положенія вещей и мы вполне согласны съ нашимъ корреспондентомъ, что образованіе нашихъ моряковъ должно быть неполно, если будетъ упущено изъ виду старое морское искусство. Американцы пришли къ

такому же заключенію, три или четыре года тому назадъ и ихъ начальникамъ заграничныхъ станцій приказано употреблять паруса вмѣсто пара не для экономическихъ расчетовъ, а съ цѣлью обученія командъ. Быть можетъ, проэктъ о прикомандированіи парусныхъ бригавъ къ каждой изъ нашихъ эскадръ удобоисполнимъ, но тогда, какъ во времена нашего корреспондента, офицеръ могъ дѣйствительно приобрести на подобныхъ судахъ всѣ основныя начала своей *профессіи*; теперь онъ выучитъ только одну отрасль морскаго дѣла и, можетъ быть, не самую главную. Смотри на парь, какъ мы смотримъ, онъ есть и долженъ быть главнымъ двигателемъ военнаго судна, точно такъ какъ и всякаго купеческаго; такъ, что въ дѣйствительности, если даже какой-нибудь министръ и угодитъ нашему корреспонденту возобновленіемъ навигаціоннаго акта, то дѣло отъ этого немного поправится. Молодой матросъ подобно молодому мичману, прослужитъ свое время на пароходахъ. Парусныя купеческія суда становятся также неупотребительны, какъ и парусныя линейныя корабли. Торговля американцевъ упала, какъ открыли они теперь, не вслѣдствіе ихъ междоусобной войны, а отъ ихъ собственнаго пренебреженія къ пару и желѣзу въ пользу парусовъ и дерева. Сверхъ того, адмиралъ Роусъ забываетъ, что если мы потеряли запасъ рекрутовъ, снабжавшихъ военный флотъ со стараго купеческаго флота, мы приобрѣли лучшій запасъ на нашихъ собственныхъ учебныхъ судахъ, которыя мы можемъ наполнить такъ же скоро, какъ пожелаемъ. Единственный вопросъ заключается въ томъ, какъ будутъ обучаться эти рекруты, принимая въ соображеніе, что большая часть ихъ обязанностей подвергнется преобразованію на судахъ, которыя, согласно пророчеству лорда Хардвика, будутъ управляться кочегарами и пушварями. Мы думаемъ, что ошибка настоящаго времени состоитъ въ пренебреженіи не просто къ навигаціи подъ парусами, а къ навигаціи вообще. Парь разсматривается не только какъ движущая сила, но и какъ направляющая, потому что, при помощи его управленіе судномъ становится такъ легко, что наука управленія ими теряетъ свою цѣну.

Эта мысль, однако, была нѣсколько грубо оспаривасма, но послѣ недавнихъ случаевъ она, вѣроятно, скоро опять всплыветъ наверхъ.

По этому же самому предмету контръ-адмиралъ Инглефильдъ написалъ къ издателю *Times* слѣдующее письмо:

Сэръ,—письмо адмирала Роуса, какъ вы справедливо замѣтили, вызываетъ на критику. Какъ адмиралу новѣйшей школы, позвольте мнѣ сказать нѣсколько словъ въ защиту нашего броненоснаго флота. Но прежде всего позвольте мнѣ увѣрить вашего корреспондента, что морскіе офицеры настоящаго времени довольно старые и достаточно опытные, чтобы судить о такомъ предметѣ вѣрно, не задумываясь воздаютъ адмиралу Роусу и нашимъ праотцамъ по профессіи всю честь и даже уваженіе, которыя ихъ опытность и достойныя дѣянія заслуживаютъ. Морская исторія Англіи не упуститъ записать въ свои лѣтописи, какъ отважный Роусъ привелъ свой фрегатъ, имѣвшій течь, домой черезъ Атлантическій океанъ въ штормовую погоду безъ руля и съ отставшимъ на половину килемъ. И я, точно также какъ и многіе изъ товарищей, смотрю назадъ съ гордостью, вспоминая подобныя дѣянія, когда преобладала хорошая морская практика, соединенная съ храбростію и искусствомъ. По правдѣ сказать, такимъ людямъ мы обязаны морскимъ превосходствомъ Англіи, если не тому, что она существуетъ какъ первоклассное европейское государство.

Несмотря, однако, на это, я охотно вѣрю, что тотъ или другой изъ хорошо оскорбляемыхъ джентльменовъ, г. Чильдерсъ, или г. Гошенъ, болѣе способны вести нашу броненосную эскадру въ дѣло, чѣмъ даже Нельсонъ или Коллингвудъ, если бы они внезапно могли воскреснуть для этого случая—Такъ много измѣнилось въ то время, въ которое мы живемъ и такъ много перемѣнъ въ корабляхъ, съ которыми придется драться въ будущихъ морскихъ сраженіяхъ.

Подобно доблестному адмиралу, я оплакиваю утрату этихъ образцовъ съ красивыми наружными обводами, которые были отличительною чертою британскихъ военныхъ судовъ; но, за всѣмъ тѣмъ, это только одна нѣжная чувствительность. Ин-

женеры и артиллеристы заставили насъ приберечь эту чувствительность для будущаго и обратить всѣ наши помыслы на созданіе могущественныхъ, одѣтыхъ броней батарей, на столько непроницаемыхъ, на сколько это возможно для противодѣйствія новѣйшей артиллеріи нашихъ дней; но они должны быть снабжены, однако, внутреннею двигательною силою, огромною по потребленію угля, но способною доставлять желѣзной массѣ ходъ прямо противъ вѣтра превосходящій скорость быстрого фрегата стараго времени, когда тотъ бѣжалъ съ хорошимъ попутнымъ вѣтромъ подъ всевозможными парусами.

Безобразные и бесполезные, говоритъ адмиралъ Роусъ. Я также одно время считалъ ихъ безобразными, но бесполезными никогда. Прежде чѣмъ я командовалъ два года броненосцемъ, глазъ мой привыкъ, а сердце излечилось отъ глупости и, присматриваясь къ тяжелымъ желѣзнымъ бокамъ, къ узкимъ портамъ, къ шпоро-образному шеку, я понялъ, что красота формъ заключается въ крѣпости, силѣ, вѣсѣ и скорости хода, искусно соединенныхъ въ суднѣ. Болѣе двухъ лѣтъ командованія броненоснымъ фрегатомъ заставили меня имѣть довѣріе къ этимъ формамъ.

Prince Consort не одинъ разъ испытывалъ свѣжій вѣтръ и бурное море, совершенно такіе же, какіе я встрѣчалъ въ теченіе 36 лѣтней моей службы во всѣхъ частяхъ свѣта, и въ моихъ рапортахъ я говорю о немъ какъ о ловкомъ и хорошемъ мореходномъ суднѣ; но онъ имѣлъ одинъ важный недостатокъ—замѣтите это хорошенько, его центръ тяжести лежалъ слишкомъ низко, такъ что онъ тяжело качался и представлялъ шаткую платформу для орудій, не говоря о другихъ невыгодахъ.

Броненосная эскадра Средиземнаго моря выходила съ Гіерскаго рейда лавировкою, подъ марселями въ два рифа, когда французская эскадра стояла тамъ на якорѣ; мы прошли у нея подъ кормою и съ разобщенными винтами обрѣзали носъ. Французскій адмиралъ, уѣзжавшій съ моего фрегата, когда подвѣртывали канатъ, не хотѣлъ вѣрить, что мы снимаемся съ якоря безъ паровъ, пока я не убѣдилъ его, что наши

трубы подняты потому, что мы ждемъ ковсѣ для опрѣсненія воды.

Несмотря на то, я согласенъ съ вашимъ замѣчаніемъ, что превосходный броненосецъ не можетъ быть превосходнымъ морскимъ судномъ, хотя вполне расхожусь въ мнѣніи съ тѣми, которые присуждаютъ нашъ броненосный флотъ къ неспособности къ морю только потому, что одинъ несчастный случай—опытъ надъ новымъ и сомнительнымъ судномъ—былъ неудаченъ.

Мы должны имѣть броненосцевъ и мы ихъ имѣемъ, на сколько правиленъ нашъ взглядъ, лучшими во всемъ свѣтѣ, какіе свѣтъ можетъ создать. Броненосцы, построенные г. Ридомъ, представляютъ значительное усовершенствованіе противъ того, которымъ я командовалъ, и я смотрю на *Monarch* и *Sultan* какъ на образцы, которые, вѣроятно, еще нескоро будутъ замѣнены лучшими. Пока мы ими обладаемъ, я твердо убѣжденъ, что мы сохранимъ господство на морѣ, потому что для этой цѣли они лучше приготовлены, чѣмъ суда прежняго времени.

Лордъ Хардвикъ справедливо говоритъ, что отнынѣ сраженія будутъ производиться кочегарами и пушкарями, но офицеры, управляющіе кораблями, должны имѣть высшее образованіе, чѣмъ простые машинисты и канонеры, и здѣсь-то еще требуется болѣе глубокое и практическое знаніе морской тактики.

Теперь морскія сраженія будутъ выигрываться тѣми, кто искуснѣе управляется своими судами, кто смѣлѣе и лучше будетъ направлять ударъ, будетъ ли то дѣйствіемъ артиллеріи или тараномъ.

Я могъ бы отвѣчать адмиралу Роусу относительно отмыны навигаціоннаго акта, по моему мнѣнію; также удовлетворительно, какъ и по предмету остойчивости противъ устойчивости; но мое письмо уже длинно и я не могу распространяться о мнѣніяхъ вашего корреспондента только потому, что очень хорошо знаю худое дѣйствіе на публику подобнаго карванья, такъ какъ принужденъ былъ часто выслушивать отзывы о томъ.

Къ несчастію для англійской публики, наши лучшіе офицеры и тѣ, которыхъ публично высказанное мнѣніе разомъ успокоило бы всѣ эти глупые страхи, будучи на службѣ, по правиламъ своей профессіи лишены возможности писать въ газетахъ. Слѣдовательно приходится тѣмъ, кто не имѣетъ другаго случая служить странѣ, стараться, чтобы ихъ выслушали, и хотя мои слова могутъ не имѣть вѣса и трогательности адмирала старой школы, по крайней мѣрѣ они будутъ служить лѣтописью опытности адмирала новой школы, который боится менѣе за матеріальный составъ флота, чѣмъ за личный, когда онъ находитъ, что широко распространенное недовѣріе къ нашимъ судамъ иногда легкомысленно и очень часто безъ нужды сѣется по берегу.

Штурманскій вопросъ въ Англіи.

Нѣсколько послѣднихъ бѣдственныхъ случаевъ съ судами англійскаго военнаго флота возбудили вновь разсужденія о недостаточности научнаго образованія флотскихъ офицеровъ въ Англіи и въ особенности послѣдній случай съ *Agincourt* выказалъ полнѣйшее ихъ равнодушіе къ навигаціи, такъ что въ печати поднятъ опять вопросъ: нужны-ли штурмана, какъ отдѣльный корпусъ офицеровъ. Вопросъ этотъ не самостоятельный, такъ какъ будутъ-ли существовать штурмана или нѣтъ, дѣло, исполняемое теперь ими, останется, и дѣятели для него необходимы и вопросъ слѣдовательно въ томъ, на кого возложить обязанности нынѣшнихъ штурмановъ. Сторонники уничтоженія этого корпуса офицеровъ въ пользу свою приводятъ то, что флотскіе офицеры и теперь отвѣтственны за дѣйствія штурмана, но не контролируютъ ихъ только потому, что для повѣрки необходимы свѣдѣнія по крайней мѣрѣ одинаковыя съ повѣряемымъ; отъ недостатка же практики свѣдѣнія эти съ каждымъ годомъ службы флотскаго офицера, если они и были прежде приобрѣтены, уменьшаются, такъ что единственнымъ исходомъ является необходимость заставить флотскихъ офицеровъ заниматься штурманскимъ дѣломъ, и лучшимъ способомъ для этого можетъ

служить уничтоженіе теперешняго корпуса штурмановъ. Сверхъ того, въ англійскомъ флотѣ эта мѣра представляетъ единственный способъ приобрѣтенія свѣдѣній флотскими офицерами, такъ какъ система обученія навигаціи и астрономіи въ морской школѣ состоитъ въ заучиваніи правилъ, которыя, какъ бы твердо ни были усвоены памятью, если не прикладываются часто на практикѣ, съ теченіемъ времени забываются. Такимъ образомъ цѣль сторонниковъ уничтоженія корпуса штурмановъ состоитъ въ томъ, чтобы помощію этой мѣры привлечь флотскихъ офицеровъ къ изученію теоріи и практики кораблевожденія. Противники же этой мѣры утверждаютъ, что флотскому офицеру, который долженъ знать теперь и машинное дѣло и артиллерію, нѣтъ возможности изучать въ подробности штурманское дѣло, требующее особеннаго вниманія, и что познанія по части лоціи приобрѣтаются только долговременною практикою, между тѣмъ какъ исполненіе штурманскихъ обязанностей флотскими офицерами можетъ быть только временное и при томъ по правиламъ служебной іерархіи къ исполненію ихъ по необходимости будутъ назначать малоопытныхъ молодыхъ офицеровъ, что, конечно, не представляетъ особенной безопасности для плаванія.

Такимъ образомъ въ Англіи вопросъ о штурманахъ оспаривается въ настоящее время обоими лагерями. Особенный интересъ возбуждаетъ перечень штурманскихъ обязанностей на судахъ англійскаго флота. Сверхъ обязанностей, относящихся собственно до проводки корабля, штурманъ англійскаго флота имѣетъ въ своемъ вѣдѣніи компасы и время отъ времени опредѣляетъ ихъ девіацію; сохраняетъ барометры и хронометры и обязанъ дѣлать наблюденія для повѣрки послѣднихъ; онъ отвѣтствуетъ за укладку трюма и обязанъ составить планъ нагрузки; онъ отвѣтствуетъ также за укладку и свидѣтельствованіе судовыхъ запасовъ и провизіи и вообще за все, относящееся къ водянымъ систернамъ и бочкамъ, за парусную каюту, винный погребецъ, шкиперскую каюту. Состояніе парусовъ и ихъ починка лежитъ на его обязанности и парусникъ и такелажникъ получаютъ отъ него распоряженія. Онъ присматриваетъ за оснасткою ран-

гоута и за всѣмъ стоячимъ и бѣгучимъ такелажемъ. Онъ отвѣтствуетъ за то, чтобы якоря были чисты, чтобы канаты пеньковые и цѣпные, кабельтовы и перлиня были всегда готовы и въ хорошемъ состояніи и чтобы все, относящееся къ постановкѣ и съемкѣ съ якоря, съ фертинга, со швартововъ было въ исправности. Шканечный журналъ и карты находятся на его содержаніи и онъ обязанъ смотрѣть, чтобы всѣ разнообразныя и многочисленныя подробности, требуемыя инструкціями заносились въ шканечный журналъ своевременно. Отъ него требуются всякаго рода наблюденія солнца и звѣздъ, днемъ и ночью, и всѣ особенности плаванія, какія онъ можетъ наблюдать, заносятся въ книгу замѣчаній. Онъ наблюдаетъ за качествами судна въ морѣ и предлагаетъ измѣненія и улучшенія, какія, по его мнѣнію, необходимо сдѣлать. Съемки и промѣры неизвѣстныхъ мѣстъ, опредѣленіе высоты и времени прилива, направленія теченій, лежащія на его обязанности, также заносятся въ книгу замѣчаній.

Изъ этого краткаго перечня обязанностей штурмана видно, что онъ въ сущности прямой помощникъ капитана, если только все на него возлагаемое не составляетъ мертвой буквы инструкцій. Если же дѣйствительно англійскіе штурмана не на бумагѣ только, а на дѣлѣ выполняютъ добросовѣстно свои обязанности, то понятно, почему есть защитники отстаивающіе этотъ корпусъ офицеровъ, служебная карьера которыхъ оканчивается чиномъ комендера.

Статья «Times» по поводу преній въ парламентѣ о гибели *Captain*.

Послѣ многихъ отсрочекъ, передъ самымъ закрытіемъ парламентскихъ засѣданій, происходили пренія о гибели *Captain* и, несмотря на то, они все же были преждевременны. Г. Чильдерсъ, къ несчастью, не занимаетъ своего мѣста въ парламентѣ и здоровье его все еще такъ слабо, что онъ былъ не въ состояніи передать своему преемнику, г. Гошену, всѣхъ матеріаловъ для его защиты. Пренія о гибели *Captain*

походили на судъ или были посягательствомъ на судъ при отсутствіи обвиняемаго. Это самое и было причиною того, что разборъ дѣла былъ крайне неудовлетворителенъ; сверхъ того, были и другія обстоятельства, препятствовавшія изслѣдованію причинъ гибели этого судна. Каково-бы ни было упущеніе со стороны г. Чильдерса въ недостаточной оцѣнкѣ остойчивости *Captain*, онъ доказалъ самымъ практическимъ образомъ свое довѣріе къ его мореходнымъ качествамъ, потому что послалъ на немъ своего собственного сына-мичмана. Капитанъ Коуперъ Кользъ такимъ же способомъ самъ практически доказывалъ безопасность своего судна, соответствовавшего или несоответствовавшего вполнѣ его собственному чертежу, потому что онъ былъ на немъ, когда тотъ пошелъ на дно Бискайской бухты. Сверхъ того, нужно припомнить, что постройка этого судна была разрѣшена, когда нынѣшняя оппозиція держала въ своихъ рукахъ управленіе. Капитанъ Кользъ долго осаждалъ министерство и уже нѣкоторымъ образомъ былъ извѣстенъ публикѣ, но герцогъ Сомерсетъ и его товарищи были недоступны къ его просьбамъ. Они приняли нѣкоторыя изъ его предложеній, но отказались отъ полного осуществленія его плановъ, и онъ горько жаловался на невозможность добыть справедливость, чтобы честно работать надъ задуманнымъ имъ чертежомъ. По вступленіи лорда Дерби въ министерство, сэръ Джонъ Пакингтонъ далъ несчастному энтузіасту дозволеніе строить башенное судно по его собственнымъ идеямъ. Принимая въ соображеніе, что *Captain* назначенъ былъ къ постройкѣ когда консервативное управленіе держало власть, что капитанъ Кользъ, составитель его чертежа, погибъ на немъ, что г. Чильдерсъ, главнымъ образомъ отвѣтственный за то, что разрѣшилъ ему идти въ море, послалъ на немъ своего сына, раздѣлившаго его участь. и что тотъ же г. Чильдерсъ цѣлые мѣсяцы былъ не въ состояніи отправлять должность частью отъ усиленныхъ занятій, а частью отъ своего собственного горя среди общихъ бѣдствій,—принимая все это въ соображеніе, не удивительно, что пренія по этому предмету были похожи на старую сказку, потерявшую силу и значеніе, которую никто не хочетъ слушать.

Пренія эти, происходившія почти одновременно съ судомъ по дѣлу *Agincourt* и съ извѣстіями о гибели *Megoera*, вызываютъ желаніе кое-чего большаго, чѣмъ обвиненіе и оправданіе настоящихъ и бывшихъ членовъ адмиралтействъ-совѣта. Намъ нуженъ государственный человѣкъ, такой, какимъ былъ сэръ Джемсъ Грагамъ въ послѣдніе свои годы, который съ безпристрастіемъ открылъ бы намъ, почему мы, расходуя ежегодно 10 милліоновъ фунт. стерл., не имѣемъ ничего, кромѣ чувства общей ненадежности. Настоящее положеніе дѣлъ въ самой вещи болѣе чѣмъ неудовлетворительно, потому что нужно вспомнить, что въ началѣ нынѣшняго года никого не было во главѣ адмиралтейства; г. Чильдерсъ удалился, а г. Гошенъ еще не являлся, и въ эти-то сумерки *Megaera* была выловлена со дна списка транспортных судовъ для употребленія ее, какъ судна, для перевозки войскъ и для посылки къ антиподамъ. Но существуетъ или не существуетъ первый лордъ, отвѣтственный передъ свѣтомъ, всегда существуетъ тоже затрудненіе открыть какого-нибудь офицера, котораго упущеніе повело къ извѣстному бѣдствію, и причиною такого затрудненія мы считаемъ то, что постоянный составъ управленія слишкомъ силенъ для временнаго политическаго главы адмиралтейства; и хотя нація не обезпечена его контролемъ надъ ними, но въ то же время нѣтъ никакого обезпеченія, что постоянные чиповники обладаютъ всѣми техническими знаніями, необходимыми въ ихъ положеніи. Допуская это предположеніе, мы можемъ легко понять, что, иначе, темно,—нехотѣніе бывшихъ членовъ одного адмиралтействъ-совѣта признать спеціальныя ошибки пропущенныя или сдѣланныя спеціалистомъ. Разсмотримъ случай съ *Captain*. Дѣйствительный вопросъ въ этой исторіи чисто-научный: можетъ ли корабль такой постройки, вѣса и водоизмѣщенія быть остойчивымъ или нестойчивымъ въ бурную погоду, то есть достаточно ли низко лежитъ центръ его тяжести, чтобы онъ имѣлъ надлежащее стремленіе выпрямляться въ тѣхъ предѣлахъ наклоненія, какія можетъ испытывать въ морѣ. Это задача, которая должна быть по силамъ морскимъ инженерамъ, состоящимъ въ вѣдѣніи адмиралтействъ-совѣта;

но если ихъ вычисленія не идутъ такъ далеко, какъ мы предполагаемъ, то остойчивость можно опредѣлить старымъ способомъ накрениванія, хотя адмиралъ Ерскайнъ и сэръ Спенсеръ Робинзонъ оуждаютъ его до того, что лучше совсѣмъ не опредѣлять остойчивости, чѣмъ опредѣлять ее этимъ способомъ. Мы не можемъ допустить необходимости прибѣгать къ ощупыванію пальцами для опредѣленія точки, которая должна быть знакома всякому совѣту. Какъ на фактъ, мы должны указать на то, что не было сдѣлано никакихъ попытокъ, чтобы убѣдиться вычисленіемъ-ли или опытомъ въ остойчивости этого злополучнаго судна. Лордъ Ленноксъ и сэръ Пакингтонъ пытались доказать, что г. Ридъ и сэръ Спенсеръ Робинзонъ объявляли судно небезопаснымъ и что ихъ предостереженія были оставлены безъ вниманія, потому что при административной системѣ, созданной г. Чильдерсомъ, они были представлены ему лично, а не совѣту; но мы согласны съ мнѣніемъ г. Хенлея, что ни главный строитель, ни контроллеръ не имѣли серьезныхъ предчувствій объ опасности *Captain*, и тѣмъ менѣе, что они пришли къ чему-либо, подобному научному опредѣленію его нестойчивости. Попытка г. Чильдерса свалить на нихъ вину за то, что они не сообщили ему ихъ мнѣнія, не имѣла успѣха, потому что нѣтъ причинъ думать, что кто-либо изъ нихъ составилъ мнѣніе, которымъ готовъ былъ заручиться. Отсюда было то, что когда случилось несчастіе, то всякій старался избѣжать упрека, превращая неопредѣленные выраженія своихъ понятій въ прямыя предостереженія ненадежности; но заключеніе, къ которому придетъ страна, состоитъ въ томъ, что дорого стоящій штатъ строителей и надзирателей не долженъ держаться въ адмиралтействѣ, просто потому что они имѣютъ туманныя понятія о такихъ вещахъ, какъ остойчивость или нестойчивость судовъ, которыя они строятъ и посылаютъ въ море. Что можетъ быть лучшимъ объясненіемъ на примѣрѣ справедливости этого взгляда, и въ то же время горьчайшею сатирою на наши обстоятельства, какъ не письма г. Рида, адресованныя къ намъ въ послѣднее время? Онъ боится, что безъ его помощи и совѣта судно за судномъ

будетъ выказывать свою негодность къ морю при первой встрѣтившейся ему бурной погодѣ. Всякій съ недовѣріемъ будетъ принимать предложеніе человѣка, увѣряющаго, что служба его необходима, и кто можетъ еще сказать, что предсказанія его объ опасности—не химера? Мы не такъ еще бѣдны людьми съ научными дарованіями или практическими кораблестроителями, чтобы быть не въ состояніи опредѣлить качества какого бы то ни было судна, котораго изслѣдованіе намъ потребуется; но наше довѣріе къ постояннымъ дѣятелямъ адмиралтейства и къ силѣ головъ департаментовъ для надзора за ними, такъ ограничено, что неопредѣленные предостереженія г. Рида внушаютъ намъ боязнь. Мы не можемъ имѣть къ нему совершеннаго довѣрія, потому что, если бы онъ составилъ опредѣленное мнѣніе о *Captain*, то онъ осуждалъ бы его языкомъ совершенно отличнымъ отъ двусмысленнаго приговора, указаннаго лордомъ Ленноксомъ въ его чтеніи: но гибель *Captain* и *Megaera* даютъ силу его предостереженіямъ, которыхъ иначе мы не послушались бы.

Не можетъ быть сомнѣнія, что мы услышали бы о гибели *Captain* еще менѣе, если бы г. Чильдерсъ не написалъ своей знаменитой записки. Ошибка этого документа состоитъ въ томъ, что вмѣсто обвиненія подчиненныхъ за несообщеніе ему своихъ свѣдѣній, онъ долженъ былъ бы обвинить ихъ за неимѣніе какихъ-либо знаній, которыя слѣдовало сообщить. Это и есть спеціальныи позоръ всего дѣла и, какъ сэръ-Дж. Пакингтонъ надѣется, урокъ этотъ никогда не будетъ забытъ. Судь нашель, что *Captain* опрокинулся потому, что его рангоутъ былъ такъ великъ, что если бы онъ несъ паруса въ свѣжій вѣтеръ, то долженъ былъ бы наклониться безъ возможности подняться. Но почему эта истина не была извѣстна прежде? Были широкія средства удостовѣриться въ этомъ и теоретически и практически. Вполнѣ невозможно растолковать рапортъ сэра Спенсера Робинзона въ томъ смыслѣ, будто бы онъ сомнѣвался въ остойчивости *Captain*'а; если онъ и не одобряетъ дѣйствительно этого судна то все-таки не даетъ намека на опасность. А г. Гошень говоритъ намъ, что сэръ Спенсеръ желалъ поднять свой флагъ на немъ. Настоя-

щее лекарство отъ плачевной неизвѣстности, въ которой мы теперь находимся, состоитъ въ усиленіи кораблестроительнаго департамента прибавкою къ нему какъ ученыхъ, такъ и практическихъ офицеровъ, которыхъ бы обязанность состояла въ опредѣленіи качествъ каждаго судна до послышки его въ море, такъ, чтобы мы могли имѣть нѣкоторую надежду избѣжать тѣхъ опасностей, которыми грозитъ намъ г. Ридъ, какъ туманными призраками.

Французскій флотъ во время осады Парижа.

(Извлечено изъ *Revue des deux mondes* и *Revue Maritime et Coloniale*).

Если не пришло время писать исторію осады Парижа, то по крайней мѣрѣ можно готовить матеріалы о ходѣ событій. Современемъ узнается въ подробности, что сдѣлали для защиты этого города различныя сухопутныя и морскія войска; теперь же пока достаточно собирать на мѣстѣ происшествій всѣ факты и размѣщать ихъ въ послѣдовательномъ порядкѣ, чтобы впослѣдствіи было гдѣ почерпать свѣдѣнія. Въ настоящей статьѣ постараемся вкратцѣ указать на то, что въ этомъ случаѣ касается флота. Известно, что флотъ при осадѣ Парижа держалъ себя примѣрно хорошо и вполнѣ заслуживаетъ, чтобы его дѣйствія были занесены на страницы исторіи.

Несомѣнно, что при началѣ непріятельскихъ дѣйствій флотъ не ожидалъ задачи, которая выпала впослѣдствіи на его долю и которую онъ такъ блистательно выполнилъ. Въ общемъ планѣ, если, впрочемъ, таковой существовалъ, дѣйствія французскаго флота были заранѣе опредѣлены и на него возлагались вообще большія надежды. Флоту предназначалось участвовать въ перевозкѣ десанта и за тѣмъ крейсировать у непріятельскихъ береговъ; назначеніе военныхъ крейсеровъ состояло въ томъ, чтобы подвергать строгой блокадѣ непріятельскіе порта и берега, причемъ вмѣнялось держать первые изъ нихъ сколь возможно болѣе подъ вы-

стрѣлами орудій, а берегамъ постоянно угрожать нападеніемъ; за тѣмъ крейсерамъ слѣдовало не давать покоя ни военнымъ, ни купеческимъ судамъ и причинять имъ въ морѣ и у береговъ всевозможный вредъ. Кромѣ вышесказаннаго, военнымъ крейсерамъ предстояло выполнить болѣе обширную дѣятельность, которой предвидѣлся несомнѣнный успѣхъ; но это такъ и осталось предположеніемъ и оставило непоправимый пробѣлъ. вмѣстѣ съ военнымъ флотомъ, долженъ былъ дѣйствовать также и транспортный флотъ; предполагалось высадить десантъ въ 40 000 человекъ сухопутнаго войска на берега Нѣмецкаго и Балтійскаго морей, для совместнаго дѣйствія противъ непріятеля и тѣмъ заставить Пруссію въ мѣстахъ, отдаленныхъ отъ театра войны, удерживать значительные резервы, которые она могла бы, въ противномъ случаѣ, направить къ французской границѣ.

Вотъ въ чемъ, казалось, состоялъ этотъ важный планъ, который тогдашній морской министръ думалъ лично привести въ исполненіе, такъ какъ онъ рассчитывалъ, что ему позволятъ распоряжаться флотомъ и десантомъ вполнѣ самостоятельно, подобно тому какъ его товарищъ по военному вѣдомству командовалъ сухопутными войсками. Какъ бы то ни было, но планъ этотъ по независѣвшимъ отъ флота причинамъ не осуществился. Тѣмъ не менѣе самыя приготовленія къ этому предпріятію принесли большую пользу. При снаряженіи эскадръ въ адмиралтействахъ нашлись средства, которыхъ никто не ожидалъ найти, въ особенности въ Шербургѣ, гдѣ адмиралъ Розъ творилъ чудеса; ему, какъ морскому префекту, было поручено вооружить транспортный флотъ; не прошло и двухъ недѣль, какъ всѣ суда стояли на рейдѣ уже готовые къ выходу въ море и ждали только посадки десанта.

Послѣ первыхъ сраженій выказалась несостоятельность этихъ расчетовъ; здѣсь вполнѣ обнаружилась малочисленность французскихъ силъ, и съ этихъ поръ было бы безумно отвлекать отъ защиты французской территоріи хотя бы небольшой отрядъ. Каждый обученный солдатъ имѣлъ значеніе въ виду наступавшаго тогда непріятеля, въ

рядахъ котораго всѣ безъ исключенія были настоящими воинами, уже давно подготовленными къ борьбѣ. Поэтому слѣдовало, не увлекаясь, привести къ болѣе скромнымъ условіямъ назначеніе флота и отнять у него войска, безъ которыхъ нельзя было обойтись на сушѣ, вмѣсто того, чтобы еще ввѣрять ему таковыя для побѣды надъ непріателемъ гдѣ-то далеко, тогда какъ массы враговъ уже вступили на французскую почву.

Вторженіе непріателя обратило къ себѣ все вниманіе французовъ. Само собою разумѣется, что министръ принужденъ былъ отказаться отъ желанія командовать десантными войсками. Обѣ эскадры съ установленнымъ числомъ командъ, ограничились только выходомъ въ море. Одна, какъ извѣстно, подъ начальствомъ вице-адмирала Буэ-Вильомеца, поплыла въ Балтійское море, а прежняя эволюціонная, подъ начальствомъ вице-адмирала Фуришона, перешла изъ Средиземнаго моря въ Нѣмецкое, гдѣ и стала крейсировать. Въ то же время четыре пѣхотные морскіе полка, изъ Шербурга, Бреста, Тулона и Рошфора отправились для присоединенія къ формировавшейся въ шалонскомъ лагерѣ арміи, а флотскіе экипажи, остававшіеся на берегу, были посланы прямо въ Парижъ на его защиту. Это происходило въ первой половинѣ августа. Военныя событія изумляли всѣхъ тогда, такъ что многіе едва вѣрили происходившему—такъ оно мало соотвѣтствовало ожиданію. Ужасныя доказательства, однако, были на лицо; французская армія не только въ безпорядкѣ отступала, но даже отказывалась защищать ущелья Вогезовъ, одинъ изъ важныхъ пунктовъ на французской границѣ. Макъ-Магонъ блуждалъ по провинціямъ въ поискахъ за своими солдатами; Базенъ тянулся на Мецъ съ своими свѣжими, нетронутыми войсками, а также и съ побѣжденными войсками при Форбахѣ; Парижъ, гдѣ не было войскъ, сильно волновался, нетерпѣливо ждалъ дѣйствій и, брошенный на произволъ судьбы, подвергался всевозможнымъ случайностямъ. Онъ не видѣлъ безопасности ни въ самомъ себѣ, ни въ окрестности, не зналъ кому будетъ поручена защита крѣпостей и укрѣпленій, ко-

торыми его окружали и которые, во всякомъ случаѣ, должны были защитить его. Но вотъ, пять дней спустя послѣ сраженія при Рейхсхофенѣ, 11 августа, первые моряки пріѣхали въ Парижъ и высадились на станціи западной желѣзной дороги, а послѣ этого каждый почти день подобные поѣзды слѣдовали, одинъ за другимъ, подвозя съ собой моряковъ. Морское начальство, какъ видно не теряло времени. Для толпы, встрѣчавшей эти поѣзды, это было нѣчто въ родѣ праздника. До сей поры изъ военныхъ ей удавалось видѣть только пожарныя команды и мобилей изъ провинціи, и то неимѣвшихъ еще тогда ни определенной одинаковой формы, ни той военной осанки и выправки, которыя имѣютъ теперь и которыми въ то время такъ выдавались моряки. Матросы, съ ихъ молодецкимъ видомъ, въ лакированныхъ клеенчатыхъ шляпахъ съ поднятыми вверхъ краями и съ откинутыми назадъ синими воротниками ихъ рубашекъ, внушали къ себѣ какое-то уваженіе парижскихъ буржуа; эти послѣдніе, при мысли, что форты вокругъ столицы будутъ защищаться матросами, чувствовали себя внѣ опасности.

Формированіе прибывавшихъ экипажей совершалось въ Парижѣ съ тою поспѣшностью, какая замѣтна во всемъ, что касается дѣйствія моряковъ, и вскорѣ за тѣмъ, когда это было окончено, въ Шербургѣ вошелъ въ бассейны транспортный флотъ, напрасное вооруженіе котораго обошлось такъ дорого странѣ; команды съ транспортовъ были также немедленно отправлены въ Парижъ вмѣстѣ съ наборомъ, сдѣланномъ по всей Франціи изъ холостыхъ, имѣвшихъ отъ 25 до 35 лѣтъ отъ роду.

Учебный батальонъ морскихъ стрѣлковъ былъ цѣликомъ присланъ въ Парижъ изъ Лоріана, равно какъ и комендеры съ учебнаго артиллерійскаго корабля *Louis XIV*; матросы съ линейныхъ судовъ, транспортныя команды вмѣстѣ съ учебнымъ батальономъ стрѣлковъ и комендорами составили 11 батальоновъ, т. е. численностью до 9000 человекъ.

Каждымъ батальономъ командовалъ капитанъ фрегата, а ротою — лейтенантъ, имѣя у себя помощникомъ мичмана. Комендоры, числомъ до 1200 человекъ, были расписаны

частью по крѣпостнымъ орудіямъ, частью же отданы въ распоряженіе военнаго министра, который исподоволь распредѣлялъ ихъ по вновь соорудившимся батареямъ въ загородныхъ предмѣстьяхъ столицы. 3200 человекъ морскихъ солдатъ, вновь сформированныхъ въ августѣ въ различныхъ портахъ изъ остававшихся тамъ военно-рабочихъ командъ и частей, занимавшихъ портовые караулы, были также присоединены къ морякамъ въ Парижѣ и вмѣстѣ съ ними составляли уже 12000 человекъ.

Главное начальство надъ ними было ввѣрено вице-адмиралу де ла Ронсьеръ-ле-Нури, который впослѣдствіи распоряжался лично работами и командовалъ укрѣпленіями *St.-Denis*. Восточные форты *Rosny*, *Noisy* и *Romainville*, бывшіе подъ начальствомъ капитановъ кораблей или капитановъ фрегатовъ, составляли отрядъ контръ адмирала Сессэ. Южные форты *Ivry*, *Bicêtre* и *Montfouge* принадлежали къ отряду контръ-адмирала Потюо. Двѣ важныя батареи *Montmartre* и *St.-Ouen* имѣли также начальниками моряковъ—двухъ капитановъ фрегатовъ.

Каждый изъ фортовъ, для поддержанія военной дисциплины, руководствовался всѣми правилами военнаго корабля. Офицеры должны были жить и имѣть общій столъ на своихъ фортахъ; никто не имѣлъ права отлучаться изъ форта безъ разрѣшенія отряднаго начальника или командира форта; увольнялись же только тѣ, которые имѣли въ Парижѣ или его окрестностяхъ родственниковъ, и то съ тѣмъ, чтобы къ заходу солнца быть на своемъ мѣстѣ; тогда накрѣпо запирались ворота и никого, кромѣ объѣздныхъ патрулей, не впускали и не выпускали. Форты по своимъ порядкамъ и по дисциплинѣ напоминали собою военные суда.

Людямъ, прибывавшимъ на батареи, приходилось почти все создавать вновь: платформы и станки не были установлены, орудія лежали на землѣ, снарядовъ не доставало, пороховые погреба были почти пусты, картузы не шиты и проч., между тѣмъ каждая минута была дорога; близость непріятеля требовала спѣшности.

Моряки, предавшіеся всецѣло работамъ на фортахъ, не тревожились никакими внѣшними тревоженіями въ родѣ беспорядковъ и манифестацій, происходившихъ въ самомъ Парижѣ, и на неудачи французскаго оружія въ провинціяхъ они смотрѣли хладнокровно, надѣясь за все отмстить непріятелю; они были единственно озабочены исполненіемъ своего долга, а поведеніемъ своимъ и дисциплиной подавали примѣръ новобранцамъ подвижной гвардіи Парижа. o

Офицеры и нижніе чины жили въ землянкахъ, причѣмъ вторые помѣщались по 8 человекъ вмѣстѣ на нарахъ или доскахъ съ постелями, одинъ надъ другимъ, по четыре на сторонѣ въ два яруса; во всѣхъ помѣщеніяхъ постоянно горѣли лампы; постели завѣшивались съ боковъ драпировками, часто замѣнявшіяся флагами, что производило очень большой эффектъ. Пища людей, равно какъ и самый порядокъ ея раздачи были совершенно тѣ же что и на судахъ флота; здѣсь, также какъ и тамъ, существовали артельщики или пріемщики, коки и баталеры.

Въ теченіе трехъ недѣль изъ западныхъ портовъ и Орлеана доставлено въ Парижъ столько морскихъ орудій, что на каждый фортъ пришлось, ихъ по меньшей мѣрѣ, отъ 6 до 8 штукъ, батареи же *Montmartre*, *St.-Ouen* и *Buttes Chaumont* были исключительно ими вооружены; кромѣ того, въ арсеналѣ оставлено нѣсколько морскихъ орудій въ запасъ. Матросы и орудія были неразлучны, прислуга переходила на батареи съ своими орудіями. Въ то время, какъ форты вооружались подвозившимся боевымъ матеріаломъ, вагоны южной желѣзной дороги доставляли изъ Ліона разборную рѣчную флотилію, состоявшую изъ 8 плавучихъ батарей и 2 канонерскихъ лодокъ. Разборныя батареи были построены въ *St-Denis* и первоначально предназначались для защиты Тулона. Эти мелкосидящія, почти квадратныя, двухпушечныя (*) суда имѣли машины въ 20 силъ, два винта, два руля и экипажъ въ 40 человекъ подъ командою лейтенанта. Скорость хода этихъ батарей, по причинѣ ихъ

(*) 14 сантиметровыя.

конструкціи, не превышала 4 узловъ. Канонерскія лодки были вооружены каждая одной наръзной пушкой, заряжавшейся съ казенной части, калибра въ 16 сантиметровъ, и экипажъ ихъ состоялъ изъ одного лейтенанта и 20 человѣкъ матросъ на каждой.

Всѣмъ извѣстная лодка лейтенанта Фарси *La Mitrailleuse* дѣйствовала независимо отъ этой флотиліи; будучи вооружена тяжелымъ поворотнымъ орудіемъ, она имѣла, при своей поворотливости и плоскостности, повсюду громадный успѣхъ, въ особенности передъ *St. Cloud* и *Sèvres*, гдѣ нѣмцы пробовали укрѣпляться.

Форты имѣли возможность переговариваться между собою и съ Парижемъ днемъ помощью семафора, а, ночью посредствомъ прибора Годара (съ передвижнымъ краснымъ стекломъ). Всѣхъ семафорныхъ станцій въ Парижѣ и его окрестностяхъ было пятьдесятъ и при нихъ сигнальщиками состояли матросы же, числомъ до 250 человѣкъ. Сигнальною книгою, для переговоровъ служилъ *Le Dictionnaire du télégraphe maritime* съ 8000 словъ. Для передачи депешъ въ провинціи употреблялись воздушные шары съ приспособленіями Годара и Надара. Для перелетовъ на нихъ были вызваны охотники изъ матросовъ и такихъ неустрашимыхъ явилось до 40 человѣкъ. Такимъ образомъ ни одинъ шаръ не подымался изъ Парижа безъ матросовъ, которыхъ г. Надаръ предварительно обучалъ и подготовлялъ къ этому на Марсовомъ полѣ.

Матросы вообще внушали къ себѣ всеобщее уваженіе парижанъ, а уже объ офицерахъ и говорить нечего; на адмираловъ даже ѣздили смотрѣть какъ на какое-нибудь чудо, что называлось *faire une excursion pour voir l'amiral*, или *monsieur le secteur*, какъ ихъ обыкновенно называли (т. е. начальники части или отдѣла). Генераловъ-то въ столицѣ было у нихъ много, а адмиралы въ военной формѣ появились подъ Парижемъ впервые. На нихъ смотрѣли съ любопытствомъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ съ какимъ-то глубокимъ уваженіемъ.

И такъ моряки заготовили почти все нужное къ защитѣ и съ начатіемъ осады столицы, они же готовы были неустрашимо отстаивать свои бастионы.

Приводимъ здѣсь нѣсколько эпизодовъ ясно довазывающихъ, что матросы вездѣ, гдѣ только требовалось ихъ участіе, выказали себя вполнѣ отважными солдатами и ловкими стрѣлками. Въ *Bagneux*, напримѣръ, матросами подѣ выстрѣлами прусской артиллеріи были уничтожены дома, мѣшавшіе стрѣльбѣ съ форта *Montrouge* и впослѣдствіи, при отступленіи съ фортвъ, этотъ же *Bagneux* былъ ими мужественно прикрытъ подѣ предводительствомъ капитана фрегата д'Андре и контръ-адмирала Потюо.

Когда пруссаки вошли въ *Villejuif* то моряки, бывшіе въ *Bicêtre*, не допускали ихъ къ *Hautes-Bruyères*, пока, наконецъ, къ нимъ не явилась на помощь французская кавалерія, чтобы занять это значительное укрѣпленіе; но и послѣ этого моряки все таки много способствовали къ защитѣ его, равно какъ и укрѣпленій *Cachan* и *Moulin-Saquet*.

Подобная же дѣятельность обнаруживалась при началѣ осады—въ восточныхъ и сѣверныхъ фортахъ:

Гарнизонъ форта *Icru* имѣлъ нѣсколько жаркихъ стычекъ съ цѣлю удерживать непріятеля по возможности дальше отъ селенія *Vitry*, и страшными усиліями вырубилъ часть лѣса, заслонявшаго видъ на батареи *Choisy-le-Roi*. Въ самомъ Парижѣ морская бригада, составленная изъ нѣсколькихъ батальоновъ сухопутно-морскихъ солдатъ и трехъ батальоновъ морскихъ стрѣлковъ, весьма успѣшно дѣйствовала 29 и 30 ноября, подѣ начальствомъ капитана корабля г. Сальмона на двухъ пунетахъ, при *Choisy-le-Roi* и при *Avron*, оказавъ при этомъ важныя услуги защитѣ; отрядъ же другой бригады, сформированной въ *St.-Denis*, окружилъ и взялъ въ плѣнъ значительное число пруссаковъ близъ *Erpigny*.

Морской батальонъ, подѣ командой капитана фрегата г. Ламоть-Тенэ, въ продолженіе трехъ часовъ держался въ улицахъ Бурже противъ непріятеля, постепенно овлаждая домами, однимъ за другимъ, несмотря на сыпавшійся изъ оконъ и подваловъ градъ пулъ, полсжившихъ на мѣстѣ до 300 че-

ловѣкъ этихъ храбрыхъ бойцовъ, такъ что немногіе успѣли удалиться когда къ нимъ на выручку пришли свѣжія войска.

Надо было удивляться какъ эти люди легко претерпѣвали всякія лишения и вмѣстѣ съ тѣмъ такъ смѣло и охотно шли въ огонь, причемъ скорѣе умѣли жертвовать своею жизнью чѣмъ защищать ее.

При переходѣ войскъ черезъ Марну, матросы съ успѣхомъ замѣняли понтонеровъ; 250 человѣкъ марсовыхъ были вы-требованы съ различныхъ фортовъ, и послѣ предварительной ихъ подготовки, они въ ночь съ 29 на 30 ноября молодецки установили понтонный мостъ, по которому и перешла благополучно французская армія.

Идя въ рукопашный бой, матросы всегда были впереди; ихъ хладнокровіе и отважность ободряли сухопутныхъ и, жертвуя собою, они хорошо понимали, что не могли поступать иначе при бѣдственномъ положеніи ихъ отечества.

Спрашивается теперь, что же дѣлалъ броненосный флотъ въ то время, какъ отряды моряковъ дѣйствовали такъ дружно подъ Парижемъ? Немыслимо же, чтобъ эти страшныя военныя силы оставались безучастными ко всему происходившему, столько людей безъ дѣла, столько молчаливыхъ орудій, между тѣмъ какъ вся Франція возстала на врага! Ихъ же товарищи по оружію жертвовали собою за отечество, умирая на бастіонахъ фортовъ и укрѣпленій Парижа. Нѣтъ, это тѣ же люди, та же горячая любовь къ отечеству и та же храбрость, что и подъ Парижемъ. Всѣ одинаково нетерпѣливо жаждали дѣла, чтобъ доказать свое полное самоотверженіе, но только не представлялось къ тому случая.

Виною всему, какъ сейчасъ увидимъ, были, во-первыхъ суда, а не начальники на нихъ, да и не исполнители приказаній; а во-вторыхъ, разныя другія обстоятельства, въ родѣ замѣнутости нѣмецкихъ портовъ, негостепріимства морей, въ которыхъ приходилось крейсировать и проч.

Вотъ что писалъ, за два мѣсяца до войны о французскихъ броненосцахъ, одинъ изъ адмираловъ въ Тулонѣ:

«Наши броненосцы, построенные всѣ по одному образцу должны будутъ уступать свое первенство въ морской войнѣ

броненосцамъ, меньше сидящимъ въ водѣ, болѣе легкимъ на ходу, менѣе стоящимъ, но столь же сильнымъ. Мы имѣемъ жанию возводить памятники и французскій флотъ представляетъ собою скорѣе памятникъ, чѣмъ военную силу. Мы приходимъ въ восторгъ при видѣ мнимаго величія нашихъ судовъ, но не задаемъ себѣ при этомъ вопроса о ихъ способности принести какую-нибудь пользу странѣ. Я смѣло протестую противъ такой грамадной конструкціи, которая преграждаетъ судамъ доступъ въ мелкія воды. Слѣдуетъ обратить вниманіе на то, что всѣ бухты и входы, наиболѣе важные въ стратегическомъ отношеніи, мелки, а потому недоступны глубокосидящимъ судамъ; и если нашимъ колоссамъ негдѣ не только поворотиться, но нѣтъ возможности даже входить на эти рейды, то имъ можетъ не поздоровиться въ критическую минуту и такимъ образомъ они не принесутъ никакой пользы*.

Эти послѣднія слова адмирала, какъ видимъ, осуществились уже на дѣлѣ.

Если перебрать поочереди всѣ военные и коммерческіе порты Балтійскаго и Нѣмецкаго морей, т. е. тѣ порты, которые служатъ для Пруссіи или защитой или же имѣютъ какое-либо торговое значеніе, то увидимъ, что почти всѣ вдаются далеко въ материкъ или же отдѣляются отъ моря мелкими рукавами рѣкъ, какъ наприм. при устьяхъ Эльбы и Везера, или же заслонены заливами съ наносными песчаными барами, какъ Фришъ-гафъ и Куришъ-гафъ передъ входомъ въ Кенигсбергъ. Берега почти вездѣ низменны и вдаются далеко въ море, съ большими отмелями и наносными банками, встрѣчающимися также въ устьяхъ рѣкъ и въ самомъ морѣ. Плаваніе въ этихъ мѣстахъ очень затруднительно и опасно для всѣхъ, заисключеніемъ искусныхъ лопмановъ Гельго-ланда и Куксгавена въ Нѣмецкомъ морѣ и живущихъ на островѣ Амакъ въ Балтійскомъ морѣ. Такимъ образомъ Гамбургъ, Бременъ и Любекъ защищены естественной преградой, равно какъ и Киль, Яде, Кенигсбергъ и Данцигъ, при входѣ которыхъ, кромѣ того, положено безчисленное множество подводныхъ минъ. Вѣдь легко предписать бомбардировать

Билль, принудить къ выкупу Гамбургъ, прорваться въ Яде, гдѣ скрывался весь Нѣмецкій флотъ; но для достиженія этого нужно прежде всего подойти къ порту или берегу на близкое разстояніе, а это оказалось бы невозможнымъ при величинѣ броненосцевъ, сидящихъ 26, 29 и 32 фута, притомъ нѣкоторые изъ судовъ слушаются руля такъ дурно, что при всякой перемѣнѣ курса приходится долго ждать пока судно не получитъ настоящаго направленія.

Нѣтъ сомнѣнія, что для достиженія болѣе благопріятнаго исхода военныхъ дѣйствій, для французскаго флота требовалось имѣть суда гораздо меньшія по величинѣ съ небольшимъ количествомъ тяжелыхъ орудій, установленныхъ на поворотныхъ платформахъ, какъ на американскихъ мониторахъ. Еслибы суда сидѣли меньше въ водѣ, то ихъ движенія были бы быстрѣе, имъ было бы легче входить въ узкости, избѣгать подводныхъ торпедо, вслѣдствіе чего они могли бы, наконецъ, напасть и на непріятельскій флотъ. Но французскіе моряки не виноваты въ томъ, что имъ были даны такія непригодныя суда, но тѣмъ не менѣе они и на такихъ сдѣлали все, что отъ нихъ зависѣло. Тѣ, которые легко относятся о бывшемъ крейсерствѣ въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ въ суровомъ климатѣ и въ бурныхъ моряхъ, не могутъ себѣ представить какія при этомъ переносятся опасности и лишенія и еще менѣе понимаютъ, какія претерпѣваются препятствія при ограниченной блокадѣ неосвѣщаемыхъ морскихъ береговъ, гдѣ всѣ смотрятъ непріязненно, всякое движеніе подозрительно и гдѣ не найти ни совѣта, ни помощи, ни убѣжища.

Флотъ, однако, уже только однимъ своимъ пребываніемъ въ этихъ водахъ очень стѣснялъ свободную торговлю трехъ городовъ Ганзейскаго Союза (вошедшіе впоследствии, волей или не волей въ составъ Сѣверо-Германскаго Союза). Изъ нихъ наибольшій вредъ нанесенъ Гамбургу. Соединеніе между Бременомъ и Соединенными Штатами Америки, такъ дѣятельно поддерживавшееся прежде, было теперь совершенно прекращено. За тѣмъ, не менѣе этихъ городовъ пострадали Травемюнде, Свинемюнде, Стральзундъ, Данцигъ,

Кенигсбергъ и Мемель,—словомъ всѣ приморскіе города Германіи понесли большія потери въ торговлѣ. Военныхъ же дѣйствій на морѣ никакихъ не было, потому что прусскій флотъ съ самаго начала заперся у себя и ни разу не выходилъ въ море.

Можно ли послѣ всего перечисленнаго сказать, что французскій флотъ сдѣлалъ въ Нѣмецкомъ и Балтійскомъ моряхъ все что могъ и долженъ былъ сдѣлать?

Нѣтъ, возразятъ на это иные, онъ могъ отважиться на большее и долженъ былъ лучше вникнуть въ положеніе своей страны, ставившей на карту свои послѣднія усилія.

Слѣдуетъ, впрочемъ, сказать правду, что многіе между моряками начинали на эскадрахъ унывать и падать духомъ; да и какъ не упасть духомъ когда съ материкомъ были самыя неправильныя сношенія и извѣстія получались не точныя и разнорѣчивыя, вслѣдствіе отдаленности отъ центра военныхъ дѣйствій; приходившія же вѣсти приносили всякій разъ слухи о какомъ-нибудь новомъ поражении французскихъ армій, какъ при Вейсенбургѣ, Мецѣ, Седанѣ и друг. Каково же было переваривать все это, не будучи въ состояніи ничѣмъ помочь, а тутъ еще неумѣстныя состраданія иностранцевъ, которыя, были хуже всякой явной непріязни. Данія, напримѣръ, бывшая вначалѣ горячей заступницей, сдѣлалась послѣ равнодушной зрительницей всѣхъ несчастій Франціи, а доброе расположеніе Англіи превратилось въ ѣдкую иронию.

Съ перемѣною правленія во Франціи послѣ капитуляціи Седана, въ самомъ флотѣ произошла также важная перемѣна. Одинъ изъ начальниковъ эскадры—вице-адмиралъ Фуришонъ былъ назначенъ морскимъ министромъ; другой же находя свое положеніе щекотливымъ, сложилъ съ себя обязанность начальника эскадры.

Не подлежитъ сомнѣнію, что въ это междуцарствіе и при такомъ настроеніи умовъ было сдѣлано много упущеній относительно блокады, которая даже вовсе прекратилась на время. Такимъ образомъ становится понятнымъ, почему, несмотря на большія средства, потраченныя на постройку,

содержаніе и вооруженіе флота, онъ не могъ принести той услуги, которую при другихъ условіяхъ можно было бы отъ него потребовать.

Во время этого бездѣйствія эскадръ, англійскія и нѣмецкія газеты старались наперерывъ поколебать довѣріе французовъ въ ихъ флоту и такъ какъ всѣ эти извѣстія одни другимъ противорѣчили, то трудно было дознаться правды; но большинство тѣмъ не менѣе, конечно, догадывалось о цѣли этихъ неправдоподобныхъ разсказовъ и подъ конецъ перестало имъ вѣрить.

Съ назначеніемъ новыхъ начальниковъ эскадръ блокада возобновилась съ прежнею энергіею въ Нѣмецкомъ морѣ, гдѣ вновь появились французскіе военные крейсера; въ Балтійскомъ же морѣ должны были вовсе снять блокаду по причинѣ наступавшихъ морозовъ, изъ боязни быть застигнутымъ тамъ льдомъ.

Декретомъ правительства было предложено матросамъ съ разружавшихся судовъ Балтійской эскадры вступать въ ряды армій, формировавшихся въ западныхъ и сѣверныхъ провинціяхъ, съ обѣщаніемъ полной отставки послѣ трехлѣтней службы. Всѣ способные и здоровые охотно бросались въ мѣстахъ сборовъ, не разсчитывая ни на какія обѣщанныя привилегіи, имѣя въ виду единственно безкорыстно защищать свое отечество.

Рыбаки прибрежныхъ мѣстъ также не замедлили откликнуться на призывъ, тѣмъ болѣе, что съ закрытіемъ парижскихъ рынковъ, ихъ семейства лишались насущнаго хлѣба; они охотно брались за оружіе, чтобъ отмстить непріятелю за своихъ дѣтей.

Изъ всего сказаннаго видно, что моряки входили въ составъ всѣхъ родовъ войскъ; вездѣ находимъ ихъ одинаково стойкими и отважными и вполне заслуживавшими того неограниченнаго довѣрія, которое на нихъ возлагали парижане.

ИЗВЛЕЧЕНІЕ ИЗЪ ПРАВИЛЪ ОБЪ ИЗДАНІИ

МОРСКАГО СБОРНИКА.

Статьи для напечатанія въ М. Сб. препровождаются въ Редакцію чрезъ Контору журнала.

За исключеніемъ статей, присланныхъ отъ высшаго морскаго начальства, съ резолюціею — напечатать въ такой-то книжкѣ М. Сб., прочія статьи распределяются по №№ журнала по усмотрѣнію Редакціи.

Вознагражденіе за статьи, помѣщаемыя въ М. Сб., полагается: за оригинальныя отъ 25 до 50 р. и въ нѣкоторыхъ случаяхъ болѣе, за извлеченія и компиляціи отъ 25 до 30 р.; за переводы отъ 12 до 20 р. за листъ.

Авторъ имѣетъ право на полученіе 25 отдѣльныхъ оттисковъ своей статьи безвозмездно; если онъ желаетъ воспользоваться этимъ правомъ, то приглашается написать о томъ на самой статьѣ. По особымъ уваженіямъ разрѣшается печатаніе и большаго числа отдѣльныхъ оттисковъ, но съ платою за бумагу. Желающіе на этомъ основаніи получить болѣе 25 отдѣльныхъ оттисковъ своей статьи, — означаютъ на рукописи сколько именно.

Оригинальныя сочиненія должны быть присылаемы за подписью автора, а переводныя — съ указаніемъ, сверхъ того, той книги, откуда взяты. Если автору не угодно, чтобы его имя было извѣстно публикѣ, онъ приглашается предварить о томъ Редакцію.

Редакція покорнѣе проситъ доставлять статьи четко написанными, въ особенности же означать разборчиво имена собственныя и цифры, и непременно съ переводомъ иностранныхъ словъ и вѣсовъ на русскія.

ПОДПИСКА НА ПОЛУЧЕНІЕ МОРСКАГО СБОРНИКА ВЪ 1871 ГОДУ ПРИНИМАЕТСЯ:

Въ С. Петербургѣ, исключительно въ главной конторѣ Морскаго Сборника, при книжномъ магазинѣ А. Ѳ. Баунова, на Невскомъ проспектѣ противъ Милютинныхъ лавокъ.

СТОИМОСТЬ ГОДОВАГО ИЗДАНІЯ ВЪ 1871 ГОДУ.

	Безъ доставки и пересылки.	Съ доставкой и пересылкой.
Лицамъ морскаго вѣдомства	4 рубля	5 рублей.
Прочимъ подписчикамъ	6 —	7 —

Собственно за пересылку назначается 10% цѣны безъ доставки, а остальная часть взимается за упаковку, бандероль и проч.

- Переѣмны адресовъ, претензіи и другія сообщенія подписчиковъ, покорнѣйше просятъ адресовать тѣмъ мѣстамъ и лицамъ, которымъ подписчики выслать депешу, и если будетъ признано нужнымъ, для свѣдѣнія—въ редакцію журнала.

Въ первыхъ числахъ каждаго мѣсяца, книжки М. Сб. сдаются въ почтамтъ, а потому въ случаѣ поздняго полученія ихъ, просятъ доводить о томъ до свѣдѣнія почтоваго начальства.