

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
L

СХЛХХIV

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

№ 2

ФЕВРАЛЬ

1898.

МОРСКОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
КОМИТЕТЪ
ПО КРАСНОМУ СТРОЕНЫЮ.



Для слѣженія шналь баром.		Для слѣженія ка- лора орудій и топлива брони.		Сантиметры въ длинахъ	
Миллиметры въ дюймѣхъ.					
712	28,08	1	0,39	Мѣры пали- санныя въ пер- вой строчкѣ.	Мѣры пали- санныя въ пер- вой строчкѣ.
13	07	2	0,79		
14	11	3	1,18		
15	15	4	1,58		
16	19	5	1,97		
17	23	6	2,36		
18	27	7	2,76		
719	31	8	3,15		
20	35	9	3,54		
21	39	10	3,94		
22	43	11	4,33	Давл. въ кил. на 1 кв. мил. лим. въ тощ. Давл. на 1 кв. двойнѣ.	Давл. въ кил. на 1 кв. мил. лим. въ тощ. Давл. на 1 кв. двойнѣ.
23	47	12	4,72		
24	50	13	5,12		
25	54	14	5,51		
26	58	15	5,91		
27	62	16	6,30		
28	66	17	6,69		
729	70	18	7,09		
30	74	19	7,48		
31	78	20	7,87		
32	82	21	8,27		
33	86	22	8,66		
34	90	23	9,06		
35	94	24	9,45		
36	98	25	9,84		
37	29,02	26	10,24		
38	06	27	10,63		
739	10	28	11,02		
40	13	29	11,42	Англ. цент. недръ въ пуд.	Англ. цент. недръ въ пуд.
41	17	30	11,81		
42	21	31	12,21		
43	25	32	12,60		
44	29	33	12,99		
45	33	34	13,39		
46	37	35	13,78		
47	41	36	14,17		
48	45	37	14,57		
749	49	38	14,96		
50	53	39	15,36		
51	57	40	15,75		
52	61	41	16,14		
53	65	42	16,54		
54	69	43	16,93		
55	72	44	17,32		
56	76	45	17,72		
57	80	46	18,11		
58	84	47	18,50	Франц. тонны въ пудахъ.	Франц. тонны въ пудахъ.
759	88	48	18,90		
60	92	49	19,29		
61	96	50	19,69		
62	30,00	51	20,08		
63	04	52	20,47		
64	08	53	20,87		
65	12	54	21,26		
66	16	55	21,65		
67	20	56	22,05		
68	24	57	22,44		
769	28	58	22,83		
70	32	59	23,23		
71	35	60	23,62		
72	39	61	24,02		
73	43	62	24,41		
74	47	63	24,80		
75	51	64	25,20		
76	55	65	25,59	Мѣры въ фу- тахъ.	Мѣры въ фу- тахъ.
77	59	66	25,98		
78	63	67	26,38		
779	67	68	26,77		
80	71	69	27,17		
81	75	70	27,56		
82	79	71	27,95		
83	83	72	28,35		
84	87	73	28,74		
85	91	74	29,18		
86	95	75	29,58		
87	98	76	29,92		
88	10,02	77	30,30		

Д Л Я С Л И Ч Е Н І Я Р А З М Ъ Р Ъ .

Мѣры пали- санныя въ пер- вой строчкѣ.		Мѣры пали- санныя въ пер- вой строчкѣ.		Мѣры пали- санныя въ пер- вой строчкѣ.		Мѣры пали- санныя въ пер- вой строчкѣ.		Мѣры пали- санныя въ пер- вой строчкѣ.		Мѣры пали- санныя въ пер- вой строчкѣ.	
въ дюймѣхъ.		въ футѣхъ.		въ сажняхъ.		въ аршинахъ.		въ вершкахъ.		въ линияхъ.	
1	0,0394	3,2809	10,7643	2,442	0,0610	61,05	182,88	1,1076	3,1014	62,03	15,754372
2	0,0787	6,5618	21,5286	4,884	0,1221	122,10	365,75	2,2153	6,2027	124,06	31,508744
3	0,1181	9,8427	32,2929	7,326	0,1831	183,14	548,63	3,3229	9,3041	186,08	47,263116
4	0,1575	13,1236	43,0572	9,768	0,2442	244,19	731,51	4,4306	12,4055	248,11	63,017488
5	0,1969	16,4045	53,8215	12,210	0,3052	305,24	914,38	5,5381	15,5069	310,14	78,771860
6	0,2362	19,6854	64,5858	14,651	0,3663	366,29	1097,26	6,6458	18,6082	372,17	94,826232
7	0,2756	22,9663	75,3501	17,093	0,4273	427,33	1280,14	7,7584	21,7096	434,19	110,280605
8	0,3150	26,2472	86,1144	19,535	0,4884	488,38	1463,01	8,8610	24,8110	496,22	126,034977
9	0,3543	29,5281	96,8787	21,977	0,5494	549,43	1645,89	9,9687	27,9123	558,25	141,785349
10	0,3937	32,8090	107,6430	24,419	0,6105	610,46	1828,77	11,0763	31,0137	620,28	157,543721

Полковникъ 5^а полка 5^а № 1491.
2 5

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

ИЗДАВАЕМЫЙ ПОДЪ НАБЛЮДЕНІЕМЪ

ГЛАВНАГО МОРСКАГО ШТАБА.

Редакторъ Полковникъ П. Мордовинъ.

Томъ ССLXXXIV

№ 2.

Февраль.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Морскаго Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.

1898.

**МОРСКОЙ ТЕХНИЧЕСКІЙ
КОМИТЕТЪ**

Печатано по распоряженію Главнаго Морскаго Штаба.

ОГЛАВЛЕНІЕ

№ 2 Морского Сборника 1898 года.

ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

Высочайшіе приказы по Морскому вѣдомству	1
Высочайшія награды	9
Пожалованіе иностранныхъ орденовъ	11
Приказы Его Императорскаго Высочества Генералъ - Адмирала, по Морскому вѣдомству	13
Приказы Управляющаго Морскимъ Министерствомъ	19
Циркуляры Главнаго Морскаго Штаба	23
Циркуляры Главнаго Гидрографическаго Управленія	39
Циркуляры Морскаго Техническаго Комитета, по артиллеріи: № 30, 1897 г. № 1 и 2, 1898 г.	40
Пенсіи изъ эмеритальной кассы	47

Извѣстія о плаваніи нашихъ судовъ за границую	1—26
Отчетъ по командировкѣ лейтенанта Трендовіуса съ пятью нижними чинами команды мореходной канонерской лодки «Манджуръ» — въ Пекинъ (съ 6 по 19 мая 1897 года)	26—37
Вѣдомость военнымъ судамъ, находящимся въ загранич- номъ плаваніи	1—3
Росписаніе рейсовъ пароходовъ Добровольнаго флота въ на- вигацію 1898 года	4

НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

Значеніе моря и морскихъ силъ въ исторіи государствъ.	
Лейтенантъ М. Вубновъ	1
Историческій очеркъ русской морской пѣхоты, строевой береговой службы во флотѣ и выдающихся судовыхъ десантовъ (1705 — 1895 гг.). Лейтенантъ В. Виноградскій	33
Состояніе морской артиллеріи въ 1896—97 гг. В. С - кій.	63
Нѣсколько словъ о современномъ состояніи военного судостроенія въ Англіи. Кораб. инж. К. Теннисонъ.	93
Быстрое проложеніе подводнаго телеграфнаго кабеля для военныхъ цѣлей. Лейтенантъ К. Сутковой .	101
Памяти вице-адмирала Виктора Ивановича Заруднаго. Баронъ Ф. Врангель	115✓
50-лѣтіе журнала „Морской Сборникъ” (1848—1898 гг.). С. Огородниковъ	125

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Военное судостроеніе за границею и иностранные флоты: Морскія силы различныхъ державъ въ китайскихъ водахъ (1); испытанія англійскаго крейсера *Mercury* (7); испытанія англійскихъ истребителей миноносцевъ *Locust*, *Seal*, *Wolf*, *Dasher* и *Sylvia* (7); составъ французскихъ эскадръ въ 1898 г. (9); французскій крейсеръ *Montcalm* (11); бюджетъ итальянскаго флота на 1898—1899 г. (12); испытанія австро-венгерскаго броненосца береговой обороны *Buda-Pest* (14); судостроительная дѣятельность въ сѣверо-американскомъ флотѣ (17); статистическія данныя о ростѣ флотовъ главныхъ европейскихъ державъ (19). Разныя извѣстія: Соединеніе трубъ съ переборками (12).

БИБЛИОГРАФІЯ.

Новыя книги	1
Указатель статей морскаго и техническаго содержанія въ русскихъ и иностранныхъ повременныхъ изданіяхъ .	9

ОБЪЯВЛЕНИЕ

ОБЪ ИЗДАНИИ ЖУРНАЛА

„МОРСКОЙ СБОРНИКЪ“

ВЪ 1898 ГОДУ.

Программа журнала «Морской Сборникъ» въ 1898 году остается прежняя.

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

Въ неофициальномъ отдѣлѣ помѣщаются статьи, непосредственно относящіяся къ различнымъ специальностямъ морскаго дѣла, развивающія какъ теоретическую, такъ и практическую стороны морскихъ знаній.

Въ этомъ-же отдѣлѣ, подъ рубрикой «Морская хроника», помѣщаются современныя свѣдѣнія о всемъ, что дѣлается по морской части за границую.

«Морской Сборникъ» въ 1898 году будетъ выходить ежемѣсячно, книжками до 18 — 20 листовъ каждая.

Редакція «Морскаго Сборника» помѣщается въ зданіи Главнаго Адмиралтейства.

Подписка на полученіе «Морскаго Сборника» въ 1898 г. принимается въ слѣдующихъ мѣстахъ:

Въ С.-Петербургѣ — въ редакціи журнала.

Въ Кронштадтѣ — въ конторѣ «Кронштадтскаго Вѣстника».

Въ Севастополѣ, Николаевѣ и Владивостокѣ — при конторахъ этихъ портовъ.

Стоимость годоваго изданія въ 1898 году.

	Безъ доставки и пересылки.	Съ доставкой и пересылкою въ Россіи.	и пересылкою за границу.
Лицамъ Морскаго вѣдом-			
ства.	4 рубля.	5 рублей.	6 р. 50 к.
Прочимъ подписчикамъ .	5 —	6 —	8 —
Каждая книжка отдѣльно	50 коп.	60 коп.	75 коп.

Журналъ «Морской Сборникъ» имѣется въ редакціи для продажи, какъ въ цѣломъ годовомъ изданіи, такъ и отдѣльными книжками — за 1894—95—97 гг.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА 1898 ГОДЪ
НА
ЕЖЕНЕДѢЛЬНУЮ
ОБЩЕСТВЕННО-ЛИТЕРАТУРНУЮ И МОРСКУЮ ГАЗЕТУ
„ВЛАДИВОСТОКЪ“

ГОДЪ ШЕСТНАДЦАТЫЙ.

Газета выходит по воскресеньямъ по прежней программѣ, въ которой заключаются: телеграммы, правительственныя распоряженія, свѣдѣнія о морскомъ дѣлѣ на востокѣ, экономическій отдѣлъ, хроника текущей жизни, корреспонденція изъ разныхъ мѣстъ, извѣстія изъ газетъ, коммерческія извѣстія, фельетонъ, объявленія.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА:

	На годъ.	на 6 м.	на 3 м.
Безъ доставки	10 р. —	6 р.	3 р. 50 к.
Съ доставкой и пересылкой	11 р. 50 к.	7 р.	4 р.

Подписка принимается **ВО ВЛАДИВОСТОКѢ** въ конторѣ редакціи.

Редакторъ-Издатель **Н. В. Ремезовъ.**

ОТКРЫТА ПОДПИСКА

НА 1898 ГОДЪ

на ежедневную, морскую, общественную и литературную газету

3-й годъ
изданія.

„КОТЛИНЪ“,

3-й годъ
изданія.

ИЗДАЮЩУЮСЯ
ВЪ КРОНШТАДТЪ.

Газета «Котлинъ» единственная въ Россіи морская ежедневная газета.

Въ послѣдніе годы, когда государственное значеніе русскаго флота достигло грандіозныхъ размѣровъ, когда оживленіе нашей Сибирской окраины Великой Сибирской жел. дорогой создаетъ еще болѣе сложную задачу для флота и, наконецъ, когда морскія силы Европы, Америки, Китая и Японіи получили еще небывалое развитіе, потребность въ морской ежедневной газетѣ сдѣлалась очевидной. Результатомъ этой сознанный потребности явилось изданіе «Котлина», который, служа морскому дѣлу и внимательно слѣдя за его все болѣе и болѣе развивающейся техникой, вмѣстѣ съ тѣмъ всесторонне и своевременно освѣщаетъ и отражаетъ городскую и общественную жизнь Кронштадта и его ближайшихъ окрестностей: Ораніенбаума, Петергофа и Сестрорѣцка.

Въ газетѣ сотрудничаютъ извѣстные спеціалисты по всѣмъ отраслямъ морскаго дѣла.

Въ теченіе года въ газетѣ помѣщаются отчеты о засѣданіи Кронштадтскаго Отдѣленія Императорскаго Техническаго Общества и до 600 разныхъ статей научно-техническаго содержанія.

ПРОГРАММА ГАЗЕТЫ СЛѢДУЮЩАЯ:

I. Правительственныя распоряженія, указы по мор. вѣд. — II. Телеграммы. — III. Передовыя и спеціальныя статьи по военно-морскимъ вопросамъ, торговому мореплаванію и морскому спорту. — IV. Хроника морской жизни, морскія извѣстія русскія и иностранныя. — V. Внутреннія извѣстія. — VI. Иностранныя извѣстія. VII. Обзоръ газетъ и журналовъ. — VIII. Городская жизнь. Передовыя статьи. Вѣсти, слухи, новости и проч. — IX. Маленькій фельетонъ объ интересахъ дня. — X. Судебный отдѣлъ безъ обсужденія судебныхъ рѣшеній. — XI. Литературный фельетонъ, популярно-научный и морской. — XII. Корреспонденціи изъ портовъ и городовъ. — XIII. Торговая хроника. — XIV. Библиографическія извѣстія. — XV. Смѣсь: театр. и муз. рецензіи; репертуаръ, отчеты о засѣд. разл. общ. — XVI. Справ. отд. — XVII. Объявленія.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА:

	Съ пересылк. иностранн.	За границу
На 1 годъ . . .	7 р. 50 к.	12 р. — к.
На 1/2 года . . .	4 » — »	6 » 50 »
На 3 мѣсяца . . .	2 » 25 »	4 » — »
На 1 мѣсяць . . .	— » 85 »	2 » — »

РАЗСРОЧКА ДОПУСКАЕТСЯ НА СЛѢДУЮЩИХЪ УСЛОВІЯХЪ:

	Иностранн. съ пересылк.
При подпискѣ . . .	3 р. — к.
Мартъ	2 » 50 »
Іюнь	2 » — »

— — — — —

Подписка принимается *въ Кронштадтѣ*: въ конторѣ газеты (Господская ул., книжный магазинъ Комарова) и въ книжномъ магазинѣ Прокофьева; *въ С.-Петербурѣ*: въ конторѣ объявленій «Метцль и К°» (Б. Морская, № 11), въ книжныхъ магазинахъ «Н. Фену и К°» (Невскій пр., д. Армянской церкви). «К. Риккера» (Невскій пр., № 14) и Н. Мартынова (Екатерининская ул., д. № 2) и въ С.-Петербургскомъ отдѣленіи конторы газеты «Котлинъ» (Литейный, д. 30, кв. 22).

Редакторъ-Издатель **Е. Тверитиновъ**.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА

на 1898 годъ

НА МОРСКУЮ И ГОРОДСКУЮ ГАЗЕТУ

КРОНШТАДТСКІЙ ВѢСТНИКЪ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТЪ ТРИ РАЗА ВЪ НЕДѢЛЮ.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА:

съ доставкою на домъ и пересылкою во все города Россіи

На годъ	8 р. — к.	На 6 мѣс.	5 р. — к.
• 11 мѣс.	7 » 50 »	• 5 »	3 » 75 »
• 10 »	7 » 25 »	• 4 »	3 » — »
• 9 »	6 » 50 »	• 3 »	2 » 50 »
• 8 »	6 » — »	• 2 »	1 » 75 »
• 7 »	5 » 25 »	• 1 »	1 » — »

безъ доставки:

На годъ	7 р. — к.	На 6 мѣс.	4 р. — к.
• 11 мѣс.	6 » 50 »	• 5 »	3 » 25 »
• 10 »	6 » 25 »	• 4 »	2 » 50 »
• 9 »	5 » 50 »	• 3 »	2 » — »
• 8 »	5 » — »	• 2 »	1 » 25 »
• 7 »	4 » 25 »	• 1 »	— » 70 »

За границу на годъ 11 руб., на полгода—6 руб. и на 3 мѣсяца—3 руб.

Для городскихъ подписчиковъ допускается *разсрочка по мѣсяцамъ, третимъ и полугодіямъ.*

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ:

ВЪ КРОНШТАДТѢ: въ конторѣ редакціи.

ВЪ С.-ПЕТЕРБУРГѢ: въ конторѣ Метцль и К^о (Большая Морская, д. 11), въ конторѣ Матисена (Невскій, № 20), въ книжномъ магазинѣ Ледерле (Невскій пр., № 42), въ книжномъ магазинѣ Вольфа (Гостинный дворъ, № 18), въ книжныхъ магазинахъ Стасюлевича, «Новое Время», Фену, Риккера и въ Севастополѣ—въ книжномъ магазинѣ Протопоповой.

Вступивъ въ 37-й годъ своего существованія, морская и городская газета «Кронштадтскій Вѣстникъ» будетъ, попрежнему, прежде всего служить морскому дѣлу, которому она посвятила свое изданіе, не забывая въ тоже время интересовъ и нуждъ Кронштадта—какъ города, военного и коммерческаго порта и крѣпости.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА

на 1898 годъ

на

„Ю Ж А Н И Н Ъ“,

ГАЗЕТУ ЛИТЕРАТУРНУЮ, ПОЛИТИЧЕСКУЮ И ОБЩЕСТВЕННУЮ.

Выходитъ ежедневно, за исключеніемъ дней послѣ праздниковъ.

Въ наступающемъ году газета по прежнему намѣрена держаться избраннаго ею направленія, сосредоточивая вниманіе преимущественно на вопросахъ и явленіяхъ, имѣющихъ торговое, промышленное и экономическое значеніе для юга Россіи, и служить проводникомъ культурныхъ началъ, насколько это доступно средствамъ и силамъ провинціальной газеты вообще.

УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ НА ГАЗЕТУ „ЮЖАНИНЪ“:

	1 м.	3 м.	4 м.	6 м.	8 м.	10 м.	11 м.	12 м.
	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.
Съ дост. и пересылкой .	1 —	2 50	3 —	4 —	5 20	6 30	6 70	7 —
Безъ дост. и пересылки .	— 75	2 —	2 50	3 50	4 50	5 30	5 70	6 —

За границу къ подписной иногородней платѣ прибавляется по 50 коп. въ мѣсяць.

Подписка принимается только съ 1-го и 15-го чиселъ мѣсяца.

Для годовыхъ подписчиковъ допускается разсрочка подписной платы, если объ этомъ будетъ заявлено при подпискѣ, въ два срока: съ доставкою: къ 1-му января — 4 руб. и къ 1-му мая — 3 руб.; безъ доставки: къ 1-му января 3 руб. 50 к. и къ 1-му мая 2 руб. 50 коп.

Отдѣльные №№ „ЮЖАНИНА“ въ конторѣ и у разносчиковъ по 5 коп.

ПОДПИСКА и ОБЪЯВЛЕНІЯ ПРИНИМАЮТСЯ:

въ гор. Николаевѣ (Херсон. губ.), въ конторѣ редакціи „Южанина“, уголъ Соборной и Спасской улицъ, домъ О. И. Рюминой.

Редакторъ-издатель, генераль-маіоръ М. В. Рюминъ.

ОФИЦАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 161. Царское Село, 22-го декабря 1897 года.

ПРОИЗВОДИТСЯ въ генералъ-лейтенанты: старшій помощникъ главнаго инспектора морской строительной части, инженеръ-генералъ-маіоръ **Самойловъ**, съ увольненіемъ, по болѣзни, отъ службы, съ мундиромъ и пенсією по положенію.

ЗАЧИСЛЯЮТСЯ: капитаны 2-го ранга: капитанъ надъ Батумскимъ коммерческимъ портомъ, состоящій по флоту—**Хартуляри** и ротный командиръ Морскаго кадетскаго корпуса **Ромашевъ**—оба по адмиралтейству, подполковниками, съ оставленіемъ въ настоящихъ должностяхъ, на основаніи продолж. 1895 г. Св. М. П., кн. VIII, ст. 263² и 263⁵, изъ нихъ первый съ производствомъ въ полковники, на основаніи того же продол. ст. 164².

УМЕРШІЕ *исключаются изъ списковъ:* командиръ миннаго крейсера «Капитанъ Сакенъ», капитанъ 2-го ранга **Львовъ 1-й**.

№ 162. Царское Село, 29-го декабря 1897 года.

ПРОИЗВОДИТСЯ: корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитанъ **Антоновъ**—въ капитаны, на основаніи продол. 1895 г. Св. М. П., кн. VIII, ст. 148, со старшинствомъ въ сравненіе съ сверстниками, съ 14-го мая 1896 года.

зачисляется: лейтенантъ **Менделѣевъ** — въ запасъ флота, на основаніи ст. 275 Уст. о воин. повин., изд. 1886 г., съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго ассесора, для опредѣленія къ статскимъ дѣламъ.

№ 163. С.-Петербургъ, 1-го января 1898 года.

Одесскій градоначальникъ, генераль-лейтенантъ по адмиралтейству **Зеленой** назначается почетнымъ опекуномъ С.-Петербургскаго присутствія опекунскаго совѣта учрежденій Императрицы Маріи, съ оставленіемъ по Морскому вѣдомству.

№ 164. С.-Петербургъ, 5-го января 1898 года.

производятся: въ вице-адмиралы: предсѣдатель комиссіи для производства морскихъ артиллерійскихъ опытовъ въ С.-Петербургѣ, контръ-адмиралъ **Вурачевъ**, *съ увольненіемъ отъ службы*, съ мундиромъ и съ пенсією, на основаніи ст. 316 и 318, кн. VIII Св. М. П.; въ контръ-адмиралы: капитаны 1 ранга: командиръ 9-го флотскаго экипажа — **Кашерининовъ**, *за отличіе по службѣ*, на основаніи ст. 120 и 130, кн. VIII Св. М. П. и завѣдывающій миноносцами и ихъ командами 13-го флотскаго экипажа — **Медвѣдевъ 1-й**, *съ увольненіемъ отъ службы*, съ мундиромъ и пенсією, на основаніи ст. 316 и 318, кн. VIII Св. М. П.; въ капитаны 1-го ранга: капитанъ 2-го ранга **Ершовъ 1-й**, *съ увольненіемъ, по болѣзни, отъ службы*, съ мундиромъ и пенсією по положенію; въ мичманы: гардемаринъ Морскаго кадетскаго корпуса **Николай Остелецкій**, по экзамену, на основаніи ст. 115, кн. VIII Св. М. П.; въ полковники: корпуса флотскихъ штурмановъ подполковникъ **Земболевскій**, *съ увольненіемъ отъ службы*, съ мундиромъ и пенсією, на основаніи ст. 323 и 326, кн. VIII Св. М. П.

назначаются: контръ-адмиралъ **Дикеръ** — предсѣдателемъ комиссіи морскихъ артиллерійскихъ опытовъ въ С.-Петербургѣ; капитаны 1-го ранга: **Скрягинъ 1-й** — командиромъ 12-го флотскаго Ея Величества Королевы Эллиновъ экипажа, **Дьяченковъ** — командиромъ 36-го флотскаго экипажа и эскадреннаго броненосца «Князь Потемкинъ Таврическій»; командиръ 6-го флотскаго экипажа и эскадреннаго броненосца «Пересвѣтъ», **Филисовъ** — командиромъ 9-го флотскаго экипажа; командиръ крейсера I ранга

«Князь Пожарскій», **Стронскій 1-й** командиромъ 13-го флотскаго экипажа, съ оставленіемъ въ настоящей должности; завѣдывающій миноносцами и ихъ командами 6-го флотскаго экипажа, **Королевъ**—командиромъ 6-го флотскаго экипажа и эскадреннаго броненосца «Пересвѣтъ»; **Загорянскій-Кисель 1-й**—завѣдывающимъ миноносцами и ихъ командами 13-го флотскаго экипажа; завѣдывающій учебною командою строевыхъ квартирмейстеровъ, **Хмѣлевскій**—командиромъ эскадреннаго броненосца «Императоръ Александръ II», вмѣсто капитана 1-го ранга **Никонова**, отчисляемаго на основаніи ст. 123, кн. VIII Св. М. П.; **Моласъ 2-й**—завѣдывающимъ миноносцами и ихъ командами 6-го флотскаго экипажа и **Тессентъ**—завѣдывающимъ учебною командою строевыхъ квартирмейстеровъ; капитаны 2-го ранга: командиръ транспорта «Песзуапъ», **Лапинъ**—командиромъ броненосца береговой обороны «Вице-Адмиралъ Поповъ»; **Въницкій**—командиромъ мореходной канонерской лодки «Кубанецъ» и командиръ парохода «Колхида», **Брусилловъ**—командиромъ миннаго крейсера «Капитанъ Сакентъ»; начальникъ отдѣльной съемки Бѣлаго моря, лейтенантъ **Жданко**—начальникомъ гидрографической экспедиціи Восточнаго океана и корпуса флотскихъ штурмановъ подполковникъ **Мальцовъ**—начальникомъ отдѣльной съемки Бѣлаго моря.

По Высочайше утвержденному приговору Владивостокскаго военно-морскаго суда опредѣлено: капитана 2-го ранга **Кизеветтера**, лейтенантовъ: **Горшанова** и **Горшкова** и штабсъ-капитана корпуса флотскихъ штурмановъ **Вогданова**, за преступныя дѣянія, предусмотрѣнныя въ отношеніи **Горшанова**, **Горшкова** и **Богданова** 3 ч. 226 ст. Воен.-Морск. Устава о нак., а въ отношеніи **Кизеветтера** тою же статьею Воен.-Мор. Уст. о наказ. и 1681 ст. Уложенія о нак., лишивъ всѣхъ особенныхъ правъ и преимуществъ, чиновъ и медалей въ память царствованія Императора Александра III, а **Богданова** и медали въ память войны 1877—1878 г.г., а также орденовъ: **Кизеветтера**—Св. Станислава 2-й и 3-й степ. и Св. Анны 3-й степ., **Горшкова** и **Вогданова**—Св. Станислава 3-й степ., исключить изъ службы и сослать на житье: **Кизеветтера** и **Горшанова**—въ Тобольскую губернію, **Горшкова**—въ Томскую губернію, съ воспрещеніемъ отлучки изъ мѣста, назначеннаго для его жительства, въ теченіе одного года и затѣмъ выѣзда въ другія губерніи и области Сибири въ теченіи двухъ лѣтъ, и **Вогданова**—въ Архангельскую губернію, съ воспрещеніемъ отлучки изъ

мѣста, назначеннаго для его жительства, въ теченіе одного года и четырехъ мѣсяцевъ.

УМЕРШИЕ *исключаются изъ списковъ*: лейтенантъ **Тырковъ 1-й** и капитанъ по Адмиралтейству **Рыбалтовскій**.

№ 165. С.-Петербургъ, 12-го января 1898 года.

ПЕРЕВОДЯТСЯ: мичманы: **Веселкинъ** и **Трухачевъ**—въ гвардейскій экипажъ.

ЗАЧИСЛЯЕТСЯ: состоящій по флоту капитанъ 2-го ранга **Лейманъ**—по адмиралтейству, подполковникомъ, съ назначеніемъ въ Ревельскій флотскій полуэкипажъ, на основаніи прод. 1895 г. Св. М. П., кн. VIII, ст. 263².

НАЗНАЧАЮТСЯ: контръ-адмиралы: командующій отдѣльнымъ отрядомъ судовъ, **Андреевъ**—младшимъ флагманомъ; исправляющій должность главнаго инспектора миннаго дѣла, **Скрыдловъ**—командующимъ отдѣльнымъ отрядомъ судовъ въ Средиземномъ морѣ и **Остелецкій 1-й**—исправляющимъ должность главнаго инспектора миннаго дѣла; строитель маяковъ Балтійскаго моря, инженеръ-полковникъ **Сергѣенко**—главнымъ инженеръ-строителемъ Севастопольскаго порта; капитаны 2-го ранга: командиръ канонерской лодки береговой обороны «Снѣгъ», **Вольшевъ 2-й**—командиромъ броненосца береговой обороны «Смерчъ»; командиръ броненосца береговой обороны «Смерчъ»; **Сильманъ 1-й**—командиромъ миннаго крейсера «Гайдамакъ»; командиръ броненосца береговой обороны «Ураганъ», **Игнаціусъ**—командиромъ миннаго крейсера «Всадникъ»; командиръ броненосца береговой обороны «Броненосецъ», **Лилъе**—командиромъ броненосца береговой обороны «Адмиралъ Лазаревъ» и **Трусовъ**—командиромъ броненосца береговой обороны «Броненосецъ».

УВОЛЬНЯЕТСЯ *отъ службы*: мичманъ **Илляшевичъ**, по домашнимъ обстоятельствамъ.

№ 166. С.-Петербургъ, 19-го января 1898 года.

ЗАЧИСЛЯЕТСЯ: младшій отдѣленный начальникъ Морскаго кадетскаго корпуса, состоящій по флоту лейтенантъ **Кудиновичъ**—по адмиралтейству, штабъ-капитаномъ, съ производствомъ въ капитаны, со старшинствомъ съ 30-го августа 1897 года и съ остав-

леніемъ въ должности, на основаніи продол. 1895 г. Св. М. П., кн. VIII, ст. 164² и 263².

УМЕРШІЙ *исключается изъ списковъ*: штабсъ-капитанъ по адмиралтейству **Щулепниковъ**.

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 162. Царское Село, 22-го декабря 1897 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ, *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ: въ надворные совѣтники: младшій врачъ гвардейскаго экипажа, коллежскій ассесоръ **Венезе**, съ 16-го сего декабря; въ коллежскіе секретари: содержатель по артиллерійской части 3-го флотскаго экипажа, губернский секретарь **Калустины**, съ 30-го октября сего года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: секретарь Севастопольскаго военно-морскаго суда, коллежскій совѣтникъ **Гагемейстеръ** — слѣдователемъ того суда.

ПЕРЕВОДЯТСЯ: лѣкари, младшіе врачи: 5-го лейбъ-драгунскаго Курляндскаго Императора Александра III полка, Георгій **Ивановъ** и 101-го пѣхотнаго Пермскаго полка, Владиміръ **Кравченко** — оба въ Морское вѣдомство, съ назначеніемъ младшими врачами флотскихъ экипажей: первый 31-го, а послѣдній 17-го.

ОПРЕДѢЛЯЕТСЯ въ службу: коллежскій регистраторъ Евсеій **Николаевъ** — конторщикомъ С.-Петербургской портовой конторы.

№ 163. Царское Село, 29-го декабря 1897 года.

ПРОИЗВОДИТСЯ: въ губернскіе секретари: комиссаръ 12-го флотскаго Ея Величества Королевы Элиновъ экипажа, коллежскій регистраторъ **Денисовъ**, *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ съ 7-го октября сего года.

ПЕРЕВОДИТСЯ: бухгалтеръ Владивостокскаго уѣзднаго казначейства, коллежскій регистраторъ Иванъ **Габуковъ** — въ Владивостокскую портовую контору, младшимъ бухгалтеромъ, съ 1-го сентября сего года.

ОПРЕДѢЛЯЕТСЯ въ службу: окончившій курсъ наукъ въ Императорскомъ Московскомъ техническомъ училищѣ, съ званіемъ инженеръ-механика Николай **Марковъ** — въ корпусъ инженеръ-механиковъ флота, младшимъ инженеръ-механикомъ.

УВОЛЬНЯЕТСЯ *отъ службы:* конторщикъ Николаевской портовой конторы, коллежскій секретарь **Данцовъ**, *по болѣзни*.

№ 164. С.-Петербургъ, 5-го января 1898 года.

ПРОИЗВОДИТСЯ въ коллежскіе секретари: лѣкарскій помощникъ морскаго лазарета при адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ, губернский секретарь **Кононовъ**, *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ съ 9-го декабря 1897 года.

ЗАЧИСЛЯЮТСЯ: корпуса инженеръ-механиковъ флота: флагманскій инженеръ-механикъ **Егуповъ**—въ инспекторы механической части, съ переименованіемъ въ дѣйствительные статскіе совѣтники и съ *увольненіемъ отъ службы*, съ мундиромъ и съ пенсією, на основаніи продолженія 1895 г. Св. М. П., кн. VIII, ст. 77³, 77⁴, 329¹¹ и 329¹⁵ и младшій инженеръ-механикъ **Головинъ**—въ запасъ флота, на основаніи ст. 275 устава о воин. повин., изд. 1886 года.

ПЕРЕВОДИТСЯ: оружейный мастеръ 7-го восточно-сибирскаго линейнаго батальона, коллежскій секретарь Иванъ **Соловьевъ**—въ Сибирскій флотскій экипажъ, комиссаромъ.

ОПРЕДѢЛЯЕТСЯ въ службу: окончившій курсъ наукъ въ Императорской военно-медицинской академіи, съ званіемъ лѣкаря, Евгений **Подгорецкій**—младшимъ врачомъ 1-го флотскаго Генераль-Адмирала Великаго Князя Константина Николаевича экипажа и сынъ поручика Діодоръ **Мистровъ**—конторщикомъ Кронштадтской портовой конторы.

УВОЛЬНЯЕТСЯ отъ службы: младшій врачъ 1-го флотскаго Генераль-Адмирала Великаго Князя Константина Николаевича экипажа, лѣкаръ **Гольбежъ**, *по домашнимъ обстоятельствамъ*.

№ 165. С.-Петербургъ, 12-го января 1898 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ, со старшинствомъ: въ дѣйствительные статскіе совѣтники: прозекторъ и старшій ординаторъ С.-Петербургскаго морскаго госпиталя, статскій совѣтникъ **Усковъ**, *за отличіе по службѣ*, по должности дѣйствительнаго члена Императорскаго института экспериментальной медицины, съ 3-го сего января; *за выслугу лѣтъ*: въ статскіе совѣтники: консультантъ по хирургіи при Севастопольскомъ морскомъ госпиталѣ и старшій врачъ 35-го флотскаго экипажа, коллежскій совѣтникъ **Рончевскій**, съ 20-го

декабря 1897 года; въ коллежскіе совѣтники: надворные совѣтники: старшіе врачи флотскихъ экипажей: 8-го — **Хитлевскій** и 10-го — **Анисимовъ**, съ 21-го декабря 1897 года; въ надворные совѣтники: коллежскіе ассесоры: младшій врачъ 35-го флотскаго экипажа — **Матусовскій**, съ 5-го октября 1897 года, младшій врачъ 16-го флотскаго экипажа — **Новиковъ**, съ 16-го декабря 1897 года и старшій дѣлопроизводитель С.-Петербургской портовой конторы — **Зеленой**, съ 25-го декабря 1897 года; въ коллежскіе ассесоры: титулярные совѣтники: младшіе врачи флотскихъ экипажей: 4-го — **Ливеровскій**, и 17-го — **Подобѣдовъ**, съ 28-го ноября 1896 года; младшіе ординаторы Николаевского морскаго госпиталя въ Кронштадтѣ: **Герцогъ**, съ 28-го ноября 1896 года; Генпелеръ, съ 29-го ноября 1896 года; Николаевской портовой конторы: младшій дѣлопроизводитель VIII класса — **Федосѣевъ**, съ 4-го сентября 1897 года и помощникъ бухгалтера — **Скалинъ**, съ 6-го сентября 1897 года; въ титулярные совѣтники: коллежскіе секретари: 31-го флотскаго экипажа: содержатель по шкиперской части — **Кузьменко**, съ 1-го октября 1897 года и комиссаръ — **Ленчинъ**, съ 8-го октября 1897 года; въ коллежскіе секретари: губернскіе секретари: смотритель Тарханкутскаго береговаго маяка на Черномъ морѣ — **Ваевъ**, съ 8-го августа 1897 года, конторщикъ Севастопольской портовой конторы — **Петровъ**, съ 30-го октября 1897 года, содержатель по артиллерійской части 34-го флотскаго экипажа — **Александровъ**, машинный содержатель 28-го флотскаго экипажа — **Васильевъ**; комиссары флотскихъ экипажей: 28-го — **Судовскій**, 34-го — **Подопригора** и 29-го Его Королевскаго Высочества Герцога Альфреда Кобургскаго — **Замша** — послѣдніе пять съ 25-го ноября 1897 года; въ губернскіе секретари: коллежскіе регистраторы: младшій чиновникъ Севастопольской портовой конторы — **Карпинскій**, съ 2-го апрѣля 1897 года, конторщикъ Севастопольской портовой конторы — **Керножицкій**, съ 8-го октября 1897 года, лѣварскій помощникъ Николаевского морскаго госпиталя — **Сергѣевъ**, съ 21-го ноября 1897 года и смотритель верхняго Бердянскаго маяка — **Вейнбергеръ**, съ 25-го декабря 1897 года; въ коллежскіе регистраторы: конторщикъ Кронштадтской портовой конторы **Макаровъ**, съ 4-го декабря 1897 года.

утверждаются въ чинахъ: коллежскаго ассесора: младшій врачъ 6-го флотскаго экипажа, докторъ медицины **Вогдановъ-Верезов-**

скій, съ 19-го декабря 1896 года; титулярнаго совѣтника: лѣкари, младшіе врачи флотскихъ экипажей: 28-го — **Ромишевскій**, съ 28-го ноября 1893 года, 2-го — **Филаретовъ**, съ 12-го декабря 1893 года и 7-го — **Яновскій**, съ 19-го декабря 1893 года.

увольняются: *въ отпускъ*: управляющій аптекою Владивостокскаго морскаго госпиталя, коллежскій совѣтникъ **Федоровичъ**, *по болѣзни*, за границу, на *шесть мѣсяцевъ*; *отъ службы*: содержатель экипажескихъ магазиновъ Кронштадтскаго порта, коллежскій ассесоръ **Давыдовъ**, *по домашнимъ обстоятельствамъ*, съ мундиромъ.

№ 166. С.-Петербургъ, 19-го января 1898 года.

производятся, *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ: въ коллежскіе совѣтники: старшій дѣлопроизводитель С.-Петербургской портовой конторы, надворный совѣтникъ **Маснеръ**, съ 1-го сего января; въ титулярные совѣтники: конторщикъ С.-Петербургской портовой конторы, коллежскій секретарь **Дейхманъ**, съ 19-го марта 1897 года; въ коллежскіе секретари: содержатель по артиллерійской части 9-го флотскаго экипажа, губернский секретарь **Медвѣдевъ**, съ 16-го декабря 1897 года; въ губернскіе секретари: конторщики С.-Петербургской портовой конторы, коллежскіе регистраторы: **Кемарскій**, съ 27-го февраля 1897 года; **Мякишевъ**, съ 1-го мая 1897 года и **Харевичъ**, съ 26-го іюня 1897 года.

зачисляются: корпуса инженеръ-механиковъ флота старшій инженеръ-механикъ **Загуляевъ** — въ флагманскіе инженеръ-механики, на основаніи продол. 1895 года Св. М. П., кн. VIII, ст. 164¹³; корпуса корабельныхъ инженеровъ старшіе помощники судостроителей: **Александровъ 3-й** — по корпусу, на основаніи продол. 1895 года Св. М. П., кн. VIII, ст. 263¹², п. а, и состоящій по корпусу, **Алимовъ** — въ штатъ корпуса.

ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ,

Всемилостивѣйше пожалованы.

Въ 22-й день сентября 1897 года.

Согласно удостоенію кавалерской думы:

Орд. Св. Владиміра 4-й степ.:

Съ бантомъ:

За совершение двадцати шестимѣсячныхъ морскихъ кампаній:

Капитанамъ 1-го ранга: командиру крейсера I ранга «Герцогъ Эдинбургскій» — **Энквисту**, **Вубнову 1-му** и **Скаловскому 1-му**; капитанамъ 2-го ранга: командиру крейсера II ранга «Наѣзникъ» — **Павловскому 1-му**, командиру транспорта «Европа» — **Реценштейну** и командиру портового судна «Лоцманъ» — **Баневскому**; завѣдывающему складомъ минъ Уайтхеда и пристрѣлочною станціею Кронштадтскаго порта, полковнику по Адмиралтейству **Палецкому**, командиру Либавскаго плавучаго маяка, корпуса флотскихъ штурмановъ капитану **Денисову**; корпуса инженеръ-механиковъ флота старшимъ инженеръ-механикамъ: **Молоховцу** и **Обдорскому**.

За совершение восемнадцати шестимѣсячныхъ морскихъ кампаній и бытность въ сраженіяхъ:

Флагъ-капитану береговаго штаба старшаго глагмана Черноморской флотской дивизіи, капитану 1-го ранга **Писаревскому** и командиру учебнаго судна «Прутъ», капитану 2-го ранга **Сарнавскому**.

За выслугу 25-ти лѣтъ въ офицерскихъ чинахъ и совершение восьми шестимѣсячныхъ морскихъ кампаній:

Капитанамъ 1-го ранга: флагъ-капитану береговаго штаба старшаго глагмана 2-й флотской дивизіи — фонъ **Линдестрему** и состоящему по флоту — **Радлову**; капитанамъ 2-го ранга: командиру

*

мореходной канонерской лодки «Грозящій» — **Щенсновичу**, командиру мореходной канонерской лодки «Сѣкира» и начальнику Астрабадской морской станціи — **Пороменскому 1-му**, командиру броненосца береговой обороны «Чародѣйка» — **Чайковскому 2-му**, командиру броненосца береговой обороны «Латникъ» — **Трубникову**, командиру мореходной канонерской лодки «Сивучъ» — **Родионову 2-му**, командиру крейсера II ранга «Азія» — **Озерову**, командиру парохода «Геокъ-Тепе» — **Арцеулову 1-му** и младшему помощнику командира Владивостокскаго порта — **Шоттену**; состоящему по флоту лейтенанту **Остолопову**, корпуса морской артиллеріи подполковнику **Иванову 1-му**; корпуса флотскихъ штурмановъ: подполковникамъ: командиру парохода «Колдунчикъ» — **Маркову** и командиру парохода «Ижора» — **Будкевичу**; капитанамъ: **Смѣльскому**, **Ларионову** и **Щелкунову 2-му**; мастеру кузнечной мастерской С.-Петербургскаго порта, капитану по адмиралтейству **Труханову**; корпуса инженеръ-механиковъ флота старшимъ инженеръ-механикамъ: **Иванову 3-му**, портовому инженеръ-механику Бакинскаго порта — **Семущину**, **Данилову**, **Вецелю**, **Бучевскому**, **Гузевичу**, **Владыкину** и **Завалишину**, состоящимъ по корпусу: **Горшевскому** и **Афанасьеву 2-му**.

За выслугу 25-ти лѣтъ въ офицерскихъ чинахъ и бытность въ сраженіяхъ:

Капитану 1-го ранга **Балю 2-му**; состоящимъ по адмиралтейству: полковнику **Цокову 1-му**, помощнику начальника строительной чертежной морскаго техническаго комитета, подполковнику **Леопольду**, содержателю арсенала и пушечнаго двора Николаевскаго порта, капитану **Тарасову**, корпуса инженеръ-механиковъ флота старшему инженеръ-механику **Киселеву** и отставному подполковнику корпуса флотскихъ штурмановъ **Михаилу Сивковичу**.

Безъ банта:

За выслугу 35-ти лѣтъ въ офицерскихъ и классныхъ чинахъ:

Штатному преподавателю Морскаго техническаго училища Императора Николая I, подполковнику по адмиралтейству **Федорову 1-му**, судѣй Кронштадтскаго военно-морскаго суда, статскому

совѣтнику **Вяткину**, дѣлопроизводителю канцеляріи Морскаго техническаго училища Императора Николая I, коллежскому совѣтнику **Галахову** и комиссару Каспійскаго флотскаго экипажа, титулярному совѣтнику **Дорошко**.

Въ 1-й день января 1898 года.

Штатному преподавателю Морскаго кадетскаго корпуса, лейтенанту **Михайлову 2-му**—*орд. Св. Анны 3-й степ.*

Въ 3-й день января 1898 года.

За полезные труды въ Высочайше учрежденной комиссиі о предупрежденіи занесенія въ Имперію чумной заразы и о борьбѣ съ нею.

Гвардейскаго экипажа: командиру экипажа, Свиты Его Величества контръ-адмиралу князю **Шаховскому**—*Св. Анны 1-й степ.*; командиру парохода «Онега», капитану 2 ранга **Бухвостову**—*Св. Станислава 2-й степ.*; лейтенантамъ: **Хирьякову**—*Св. Станислава 2-й степ.*; **Виноградовскому**—*Св. Анны 3-й степ.*; коллежскимъ совѣтникамъ: старшему врачу 4-го флотскаго экипажа—**Шидловскому**—*Св. Владимира 3-й степ.*; старшему судовому врачу гвардейскаго экипажа—**Лентовскому**—*Св. Станислава 2-й степ.*; состоящему въ запасѣ флота, мичману **Глинкѣ**—*Св. Станислава 3-й степ.*

ПОЖАЛОВАНІЕ ИНОСТРАННЫХЪ ОРДЕНОВЪ.

Государь Императоръ Всемилоостивѣйше разрѣшить соизволилъ нижеслѣдующимъ чинамъ принять и носить пожалованныя имъ иностранные ордена и медали:

Въ 29-й день декабря 1897 года:

Французскій:

Мичману **Спицыну**—*знакъ, присвоенный званію Officier d'Académie.*

Въ 5-й день января 1898 года.

Японскіе—Восходящаго Солнца:

Командиру крейсера I ранга «Паллада», капитану 1-го ранга **Родионову 1-му — 3-й степ.**; лейтенанту **Кузьмину - Коровяеву 1-му — 5-й степ.**

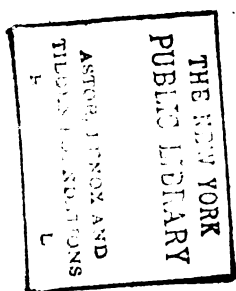
Въ 12-й день января 1898 года.

Испанскій:

Морскому агенту въ Японіи, лейтенанту **Чагину—орд. «За морскія заслуги»**, 1-ю кл.

Германскія медали:

Гвардейскаго экипажа: боцманамъ: **Василію Маслову**, **Павлу Гаврилову**, **Митрофану Смолину** и **Петру Иванову — на лентѣ Краснаго Ора**; боцманматамъ: **Ивану Путлову** и **Ивану Харитонову — на лентѣ Краснаго Ора**; **Сергію Раченко** и **Ивану Сизоненко — за военныя заслуги**; квартирмейстерамъ: артиллерійскому — **Дмитрію Синцову**, машиннымъ: — **Евгенію Панкову** и **Александру Морозову — за военныя заслуги**; флотскихъ экипажей: старшимъ боцманамъ: 5-го — **Ивану Бусулаеву** и 10-го — **Павлу Шишову — на лентѣ Краснаго Ора**; 3-го — старшему береговому боцману **Родиону Герасимову — за военныя заслуги**; кондукторамъ: 10-го — артиллерійскому — **Александру Теплякову** и 10-го — машинному — **Федору Петрову — на лентѣ Краснаго Ора**; боцманматамъ: 4-го — **Павлу Глѣбову** и 12-го — **Константину Иванову — на лентѣ Краснаго Ора**; 9-го — **Максиму Шолохову** и 10-го — **Степану Руденко — за военныя заслуги**; квартирмейстерамъ: 6-го — **Ивану Сыромятникову**, 9-го — **Осипу Голызину**, 9-го — **Николаю Егорову**, 9-го — **Василію Фатѣеву** и 10-го — минному — **Захару Лѣсниченко — за военныя заслуги**; 9-го — **Константину Грудину**, машиннымъ: 12-го — **Алексѣю Яковлеву** и 12-го — **Прокофію Зубачеву — на лентѣ Краснаго Ора**; матросамъ: 12-го — **Федору Бушуеву** и 12-го — **Павлу Ивлеву — за военныя заслуги**.



На подлинномъ написано:

„Высочайше утверждено“

15^{го} Декабря 1897г.

Подписалъ: Генералъ-Адмиралъ Алексѣй.

Знакъ

для офицеровъ, окончившихъ съ успѣхомъ
курсъ въ Водолазной школѣ.



Знакъ этотъ, темной бронзы, такого же
цвѣта какъ знаки для офицеровъ, окончившихъ
съ успѣхомъ курсъ: на Артиллерійскомъ отря-
дѣ и въ Минномъ классѣ, слѣдуетъ носить на
мундирѣ, вицъ-мундирѣ и спортулкѣ, на томъ
мѣстѣ, которое определено для знаковъ за успѣш-
ное окончаніе курса въ Николаевской Морской
или другихъ академіяхъ, а равно и въ выше-
упомянутыхъ классахъ, а при имѣніи сихъ
последнихъ знаковъ ниже оныхъ, на $\frac{1}{2}$ верши-
ка. Знакъ показанъ въ настоящую величину.

П Р И К А З Ы
ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА ГЕНЕРАЛЬ-АДМИРАЛА.
ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

№ 234. 20-го декабря 1897 года

Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ: офицерамъ, окончившимъ съ успѣхомъ курсъ въ водолазной школѣ, присвоить особый знакъ прилагаемаго рисунка.

№ 235. 20-го декабря 1897 года.

На портовыхъ судахъ, съ вольнонаемными командирами, предписываю, во время кампаніи, вести вахтенные журналы по формѣ, установленной для миноносцевъ и миноносковъ и объявленной приказомъ по Морскому вѣдомству отъ 3-го апрѣля 1879 года № 38.

№ 236. 22-го декабря 1897 года.

Слѣдователь Севастопольскаго военно-морскаго суда коллежскій секретарь **Мамантовъ**, 6-го сего декабря, назначенъ исправляющимъ должность податнаго инспектора 5-го участка г. С.-Петербурга.

назначаются: по Кронштадтскому порту: старшій производитель строительныхъ работъ низшаго оклада, инженеръ-подполковникъ **Верхъ** — старшимъ производителемъ строительныхъ работъ высшаго оклада, корпуса морской артиллеріи штабсъ-капитанъ **Раевскій** — завѣдывающимъ складомъ аппаратовъ автоматической стрѣльбы и конторщикъ портовой конторы, губернский секретарь **Погодицкій** — содержателемъ мастерской судостроенія и ремонта судовъ.

откомандировываются: лейтенантъ **Тейлоръ 1-й** — въ распоряженіе Министерства финансовъ.

отчисляются: поручикъ по адмиралтейству **Ооколовъ** — отъ кадра постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ.

увольняются въ отпускъ: старшій флагманъ Черноморской флотской дивизіи, вице-адмиралъ **Алексѣевъ**, на *четыре* мѣсяца и командиръ крейсера II ранга «Джигитъ», капитанъ 2-го ранга **Литвиновъ 2-й** на *двадцать восемь* дней — оба *по домашнимъ обстоятельствамъ*, внутри Имперіи и за границу.

№ 237. 27-го декабря 1897 года.

переводится: мичманъ **Михаилъ Давыдовъ** — изъ Балтійскаго флота въ Сибирскій флотскій экипажъ.

увольняются въ отпускъ: мичманъ **Иванъ Зарудный** *по болѣзни*, за границу, на *два* мѣсяца и корпуса флотскихъ штурмановъ капитанъ **Поповъ 1-й**, за заграничное плаваніе, внутри Имперіи, на *четыре* мѣсяца.

№ 2. 3-го января 1898 года.

Государь Императоръ, въ 15-й день декабря 1897 года, Высочайше повелѣтъ соизволилъ: отдѣльную съемку Восточнаго океана преобразовать въ гидрографическую экспедицію Восточнаго океана.

О таковомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по Морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и исполненію.

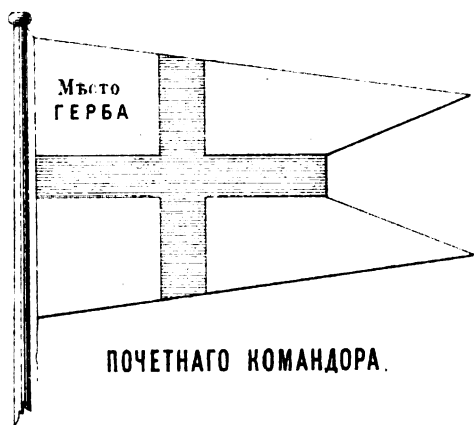
№ 3. 3-го января 1898 года.

Согласно Высочайшему повелѣнію, объявленному въ приказѣ по Морскому вѣдомству отъ 29 мая 1882 года № 70, утвердивъ прилагаемые при семъ брейдъ-вымпелы Кіевскаго яхтъ-клуба, въ дополненіе приказа по Морскому вѣдомству отъ 3-го сентября 1887 г. № 120, объявляю о семъ по Морскому вѣдомству.

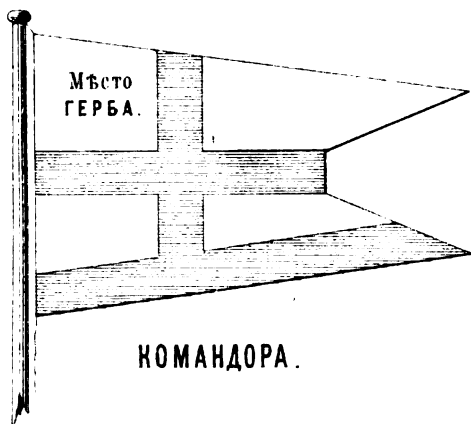
№ 4. 3-го января 1898 года.

Предписываю учебное судно «Опричникъ» перечислить изъ 1-го флотскаго Генераль-Адмирала Великаго Князя Константина Николаевича экипажа въ 8-й флотскій экипажъ и нижепоименованныя строящіяся суда зачислить въ экипажи: эскадренный броненосецъ «Князь Потемкинъ Таврическій» — въ 36-й флотскій экипажъ и крейсеръ «Громобой» — въ 3-й флотскій экипажъ.

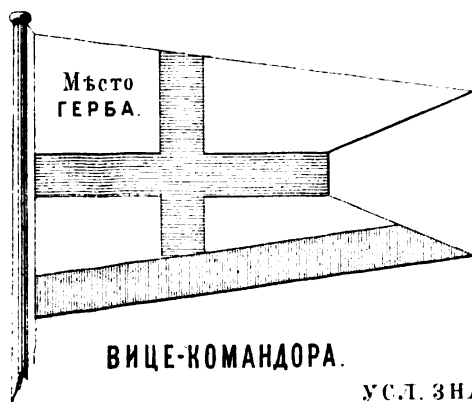
БРЕЙДЪ-ВЫМПЕЛЫ КІЕВСКАГО ЯХТЬ-КЛУБА.



ПОЧЕТНАГО КОМАНДОРА.

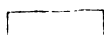


КОМАНДОРА.

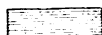


ВИЦЕ-КОМАНДОРА.

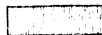
УСЛ. ЗНАКИ:



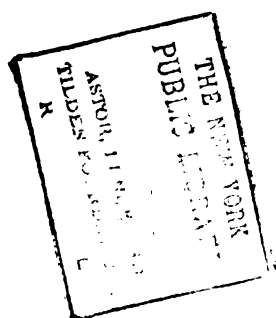
БѢЛ.



СИН.



КРАСН.



№ 5. 5-го января 1898 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ капитаны 2-го ранга: старшій офицеръ эскадреннаго броненосца «Двѣнадцать Апостоловъ», **Дриженко 1-й** — командиромъ транспорта «Казбекъ», **Востромъ** — командиромъ парохода «Колхида», старшій офицеръ учебнаго судна «Березань», **Реймерсъ 1-й** — командиромъ портоваго судна «Вѣха», старшій офицеръ крейсера I ранга «Память Меркурія», **Сапсай 1-й** — командиромъ транспорта «Псезуапѣ», **Тягинъ** — старшимъ офицеромъ учебнаго судна «Двѣстръ», вмѣсто капитана 2-го ранга **Баскова 1-го**, отчисляемаго на основаніи ст. 123, кн. VIII Св. М. П., старшій офицеръ миннаго крейсера «Капитанъ Сакенъ» **Зазулевичъ** — старшимъ офицеромъ крейсера I ранга «Память Меркурія», старшій офицеръ броненосца береговой обороны «Смерть» **Замковъ** — командиромъ канонерской лодки береговой обороны «Градъ», **Константиновъ 1-й** — старшимъ офицеромъ учебнаго судна «Березань» и старшій офицеръ миннаго крейсера «Казарскій» **Пальчиковъ** — старшимъ офицеромъ эскадреннаго броненосца «Двѣнадцать Апостоловъ»; лейтенанты: флагманскій артиллеристъ береговаго штаба старшаго флагмана Черноморской флотской дивизіи, **Сапсай 2-й** — старшимъ офицеромъ миннаго крейсера «Казарскій», **Глизианъ** — старшимъ офицеромъ миннаго крейсера «Капитанъ Сакенъ», лейтенантъ **Шталь 2-й** и корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитаны: **Лигиенфельдтъ**, **Михельсонъ 2-й** и **Мироновъ** — помощниками начальника гидрографической экспедиціи Восточнаго океана и корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитанъ **Моисѣвъ** — помощникомъ директора маяковъ и лоціи Восточнаго океана.

ПЕРЕВОДЯТСЯ: лейтенантъ **Лазаревъ** — изъ Балтійскаго флота въ Сибирскій флотскій экипажъ, лейтенантъ **Вахиревъ** — и корпуса инженеръ-механиковъ флота старшій инженеръ-механикъ **Григорьевъ 2-й** — изъ Сибирскаго флотскаго экипажа въ Балтійскій флотъ.

ОТЧИСЛЯЕТСЯ: мастеръ торпедной мастерской Кронштадтскаго порта, капитанъ по адмиралтейству **Родзиншевскій** — отъ настоящей должности.

УВОЛЬНЯЕТСЯ съ отпуску: лейтенантъ **Дефабръ 1-й**, по болѣзни, внутри Имперіи и за границу, на два мѣсяца,

№ 10. 10-го января 1898 года.

Согласно Высочайше утвержденнаго мнѣнія Государственнаго Совѣта, по проекту новаго штата управленія отдѣльнаго корпуса пограничной стражи и о преобразованіи Балтійской таможенной крейсерской флотиліи, предписываю исключить изъ списковъ судовъ флота нижеслѣдующія суда бывшей сказанной флотиліи: «Стражъ», «Часовой», «Лебедь», «Нырокъ», «Кречеть», «Ласточка» и «Гагара»; состоявшія же до сего времени въ распоряженіи Морскаго вѣдомства суда той же флотиліи: «Чайка», «Копчикъ» и «Зоркая» по прежнему числить въ спискахъ судовъ флота, съ перенесеніемъ ихъ въ разрядъ пароходовъ, взамѣнъ нынѣ упраздненнаго разряда судовъ таможенной флотиліи, и съ переименованіемъ судна «Зоркая» въ пароходъ «Зоркій».

№ 11. 10-го января 1898 года.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, по журналу 10-го декабря 1897 года за № 4400, ст. 37 380, положилъ: допускать производство санитаровъ, но не болѣе 10% общаго ихъ числа, положеннаго по табели комплектаціи, въ старшіе санитары, съ предоставленіемъ имъ всѣхъ преимуществъ по службѣ, установленныхъ для прочихъ старшихъ спеціалистовъ, какъ-то: комендоровъ, гальванеровъ, мянеровъ, марсовыхъ, рулевыхъ, сигнальщиковъ и водолазовъ.

Такое постановленіе Адмиралтействъ-Совѣта, Высочайше утвержденное 5 сего января, объявляю по Морскому вѣдомству къ руководству.

№ 12. 10-го января 1898 года.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, по журналу 10-го декабря 1897 года № 4400, ст. 37 385, положилъ: измѣнить ст. 19, приложения 2-го къ ст. 46 вн. XIV Св. Мор. Пост., согласно прилагаемой при семъ новой редакціи этой статьи.

О такомъ постановленіи Адмиралтействъ-Совѣта, Высочайше утвержденномъ 22-го декабря минувшаго года, объявляю по Морскому вѣдомству къ руководству.

На подлинномъ написано:

«ВЫСОЧАЙШЕ утверждена».

22 декабря 1897 г.

Подписалъ: Генераль-Адмиралъ *АЛЕКСѢЙ*.

Св. Морск. Пост. кн. XIV, изд. 1886 г.

Приложеніе 2 къ статьѣ 46.

Существующая редакція.

19. 1) При производствѣ нижнихъ чиновъ въ содержатели унтеръ-офицерскаго званія 2-й статьи, они подвергаются практическому экзамену, по приложеннымъ къ сей статьѣ правиламъ. Въ число членовъ экзаменной комиссіи назначается начальникомъ порта одинъ, или нѣсколько опытныхъ ревизоровъ. 2) Повышеніе содержателей унтеръ-офицерскаго званія 2-й статьи въ 1-ю статью производится не по экзамену, а только на открывающіяся вакансіи, по усмотрѣнію начальства, за отличное исполненіе обязанностей (Ср. ст. 105 кн. VIII сего Свода).

Примѣчаніе. Фельдшера комплектуются установленнымъ для нихъ особымъ порядкомъ и при назначеніи ихъ содержателями по судовой врачебной части никакого экзамена отъ нихъ не требуется.

Новая редакція.

19. 1) При производствѣ нижнихъ чиновъ въ содержатели унтеръ-офицерскаго званія 2-й статьи, они подвергаются практическому экзамену по программамъ, утверждаемымъ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ для школъ судовыхъ содержателей и писарей. Въ число членовъ экзаменной комиссіи назначается начальникомъ порта одинъ, или нѣсколько опытныхъ ревизоровъ. 2) Повышеніе содержателей унтеръ-офицерскаго званія 2-й статьи въ 1-ю статью производится не по экзамену, а только на открывающіяся вакансіи, по усмотрѣнію начальства, за отличное исполненіе обязанностей (Ср. ст. 105 кн. VIII сего Свода).

Примѣчаніе. Фельдшера комплектуются установленнымъ для нихъ особымъ порядкомъ и при назначеніи ихъ содержателями по судовой врачебной части никакого экзамена отъ нихъ не требуется.

№ 13. 12-го января 1898 года.

назначаются: лейтенантъ **Сильманъ 2-й** — старшимъ офицеромъ броненосца береговой обороны «Ураганъ», старшій офицеръ броненосца береговой обороны «Лава», лейтенантъ фонъ **Транзе** — командиромъ канонерской лодки береговой обороны «Снѣгъ» и держатель гальванопластической мастерской Кронштадтскаго порта, титулярный совѣтникъ **Ермолинъ** — содержателемъ экипажескихъ магазиновъ того порта.

переводятся: капитанъ 1-го ранга **Щеппинскій**; мичманы: **Стааль, Воярскій, Люби** — первые два изъ Балтійскаго въ Черноморскій флотъ, а послѣдніе — изъ Черноморскаго въ Балтійскій флотъ.

№ 17. 17-го января 1898 года.

Государь Императоръ, 12-го января сего года Высочайше повелѣть соизволилъ: присвоить миноносцамъ Сибирскаго флотскаго экипажа, взамѣнъ нынѣ имѣемыхъ наименованій, послѣдовательные номера, начиная съ 201-го.

Объявляя объ этомъ по Морскому вѣдомству, предписываю миноносцы сказаннаго экипажа впредь числить подъ номерами, какъ показано въ прилагаемой у сего вѣдомости.

ВѢДОМОСТЬ

наименованія миноносцевъ Сибирскаго флотскаго экипажа.

Прежнія наименованія миноносцевъ.	Вновь присвоенные номера.
«Янчихэ».	201
«Сучена».	202
«Усури».	203
«Сунгари».	204
«Свеаборгъ».	205
«Ревель».	206
«Борго».	207
А	208
Б	209
В	210
Г	211

Вновь построен-
ные по типу
«Перногъ».

№ 18. 19-го января 1898 года.

Полковникъ по адмиралтейству **Макаровъ 1-й** Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по отдѣльному корпусу пограничной стражи, во 2-й день сего января, назначенъ завѣдывающимъ морскою частью управленія отдѣльнаго корпуса пограничной стражи, съ 1-го сего января, а лейтенантъ **Тейле 1-й**, приказомъ шефа пограничной стражи отъ 1-го сего января, назначенъ помощникомъ завѣдывающаго той частью.

назначаются: младшій производитель работъ чертежной Морского технического комитета, инженеръ-капитанъ **Бонтиковскій**—исправляющимъ должность инженеръ-строителя маяковъ Балтійскаго моря; мастеръ шлюпочной и блоковой мастерской Николаевского порта корпуса корабельныхъ инженеровъ старшій помощникъ судостроителя **Алымовъ**—старшимъ помощникомъ судостроителя Севастопольскаго порта, вмѣсто старшаго помощника судостроителя **Александрова 3-го** и конторщикъ С.-Петербургской портовой конторы, неимѣющій чина **Сусловъ**—младшимъ чиновникомъ той конторы.

ПРИКАЗЫ

УПРАВЛЯЮЩАГО МОРСКИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ.

№ 232. 17-го декабря 1898 года.

Объявляю для руководства по Морскому вѣдомству прилагаемыя при семъ правила по Водолазному дѣлу, взаимѣнъ правилъ, объявленныхъ циркуляромъ Главнаго Морскаго штаба отъ 31 мая 1886 года за № 73 (*).

№ 238. 23-го декабря 1897 года.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, по журналу 10 декабря 1897 года № 4400, ст. 37 395, утвердилъ проектированные комиссiею по установленiю образцовъ при Главномъ Управленiи Кораблестрое-

(*) Правила приложены при подлинномъ.

нія и Снабженій образецъ и описаніе входящей въ составъ снабженій судовъ церковными принадлежностями плащаницы.

О такомъ постановленіи Адмиралтействъ-Совѣта объявляю по Морскому вѣдомству къ руководству.

Описаніе плащаницы.

Изображеніе Спасителя, написанное масляными красками на холстѣ, натянутомъ на деревянный подрамникъ, длиною 3 фута 6 дюйм., шириною 1 ф. 9 д. Къ задней сторонѣ подрамника прикрѣплена папка, обитая коленкоромъ. Плащаницу со всѣхъ сторонъ окружаетъ темно-малиновая бархатная полоса, шириною $8\frac{5}{8}$ дюйм., съ подобающею надписью и рисункомъ, по краямъ которой имѣется золоченая бахрома, шириною $2\frac{1}{8}$ дюйм. Мѣста прикрѣпленія бархата въ подрамнику закрыты позументомъ въ 1 д. шириною, также позолоченнымъ. По угламъ бахромы имѣются золоченныя кисти, прикрѣпленныя къ коленкору на кольцахъ.

№ 1. 1-го января 1898 года.

На основаніи положеній, объявленныхъ при приказахъ по Морскому вѣдомству 1894 года за № 81 и 1895 года за № 113, производятся: въ артиллерійскіе кондукторы: артиллерійскій квартирмейстеръ 1 ст. 11-го фл. экип.—Парамонъ **Вотяковъ**; въ минные кондукторы: машинные квартирмейстеры 1 ст.: 11-го фл. экип.—Викторъ **Козловъ**; 17-го фл. эк.—Александръ **Кульвертъ**; въ старшіе фельдшеры: фельдшеръ 1 ст. 17-го фл. экип.—Павель **Коваленко**.

№ 6. 8-го января 1898 года.

На основаніи положенія, объявленнаго при приказѣ по Морскому вѣдомству 1894 года за № 81, производятся, съ 1-го января сего года: въ старшіе боцманы: боцманъ 28-го фл. эк.—Акимъ **Кузьменко**; въ артиллерійскіе кондукторы: артиллерійскіе квартирмейстеры 1 ст., фл. экип.: 28-го —Иванъ **Ивановъ**, 31-го—Готлибъ **Андерсъ**, 31-го —Павель **Филимоновъ**, 31-го —Федоръ **Шубинъ**, 35-го —Афанасій **Ткаченко**; въ минные кондукторы: минный квартирмейстеръ 1 ст. 33 фл. экип.—Иванъ **Лива-**

нисовъ; въ машинные кондукторы: машинные квартирмейстеры 1 ст. фл. экип.: 30-го — Константинъ Орловъ, 30-го — Даниль Вдовиченко, 30-го — Михаилъ Сыщенко, 31-го — Аркадій Прокофьевъ, 31-го — Михаилъ Сухановъ, 33-го — Алексѣй Каминскій, 34-го — Василій Чебаненко и 35-го — Александръ Ивановъ.

№ 7. 8-го января 1898 года.

26-го октября 1897 года, въ средней Кронштадтской гавани, крейсеръ II ранга «Азія», во время установки его на мѣсто, навалилъ на минный крейсеръ «Абрекъ», послѣдствіемъ чего были поврежденія на обѣихъ судахъ.

Произведеннымъ о семъ дознаніемъ выяснено, что крейсеръ «Азія», войдя черезъ Лѣсныя ворота въ гавань и заворачиваясь при помощи парусовъ, задѣлъ крейсеръ «Абрекъ» и сломалъ ему гюйсъ-штокъ. Подойдя затѣмъ къ своему мѣсту, крейсеръ «Азія» отдалъ якорь и началъ завозить кормовые перлиня, при чемъ корму крейсера удерживали противъ вѣтра пять портовыхъ паровыхъ барказовъ. Несмотря на то, что барказы работали полнымъ ходомъ, засвѣжѣвшимъ вѣтромъ крейсеръ «Азія» навалило лѣвымъ лагомъ на крейсеръ «Абрекъ»; на послѣднемъ были помяты паровой катеръ и шестерка № 1, и погнуты ихъ шлюпъ-балки, а также оказались нѣкоторые другія незначительныя поврежденія, а на крейсерѣ «Азія» изломанъ лѣвый спасательный буй.

Относя настоящій случай, согласно съ мнѣніемъ главнаго командира Кронштадтскаго порта, къ неизбежной случайности, я призналъ возможнымъ окончить это дѣло въ административномъ порядкѣ, съ принятіемъ происшедшаго отъ сего случая убытка, въ количествѣ 1052 рублей, на счетъ казны; о чемъ, на основаніи примѣчанія къ 1132 ст. Воен.-Морск. Суд. Устава, объявляю по Морскому вѣдомству.

№ 8. 9-го января 1898 года.

По приговору Севастопольскаго военно-морскаго суда определено: мичмана 31-го флотскаго экипажа Алексѣя **Воярскога**, за проступокъ, предусмотрѣнный 2 ч. 129 ст. Воен. Морск. Устава о наказ., подвергнуть содержанію на гауптвахтѣ на *три* недѣли, безъ ограниченія правъ и преимуществъ по службѣ.

№ 14. 15-го января 1898 года.

На основаніи положенія, объявленнаго при приказѣ по Морскому вѣдомству 1894 года за № 81, производится въ минные кондукторы: минный квартирмейстеръ 1 ст. 8-го фл. экип.—Максимъ Холмовъ.

№ 15. 15-го января 1898 года.

19 іюля 1897 года, на эскадренномъ броненосцѣ «Екатерина II», при подъемѣ барказа № 1, упавшею перекладною его шлюпъ-балокъ былъ разбитъ 16-ти весельный рабочий катеръ.

По произведенному объ этомъ случаѣ дознанію оказалось, что во время заливанія барказныхъ шлюпъ-балокъ сломался хвостовикъ носовой шлюпъ-балки, а затѣмъ и кормовой. Вслѣдствіе сего соединительная перекладка шлюпъ-балокъ, лежавшая концами на хвостовикахъ, упала на 16-ти весельный рабочий катеръ, стоявшій на верхнемъ мостикѣ, и повредила катеръ настолько, что исправить его оказалось невозможнымъ. По заключенію производившей дознаніе комиссіи, причиною поломки хвостовиковъ была трещина давняго образованія въ хвостовикѣ носовой шлюпъ-балки.

Находя, въ виду изложеннаго, согласно съ мнѣніемъ главнаго командира Черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря, что означенный случай не можетъ быть отнесенъ къ винѣ кого либо изъ состоявшихъ на броненосцѣ лицъ, и приказалъ окончить настоящее дѣло въ административномъ порядкѣ, съ принятіемъ происшедшаго отъ этого случая убытка, въ количествѣ 4857 руб. 15 коп., на счетъ казны; о чемъ, на основаніи примѣчанія къ 1132 ст. Воен.-Морск. Суд. Устава, объявляю по Морскому вѣдомству.

№ 16. 16-го января 1898 года.

По приговору временнаго военно-морскаго суда въ г. Николаевѣ опредѣлено: бывшаго младшаго чиновника Николаевской портовой конторы, отставнаго титулярнаго совѣтника Александра Кирш-

тейнъ, преданнаго суду по обвиненію въ преступномъ дѣяніи, предусмотрѣнномъ 126 ст. Воен.-Морск. Устава о нак., считать по суду оправданнымъ.

ЦИРКУЛЯРЫ ГЛАВНАГО МОРСКАГО ШТАВА.

№ 281. 20-го декабря 1897 года.

Главный Морской Штабъ, по приказанію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, объявляетъ по Морскому вѣдомству, для свѣдѣнія, прилагаемое при семъ Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта, по проекту новаго штата управленія отдѣльнаго корпуса пограничной стражи и о преобразованіи Балтійской таможенной крейсерской флотилии.

ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО воспослѣдовавшее мнѣніе въ Общемъ Собраніи Государственнаго Совѣта, по проекту новаго штата управленія отдѣльнаго корпуса пограничной стражи и о преобразованіи Балтійской таможенной крейсерской флотилии, Высочайше утвердить соизволилъ и повелѣлъ исполнить.

Подписалъ: Предсѣдатель Государственнаго Совѣта **МИХАИЛЬ**.

1 декабря 1897 г.

Мнѣніе Государственнаго Совѣта.

Выписано изъ журналовъ Соединенныхъ Департаментовъ Государственной Экономіи и Законовъ 23 октября и Общаго Собранія 24 ноября 1897 г.

Государственный Совѣтъ, въ Соединенныхъ Департаментахъ Государственной Экономіи и Законовъ и въ Общемъ Собраніи, рассмотрѣвъ представленіе Министра финансовъ по проекту новаго штата управленія отдѣльнаго корпуса пограничной стражи и о преобразованіи Балтійской таможенной крейсерской флотилии, *мнѣніе положили*:

I. Проектъ штата управленія отдѣльнаго корпуса пограничной стражи представить на Высочайшее Его Императорскаго Величества утвержденіе.

ошнд.

3

II. Балтійскую таможенную крейсерскую флотилію и управление оною упразднить, а входящія въ составъ флотиліи суда исключить изъ списковъ судовъ военного флота, съ передачею ихъ въ вѣдѣніе отдѣльнаго корпуса пограничной стражи.

III. Въ измѣненіе и дополненіе подлежащихъ узаконеній постановить:

1) Всѣ состоящія въ вѣдомствѣ отдѣльнаго корпуса пограничной стражи суда образуютъ флотилію означеннаго корпуса.

2) Для завѣдыванія всѣми судовыми средствами отдѣльнаго корпуса пограничной стражи учреждается при управленіи сего корпуса особая морская часть, въ составѣ начальника этой части и его помощника, назначаемыхъ, по соглашенію съ Главнымъ Морскимъ Штабомъ, изъ офицеровъ морскаго вѣдомства, а также изъ двухъ вольнонаемныхъ техниковъ.

3) Суда флотиліи отдѣльнаго корпуса пограничной стражи распределяются между бригадами и подчиняются командирамъ оныхъ.

4) Личный составъ флотиліи составляютъ: офицеры пограничной стражи, по одному на каждое паровое судно; приглашаемые по вольному найму: командиры судовъ (шkipеры) и ихъ помощники изъ отставныхъ офицеровъ флота и корпуса флотскихъ штурмановъ, или изъ лицъ, окончившихъ курсъ мореходныхъ классовъ съ званіемъ шkipера дальняго плаванія, машинисты и рулевые; судовыя команды изъ нижнихъ чиновъ корпуса пограничной стражи въ числѣ, опредѣляемомъ для каждаго судна въ мѣрѣ дѣйствительной надобности.

5) Состоящіе на судахъ флотиліи офицеры пограничной стражи завѣдываютъ пограничнымъ надзоромъ и судовыми командами нижнихъ чиновъ; управленіе же движеніемъ судовъ лежитъ на обязанности вольнонаемныхъ шkipеровъ и ихъ помощниковъ. Взаимныя отношенія между означенными офицерами и командирами судовъ, а также правила, подлежащія соблюденію въ отношеніи морскаго дѣла, и порядокъ управленія личнымъ судовымъ составомъ опредѣляются особою инструкціею, издаваемою шефомъ пограничной стражи.

6) Должности машинистовъ и рулевыхъ на судахъ флотиліи дозволяется замѣщать и изъ нижнихъ чиновъ отдѣльнаго корпуса пограничной стражи, съ отпускомъ имъ, сверхъ прочаго довольствія, жалованья въ размѣрѣ: машинистамъ—не свыше 300 р., а рулевымъ—не свыше 200 р. въ годъ каждому.

7) За время дѣйствительнаго плаванія судовъ флотиліи состоящимъ на нихъ офицерамъ производится морское довольствіе по 32 р. 57 к., а нижнимъ чинамъ и вольнонаемнымъ машинистамъ и рулевымъ—по 3 р. каждому въ мѣсяцъ.

8) Добавочное обмундированіе нижнимъ чинамъ на судахъ флотиліи производится въ мѣрѣ дѣйствительной потребности примѣнительно къ существующимъ въ Морскомъ вѣдомствѣ правиламъ.

9) Плаваніе судовъ флотиліи совершается подъ особымъ флагомъ, установленнымъ для судовъ отдѣльнаго корпуса пограничной стражи.

10) Въ случаѣ военного времени суда флотиліи отдѣльнаго корпуса пограничной стражи передаются, на основаніи установленныхъ для сего правилъ, въ распоряженіе Морскаго вѣдомства. Положеніе служащихъ на судахъ флотиліи по вольному найму въ случаѣ войны опредѣляется инструкціею, составляемою шефомъ пограничной стражи, по соглашенію съ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

11) Состоящіе при управленіи отдѣльнаго корпуса пограничной стражи генералъ-маіоры для порученій и завѣдывающіе военно-судною и морскою частями опредѣляются въ должности, по представленію шефа пограничной стражи, Высочайшими приказами.

IV. Состоящихъ нынѣ на судахъ флотиліи (отд. II) командировъ и вахтенныхъ начальниковъ изъ офицеровъ Морскаго вѣдомства замѣнить вольнонаемными шкиперами, по мѣрѣ ихъ выбытія; до того же времени сохранить за означенными офицерами всѣ предоставленныя имъ нынѣ служебныя права и преимущества.

V. Къ штатному составу отдѣльнаго корпуса пограничной стражи добавить семь оберъ-офицеровъ и трехъ младшихъ медицинскихъ фельдшеровъ.

VI. Отпускъ суммъ на топливо, судовыя матеріалы, оружіе, по гидрографіи и на экстраординарные расходы для судовъ флотиліи отдѣльнаго корпуса пограничной стражи производить на прежнемъ основаніи (ст. 8—12 § 5 смѣты управленія отдѣльнаго корпуса пограничной стражи).

VII. Потребную для покрытія вызываемыхъ измѣненіемъ штата управленія отдѣльнаго корпуса пограничной стражи расходовъ

*

сумму въ сто девяносто пять тысячъ пятьсотъ сорокъ четыре рубля, отпускать, начиная съ 1 января 1898 г., изъ средствъ государственнаго казначейства, взаменъ соответствующихъ кредитовъ, нынѣ ассигнуемыхъ по смѣтѣ управленія означеннаго корпуса, съ предоставленіемъ, въ текущемъ году, Министру финансовъ сдѣлать необходимыя перечисленія упомянутой смѣты 1897 года

Подлинное мнѣніе подписано въ журналахъ предсѣдателями и членами.

На подлинномъ Собственною ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА
рукою написано:

«Быть по сему».

Въ Царскомъ Селѣ.
1 декабря 1897 года.

Ш Т А Т Ъ

управленія отдѣльнаго корпуса пограничной стражи.

НАЗВАНИЕ ДОЛЖНОСТЕЙ:

Командир отдельного корпуса пограничной стражи, он же начальник упр.
генерал (может быть генерал-лейтенант)

Помощник его, генерал-лейтенантъ (можетъ быть генерал-маіоръ)

Для порученій:

Генераль-маіоровъ

Штабъ-офицеровъ

Оберъ-офицеровъ

Штабъ корпуса:

Почальник штаба, генеральнаго штаба генералъ-лейтенантъ или генералъ-маіоръ
 (есть быть и полковникъ)

Старшихъ адъютантовъ (завѣдывающихъ отдѣленіями) полковниковъ

Помощников старшего адъютанта:	{	штаб-офицеров
		оберъ-офицеровъ

Переводчикъ.

Начальникъ отдѣленія

Столоначальниковъ

Помощниковъ столоначальника.

Содержаніе одному.					ВСЕГО.		Классы и разряды.		
Жалованья.		Столовыхъ.		Квартирныхъ.			По должности.	По шитью на мундиръ.	По пенсіи.
Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	Рубли.	К.			
Б.	—	5861	90	П о л о ж е н і ю.	—	—			
М	—	3582	26		—	—			
А	—				—	—			
Н	—	1302	64		—	—			
И	—	651	32		—	—			
Ч	—	325	66	П о л о ж е н і ю.	—	—			
О	—				—	—			
П	—	2930	94		—	—			
857	76	428	88		6259	92			
По чи- намъ	—	651	32		—	—			
	—	455	92	По по- ложе- нію.	—	—			
428	38	142	96	300	871	84	IX	IX	VI
857	76	428	88	800	2086	64	VI	VI	III. ст. 2.
514	60	214	43	450	2358	06	VII	VII	IV
343	10	142	96	300	1572	12	IX	IX	VI

НАЗВАНІЕ ДОЛЖНОСТЕЙ:

Бухгалтеръ	
Старшій помощникъ бухгалтера	
Младшій помощникъ бухгалтера	
Корпусный врачъ	
Корпусный ветеринаръ	
Старшій фармацевтъ	
Врачи для командировокъ: {	медицинскій
	ветеринарный
Классныхъ фельдшеровъ	
Завѣдывающій военно-судною частью и надзоромъ за бригадными судами, генералъ-маіоръ	
Дѣлопроизводителей по судной части, изъ офицеровъ или гражданскихъ чиновниковъ	
Помощникъ дѣлопроизводителя по судной части	
Завѣдывающій морскою частью, полковникъ (можетъ быть генералъ-маіоръ)	
Помощникъ его штабъ или оберъ-офицеръ	
Вольнонаемные техники	
Архитекторъ	
Ему на чертежны принадлежности	

Содержаніе одному.					ВСЕГО.		Классы и разряды.		
Жалованья.		Столовыхъ.		Квартир- ныхъ.			По должности.	По шитью на мун- дирѣ.	По пенсін.
Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	Рубли.	К.			
857	76	285	92	550	1693	68	VII	VII	IV
419	34	142	96	350	912	30	IX	IX	VI
343	10	142	96	300	786	06	IX	IX	VI
720	—	2100	—	По положенію.	—	—	V		II мед. раз.
520	—	1230	—		—	—	VI		I вет. раз.
420	—	600	—		—	—	VIII		II фар. раз.
550	—	900	—		—	—	VI		IV мед. раз.
420	—	600	—		—	—	VIII		II вет. раз.
200	—	200	—		—	—	XIV		
2279	62	2279	62	1050	5609	24			
976	98	976	98	450	7211	88	VI	VI	III, ст. 2.
343	10	142	96	300	786	06	IX	IX	VI
857	76	428	88	800	2086	64			
по чину		651	32	По положенію.	—	—			
—	—	—	—	—	2400	—			
720	—	720	—	800	2240	—	VI	VI	III, ст. 2.
—	—	—	—	—	600	—			

НАЗВАНІЕ ДОЛЖНОСТЕЙ:

Помощникъ его.

Ему на чертежныя принадлежности

Завѣдывающій нижними чинами штаба, экзекуторскою частью и типографіей, офицеръ (можетъ быть штабъ-офицеръ)

Ему на разъѣзды.

Помощникъ его, онъ же казначей, оберъ-офицеръ

Ему на разъѣзды.

Журналистъ, онъ же архивариусъ

Помощникъ журналиста

Старшіе фельдшера:	{	медицинскій
		аптечный
		ветеринарный.

Писаря:	{	старшіе
		младшіе

На наемъ канцелярскихъ чиновниковъ

На наемъ прислуги и хозяйственныя надобности

На канцелярскіе припасы, топографическія карты и содержаніе литографій и графовъ.

Содержаніе одному.						ВСЕГО.		Классы и разряды.		
Жалованья.		Столовыхъ.		Квартир- ныхъ.	По должности.			По шитью на мун- диръ.	По пенсіи.	
Рубли.	К.	Рубли.	К.							Рубли.
1	514	60	214	43	450	1179	03	VII	VII	VI
—	—	—	—	—	—	400	—			
1	по чин	у	651	32	По поло- женію.	—	—			
—	—	—	—	—	—	360	—			
1	по чин	у	455	92	По поло- женію.	—	—			
—	—	—	—	—	—	300	—			
1	514	60	214	43	450	1179	03	IX	IX	VI
1	285	92	57	18	300	643	10	X	X	IX
1	60	61	—	—	—	60	61			
1	60	61	—	—	—	60	61			
1	60	61	—	—	—	60	61			
7	36	36	—	—	—	618	12			
7	18	18	—	—	—	127	26			
—	—	—	—	—	—	6000	—			
—	—	—	—	—	—	6000	—			
—	—	—	—	—	—	8000	—			

ПРИМѢЧАНІЯ:

1) Сверхъ положеннаго по штату содержанія производится: а) штатнымъ чинамъ управленія, кромѣ завѣдывающаго судною частью и дѣлопроизводителей оной, установленное Высочайше утвержденнымъ, 30 ноября 1865 г., мнѣніемъ Государственнаго Совѣта прибавочное содержаніе въ размѣрахъ, опредѣляемыхъ на основаніи сего узаконенія Министромъ финансовъ, и б) всѣмъ штатнымъ чинамъ управленія—все прочее довольствіе, существующими положеніями опредѣленное.

2) Командиру корпуса, сверхъ указаннаго въ штатѣ содержанія, отпускается по 1.500 руб. въ годъ — на представительство.

3) Если завѣдывающій морскою частью и всѣми судовыми средствами отдѣльнаго корпуса пограничной стражи будетъ состоять въ чинѣ генераль-маіора, то ему отпускаются квартирные деньги по чину генераль-маіора.

4) Означенныя въ штатѣ должности начальника отдѣленія, столоничальниковъ и ихъ помощниковъ могутъ быть замѣщаемы и военными чинами, съ присвоеніемъ имъ положеннаго по штату содержанія.

5) Казенная прислуга полагается: генералу — въ числѣ трехъ, штабъ-офицеру—двухъ и оберъ-офицеру—одного человѣка.

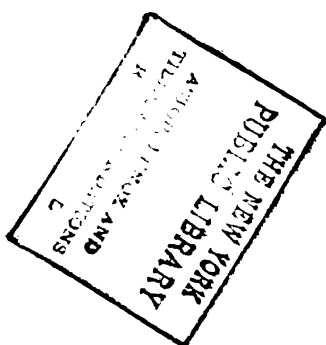
Подписаль: Предсѣдатель Государственнаго Совѣта

МИХАИЛЬ.

№ 8. 5-го января 1898 года.

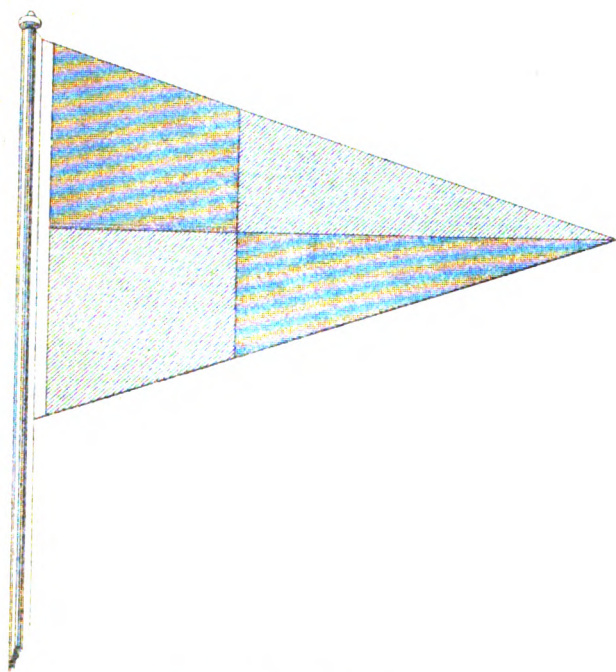
При инспектированіи командъ Морскаго вѣдомства, между прочимъ, обнаружилось, что при переводахъ и другихъ перемѣщеніяхъ нижнихъ чиновъ флота изъ одного порта въ другой, жалованье и другія заслуженныя ими деньги пересылаются почтою за счетъ нижнихъ чиновъ.

Признавая такой порядокъ пересылки денегъ незаконнымъ, Главный Морской Штабъ, по приказанію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, объявляетъ по Морскому вѣдомству къ руководству нижеслѣдующее:



Къ циркуляру по. Норск. вѣд., 7 Янв. 1898 г. №12

Отличительный вымпелъ
для Нидерландскихъ крейсеровъ, имеющихъ
полицейскій надзоръ въ Сѣверномъ морѣ.
(подымается на передней мачтѣ)



Условн. знаки:



БѢЛ.



СМѢ.



ЖЕЛТ.

1-10 ANTWERP MORVEN WILH

1) При переводахъ и командировкахъ нижнихъ чиновъ въ другіе порты, въ выдаваемыхъ нижнимъ чинамъ аттестатахъ показывать лишь денежное довольствіе, дѣйствительно полученное этими чинами до отправленія въ другой портъ.

2) О выдачѣ нижнимъ чинамъ заслуженнаго, но неполученнаго еще ими въ мѣстѣ прежней службы довольствія, сообщать тѣмъ экипажамъ, куда чины эти посылаются, для истребованія такового довольствія отъ мѣстныхъ портовыхъ управленій, въ распоряженіи коихъ всегда имѣются необходимыя для сего кредиты.

№ 12. 7-го января 1898 года.

Главный Морской Штабъ объявляетъ, для свѣдѣнія и руководства, что согласно увѣдомленію министерства иностранныхъ дѣлъ, прилагаемый при семъ рисунокъ вымпела установленъ Нидерландскимъ морскимъ министерствомъ для подъема на передней мачтѣ на нидерландскихъ крейсерахъ, имѣющихъ полицейскій надзоръ въ Сѣверномъ морѣ.

№ 17. 11-го января 1898 года.

Съ Высочайшаго соизволенія Ея Величества Государыни Императрицы Александры Ѳеодоровны, Августѣйшей Покровительницы попечительства о домахъ трудолюбія и работныхъ домахъ, комитетомъ попечительства предпринято изданіе, съ ноября 1897 года, безъ предварительной цензуры, ежемѣсячнаго журнала «Трудовая Помощь», подъ редакціею профессора В. Ф. Дерюжинскаго.

Въ программу этого журнала, хотя и посвященнаго главнымъ образомъ разработкѣ тѣхъ сторонъ благотворительнаго дѣла, которыя ближе всего соприкасаются съ дѣятельностію попечительства, входитъ также обсужденіе вопросовъ, касающихся вообще благотворительности и разработка коихъ представляетъ несомнѣнное значеніе и интересъ для всѣхъ установленій, имѣющихъ въ своемъ вѣдѣніи какія-либо благотворительныя учрежденія.

Подписная плата — три рубля въ годъ (по январь 1899 г.) съ доставкою и пересылкою. Заграницу — пять рублей.

Подписка принимается: въ С.-Петербургѣ: 1) въ конторѣ журнала «Трудовая Помощь», при книжномъ магазинѣ А. Ѳ. Цинзер-

лина (Невскій, 20, у Полицейскаго моста); 2) въ книжныхъ магазинахъ: *А. С. Суворина* (Невскій, 38); *М. М. Стасюлевича* (Васильевскій островъ, 5 линия, 28); *Н. П. Карбасникова* (Литейный, 46); фирма «*Издатель*» (Невскій, 68).

О вышензложенномъ Главный Морской Штабъ объявляетъ по Морскому вѣдомству для свѣдѣнія.

№ 18. 11-го января 1897 года.

Главный Морской Штабъ объявляетъ по Морскому вѣдомству, для свѣдѣнія, что въ книжномъ и географическомъ магазинѣ изданій главнаго штаба поступила въ продажу картина: Священное Коронованіе Ихъ Императорскихъ Величествъ въ Москвѣ въ Успенскомъ Соборѣ, 14-го мая 1896 г., по подлиннымъ портретамъ участвовавшихъ высокопоставленныхъ лицъ. Художественновоспроизведенная большихъ размѣровъ фотогеліотипія, 23¹/₂ вершка ширины, 16³/₄ вершка высоты. Цѣна 15 руб. Для командъ и учреждений Морскаго вѣдомства, выписывающихъ черезъ книжный магазинъ главнаго штаба, 10 рублей; за пересылку особо по вѣсу и разстоянію. Съ требованіями обращаться въ вышеуказанный магазинъ, С.-Петербургъ, Невскій 4, и Средняя Подъяческая д. 10, кв. 9 — *И. А. Меркесу*.

№ 25. 19-го января 1898 года.

Главный Морской Штабъ сообщаетъ, для свѣдѣнія и руководства, что 5-го сего января открыто правильное пассажирское и товарное движеніе поѣздовъ по раненбургъ-павелецкой линіи, съ вѣтвью на Астапово, рязанско-уральской желѣзной дороги, протяженіемъ отъ Раненбурга до Павельца 79,88 вер. и отъ Астапова до Понюшенъ 28,33 вер.

№ 26. 19-го января 1898 года.

Главный Морской Штабъ объявляетъ при семъ по Морскому вѣдомству, для свѣдѣнія и руководства, утвержденную Его Императорскимъ Высочествомъ Генераль-Адмираломъ новую редакцію нѣкоторыхъ статей устава вахутъ-компаніи офицеровъ флотскихъ экипажей, расположенныхъ въ С.-Петербургѣ, причемъ § 5 устава 1891 г. присоединенъ въ § 6.

На подлинномъ написано:

«Утверждаю».

Подписалъ: Генераль-Адмиралъ *АЛЕКСѢЙ*.

17-го января 1898 года.

Новая редакція §§ 4, 6, 7, 8, 10, 16, 38, и 42, устава каютъ-компаніи офицеровъ флотскихъ экипажей, расположенныхъ въ С.-Петербургѣ.

4. Членами каютъ-компаніи обязательно должны быть всѣ штабъ и оберъ-офицеры флота экипажей своднаго отряда.

Ежегодная плата каждаго изъ членовъ назначается въ 12 р., удерживаемыхъ изъ получаемаго содержанія, помѣсячно.

Отъ таковой платы освобождаются офицеры, находящіеся въ командировкахъ, продолжающихся не менѣе 8 мѣсяцевъ и заграничныхъ плаваніяхъ, продолжающихся не менѣе одного года.

Вновь поступающій обязательный членъ вноситъ сверхъ обыкновенной платы, единовременно, членскій взносъ за одинъ годъ.

Отъ этого взноса никто изъ обязательныхъ членовъ не освобождается.

Примѣчаніе. При послѣдующихъ переводахъ въ экипажи отряда взносъ этотъ не повторяется.

6. Необязательными членами могутъ быть штабъ и оберъ-офицеры флота, корпусовъ и по адмиралтейству (изъ флотскихъ, корпусныхъ и переведенныхъ изъ военнаго вѣдомства), медики, а также и отставные флотскіе офицеры.

Сии послѣдніе могутъ поступать не иначе какъ по рекомендаціи 3-хъ обязательныхъ членовъ.

Примѣчаніе. Право зачисленія въ необязательные члены предоставляется комитету старшинъ, въ который и слѣдуетъ обращаться черезъ распорядительный комитетъ лицамъ, желающимъ поступить таковыми членами.

Примѣчаніе 2. Лица, состоящіа нынѣ не обязательными членами каютъ-компаніи бывшаго 8-го флотскаго экипажа и не подходящіа подъ условія настоящаго устава, остаются таковыми впредь до ихъ выбытія изъ числа членовъ.

7. Ежегодная плата необязательныхъ членовъ назначается въ 12 р., которая вносится: а) служащими въ С.-Петербургѣ — за годъ впередъ, между 1 октября и 1 ноября и б) находящимися въ временномъ прикомандированіи къ экипажамъ отряда — по третямъ года впередъ.

Примѣчаніе. Необязательный членъ считается выбывшимъ изъ числа членовъ со дня полученія распорядительнымъ комитетомъ письменнаго о томъ заявленія.

8. Ихъ Императорскія Высочества Генераль-Адмиралъ и Великіе Князья, числящіеся въ спискахъ флота, а также Управляющій Морскимъ Министерствомъ и начальникъ Главнаго Морскаго Штаба считаются почетными членами каютъ-компаніи.

Всѣ адмиралы и генералы Морскаго вѣдомства, проживающіе въ С.-Петербургѣ, считаются почетными гостями каютъ-компаніи, но по желанію могутъ быть и дѣйствительными членами оной, съ платою установленной для необязательныхъ членовъ.

10. Гостями могутъ быть вводимы въ каютъ-компанію только лица, носящіе морской мундиръ, но съ тѣмъ условіемъ, чтобы всѣ расходы, сдѣланные гостемъ, уплачивались пригласившимъ его членомъ. Прочія лица могутъ бѣть вводимы въ каютъ-компанію съ разрѣшенія предсѣдателя и старшинъ комитета.

16. Срокъ исполненія обязанностей члена и кандидата распорядительнаго комитета годичный, но если, по истеченіи этого срока, тѣ же лица вновь будутъ избраны, то они имѣютъ право на общемъ собраніи отказаться отъ принятія обязанностей.

38. Всѣ дѣла по управленію каютъ-компаніи, а также наличныя суммы, имущество и прихода-расходныя книги провѣряются ревизіонною комиссіею, въ первыхъ числахъ января и по провѣркѣ члены комиссіи скрѣпляютъ книги своею подписью, причемъ на обязанности ревизіонной комиссіи лежитъ провѣрка правильности вычетовъ и поступленія членскихъ взносовъ, согласно параграфовъ 4 и 7.

42. Всякій расходъ изъ запаснаго капитала долженъ производиться по иниціативѣ распорядительнаго комитета, но не иначе, какъ по признаніи необходимости такого расхода комитетомъ старшинъ.

ЦИРКУЛЯРЫ ГЛАВНАГО ГИДРОГРАФИЧЕСКАГО УПРАВЛЕНІЯ.

№ 282. 15-го декабря 1897 года.

Главное Гидрографическое Управление, по сообщенію Министерства иностранныхъ дѣлъ, объявляетъ списки:

I. Государствъ, принявшихъ безусловно къ руководству новыя правила для предупрежденія столкновеній судовъ въ морѣ, объявленныя приказомъ по Морскому вѣдомству 1-го марта сего года, № 35, вмѣстѣ съ указомъ Правительствующаго Сената отъ 18-го февраля сего года, № 2097.

II. Государствъ, которыя, принявъ означенныя правила въ принципѣ, еще не ввели ихъ у себя въ употребленіе.

III. Тѣхъ правительствъ, отъ которыхъ отвѣта до сихъ поръ не получено.

I. Государства, принявшія правила безусловно:

Австро-Венгрія, Аргентинская республика, Бельгія, Бразилія, Венецуэла, Гватемала, Германія, Греція, Данія, Египетъ, Испанія, Италія, Китай (для военныхъ и коммерческихъ судовъ, только иностраннаго типа), Коста-Рика, Мексика, Нидерланды, Норвегія, Перу, Португалія, Россія, Сіамъ, Соединенные Штаты Сѣверной Америки, Франція, Чили, Швеція, Эквадоръ и Японія.

II. Государства, принявшія правила въ принципѣ:

Болгарія, Румынія, Турція и Уругвай.

III. Правительства, отъ которыхъ отвѣта до сихъ поръ не получено:

Гондурасъ, Колумбія, Ниварагуа и Санъ-Сальвадоръ.

№ 298. 31-го декабря 1897 года.

Главное Гидрографическое Управление, въ дополненіе циркуляра отъ 15-го декабря 1897 года за № 282, объявляетъ по Морскому

вѣдомству, что Великобританскимъ правительствомъ приняты къ руководству новыя правила для предупрежденія столкновений судовъ въ морѣ, объявленныя приказомъ по Морскому вѣдомству 1 го марта сего года, № 35, съ оговоркой, что пунктъ *д* статьи 2-ой этихъ правилъ не примѣняется на военныхъ судахъ флота Ея Величества.

ЦИРКУЛЯРЫ МОРСКАГО ТЕХНИЧЕСКАГО КОМИТЕТА.

ПО АРТИЛЛЕРІИ:

№ 30. 30-го декабря 1897 года.

Съ разрѣшенія Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, Морской техническій комитетъ объявляетъ по Морскому вѣдомству, для руководства и исполненія, что въ видахъ лучшаго сбереженія 3-хъ линейныхъ винтовокъ, состоящихъ въ Морскихъ командахъ, должно:

1) При очисткѣ названныхъ винтовокъ длинными шомполамъ пользоваться особыми дульными накладками, которыя будутъ изготовлены согласно прилагаемаго при семъ чертежа и отпущены отъ портовъ въ экипажи, морскія команды и на суда, по одной на каждую винтовку.

2) Впредь до напечатанія новаго изданія «Наставленія для обученія стрѣльбѣ изъ винтовокъ и револьверовъ», руководствоваться, взамѣнъ правилъ, изложенныхъ въ Главѣ III §§ 24—29 «Чистка винтовки», II-й части нынѣ принятаго Наставленія, изданія 1894 г., нижеслѣдующею измѣненною редакціею этой главы:

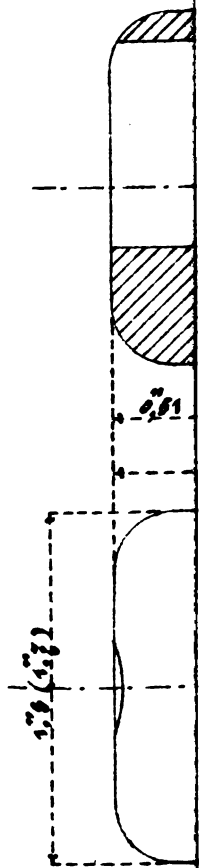
§ 24. Для чистки, протиранія и смазыванія винтовки каждый нижній чинъ долженъ имѣть:

а) Длинный шомполь.

б) Дульную накладку—для чистки канала ствола посредствомъ длиннаго шомпола.

в) Чистыя и по возможности мягкія тряпки—для отбиранія частей винтовки; причемъ, для смазыванія винтовки, чистыя и сухія тряпки всякій разъ пропитываются смазкою; имѣть же тряпки, заблаговременно пропитанныя смазкою, не допускается.

Чепмед





г) Паклю, очищенную от кострики. Взамѣн пакли допускается имѣть хлопчато-бумажные концы, которые предварительно должны быть разобраны и размотаны.

д) Деревянные палочки, которыя должны быть пригодны для чистки щелей, угловъ, наръзки винтовъ, а въ мирное время и патронника.

е) Смазку—не иначе какъ рекомендованную циркулярами Морского технического комитета.

ж) Горячую воду, — если чистка канала ствола производится послѣ стрѣльбы.

Вся эта принадлежность и матеріалы должны быть чисты, безъ приставшихъ къ нимъ песку, пыли и грязи.

Употребленіе для чистки винтовокъ въ ротахъ—металлическихъ щеточекъ или какого-либо порошка (наждакъ, мѣлъ, кирпичъ, уголь, зола и т. п.)—воспрещается, подѣ строгого отвѣтственности ротныхъ командировъ.

§ 25. Главное вниманіе при чисткѣ должно быть обращено на устраненіе ржавчины, если бы таковая почему либо появилась.

Малѣйшую красноту, появившуюся снаружи на какой либо части винтовки, нужно отчистить, оттирая ее тряпкою, предварительно размягчивъ ржавчину смазкою. Ржавчину, не поддающуюся этому способу, слѣдуетъ, смазавъ, оставить на нѣкоторое время въ тепломъ мѣстѣ и потомъ свести помощью палочки изъ мягкаго дерева.

Ржавчину, не отчищающуюся и этимъ способомъ, слѣдуетъ выводить въ оружейной мастерской.

Ржавчину, образовавшуюся въ каналѣ ствола и патронникѣ, слѣдуетъ только стирать просаленною паклею, а ржавчину по наружности соприкасающихся частей винтовки — сводить или паклею, или тряпкою, пропитанными смазкою, не прибѣгая къ другимъ способамъ отчистки во избѣжаніе порчи этихъ частей. Такія винтовки, въ которыхъ указаннымъ способомъ ржавчина не можетъ быть отчищена, слѣдуетъ отправлять въ оружейную мастерскую.

Поставляется правиломъ:

а) Сводя ржавчину, нужно удалять лишь краснобурый налетъ; сглаживать же слѣды ржавчины, т. е. шероховатость же или мелкія раковинки, придающія поверхности матовый видъ, и оставшіяся на поверхности по удаленіи налета, какъ равно удалять всякаго рода царапины—воспрещается.

б) Никакіе другіе способы вывода ржавчины въ ротахъ — не должны быть допускаемы.

*

§ 26. Чистку винтовокъ слѣдуетъ производить тотчасъ послѣ стрѣльбы боевыми или холостыми патронами.

Если же винтовка по какимъ либо причинамъ не можетъ быть прочищена тотчасъ послѣ стрѣльбы, то слѣдуетъ немедленно протереть каналъ ствола паклею или щетинною щеточкою, пропитавъ ихъ смазкою, наблюдая, чтобы въ каналѣ ствола не оставались частицы щетины. Вслѣдствіе такого протиранія канала ствола смазкою послѣдующая чистка будетъ облегчена, а каналъ винтовки до нѣкоторой степени предохраненъ отъ быстрого заржавленія. При первой же представившейся возможности слѣдуетъ приступить къ чисткѣ канала ствола горячею водою.

Если на какихъ либо частяхъ винтовки окажется пороховой нагаръ, напримѣръ: на стволѣ, штыкѣ и затворѣ (въ особенности на боевой личинкѣ), то сперва слѣдуетъ стереть его влажною тряпкою, потомъ на сухо вытереть сухою тряпкою и смазать тряпкою, пропитанною смазкою.

Чистка ствола со ствольною коробкою, прицѣломъ и мушкою.

§ 27. Для чистки канала ствола съ патронникомъ, протиранія и смазыванія ихъ, слѣдуетъ, приготовивъ перечисленную выше принадлежность, матеріалы и, если чистка производится послѣ стрѣльбы, горячую воду, — сдѣлать необходимую разборку винтовки

а) При ежедневномъ протираніи винтовки: вынуть шомполъ, снять штыкъ и вынуть затворъ.

б) При чисткѣ послѣ стрѣльбы: вынуть шомполъ, снять штыкъ, вынуть затворъ и крышку магазинной коробки, а если во время чистки канала ствола подъ ствольную накладку могла проникнуть вода, то слѣдуетъ, по окончаніи чистки и протиранія канала ствола, отдѣлнить и ствольную накладку.

в) При чисткѣ винтовки, находившейся подъ сильнымъ дождемъ или въ теченіи нѣсколькихъ дней маневровъ, конвойной службы и пр. случаевъ, должна быть произведена полная разборка винтовки. При чемъ, если въ винтовкѣ, бывшей подъ дождемъ, ложа и ствольная накладка промокли, то отдѣливъ: шомполъ, штыкъ, затворъ и крышку магазинной коробки, произвести чистку и смазываніе канала ствола. Затѣмъ оставивъ винтовку, не отдѣляя ствола и ствольной накладки, въ сухомъ помѣщеніи (но не на солнцѣ и не вблизи печки) пока не просохнутъ ложа и ствольная накладка, и только тогда произвести полную разборку винтовки для чистки и смазки остальныхъ частей ея.

г) Поставляется правиломъ, что степень полноты разборки винтовки для чистки должна быть опредѣляема офицеромъ, а за отсутствіемъ его, начальствующимъ изъ нижнихъ чиновъ.

§ 28. Для чистки канала ствола шомполъ готовится слѣдующимъ образомъ:

Продѣть въ муфту шомполъ, вставить шпильку въ дыру муфты и надѣть на шомполъ дульную накладку.

§ 28—а. Чистка канала ствола и патронника производится слѣдующимъ образомъ:

Чистка канала ствола:

Разровнять паклю лентою и, перегнувъ ее пополамъ, ровно обмотать насѣчку или нарѣзку конца шомпола, вращая шомполъ пальцами. Оставшіеся концы пакли вмотать потуже, дабы, при обратномъ движеніи шомпола кверху, пакля не разматалась и не собиралась въ жгутъ или узелъ.

Если шомполъ съ прорѣзями (ушками) на концѣ его, то слѣдуетъ продѣть въ ушки шомпола прядь пакли и расправить концы ея.

Наматывая на шомполъ паклю или продѣвая ее въ ушки, слѣдуетъ наблюдать, чтобы шомполъ съ намотанною или продѣтою въ ушки его паклею, входилъ въ каналъ ствола съ небольшимъ усиліемъ.

Намотанную или продѣтую въ ушки шомпола паклю смочить горячею водою, чтобы пакля была влажна, но не мокра. Если протираніе производится безъ воды, а равно для смазыванія канала ствола, паклю слѣдуетъ пропитать смазкою.

Затѣмъ, поставивъ винтовку отвѣсно между колѣнъ, и, если пакля продѣта въ ушки шомпола, расправивъ концы ея, чтобы они шли по шомполу, по возможности равномерно покрывая шомполъ, ввести шомполъ въ каналъ ствола и продвинуть его по каналу ствола до половины длины шомпола. Надвинуть и укрѣпить на стволѣ дульную накладку, чтобы она не сдвигалась съ мѣста при чисткѣ канала ствола.

Отнеси винтовку прикладомъ впередъ и уперевъ его во что либо, взять винтовку лѣвою рукою за дульную накладку, — медленно подвигать шомполъ по нарѣзамъ, не изгибая его, плавно по всей длинѣ канала ствола, доводя конецъ шомпола съ намотанною паклею только до пульнаго входа. Затѣмъ шомполъ надо тянуть обратно пока конецъ, на которомъ находится пакля, не упрется въ дульную накладку. Исполнивъ это 2—3 раза, переменить паклю. Протираніе канала ствола, переменяя паклю, продолжать

до тѣхъ поръ, пока пакля не будетъ совершенно чистою. При этомъ слѣдуетъ отличать грязь отъ той синевы, которую при протираніи даетъ на паклѣ даже чистый каналъ ствола.

Окончивъ чистку канала ствола, снять дульную накладку и такимъ же образомъ очистить ту часть канала ствола, которая оставалась не прочищеною за упоромъ пакли въ дульную накладку.

Если, при чисткѣ, шомполъ засядетъ въ каналѣ ствола, то, не дѣлая усилія, чтобы вытянуть его или продвинуть далѣе, слѣдуетъ пустить въ каналъ ствола нѣсколько разогрѣтой смазки и оставить винтовку минуты на двѣ; послѣ чего легко вытянуть шомполъ изъ канала ствола. Если и послѣ того нельзя вынуть безъ излишняго усилія шомполъ изъ канала ствола, то, не дѣлая усилія, чтобы вытянуть шомполъ, такую винтовку слѣдуетъ отправить въ оружейную мастерскую.

Чистка патронника.

Для чистки патронника употребляется тотъ же шомполъ съ намотанною на его конецъ или продѣтою сквозь его ушки паклею.

Смочивъ паклю горячею водою или пропитавъ смазкою, ввести шомполъ черезъ каналъ коробки въ патронникъ и чистить или протирать его и пульный входъ, какъ выше указано для чистки канала ствола.

Окончивъ чистку, убѣдиться не осталось ли грязи въ патронникѣ, на скатѣ, въ пульномъ входѣ и въ прилегающей къ пульному входу части канала ствола, а равно чистъ ли кольцевой пазъ ствольной коробки и скося для выбрасывателя.

Вслѣдствіе того, что чистка и протираніе канала ствола производятся съ верхней части ствола, а чистка и протираніе патронника съ пульнымъ входомъ со стороны ствольной коробки, въ каналѣ ствола можетъ остаться влажная грязь, во избѣжаніе чего чистку и протираніе канала ствола и патронника слѣдуетъ производить попеременно.

Когда каналъ ствола и патронникъ съ пульнымъ входомъ будутъ вытерты насухо, осмотрѣть каналъ ствола, чтобы убѣдиться, не осталось ли нагара или грязи въ углахъ нарезовъ, а равно нѣтъ ли ржавчины. Затѣмъ, намотавъ на протирку или шомполъ чистую паклю, умѣренно пропитать ее смазкою и, плавно проводя шомполъ по каналу ствола, равномерно и не обильно смазать нарезы и поля, а равно патронникъ со скатомъ и пульный входъ.

§ 28—б. Чистка ствольной коробки производится помощью деревянныхъ палочекъ и сухихъ тряпокъ.

Каналъ ствольной коробки чистится и протирается палочкою, обмотанною тряпкою.

Гнѣзда, пазы, щели и дыры ствольной коробки чистятся заостренными палочками изъ мягкаго дерева.

Послѣ чистки всѣ внутреннія и наружныя части ствольной коробки обтираются тряпками, пропитанными смазкою.

§ 28—*в*. Снаружи стволъ съ прицѣломъ и мушкою обтирается сперва сухими тряпками, а затѣмъ—тряпками, пропитанными смазкою.

При этомъ надо обращать вниманіе, нѣтъ ли ржавчины въ мѣстахъ соприкосновенія ствола и ствольной коробки со ствольною накладкою и ложею.

Чистка остальныхъ частей винтовки.

§ 28—*г*. Спусковой механизмъ можно чистить и не отдѣляя его отъ ствольной коробки.

Отсѣчка-отражатель—для чистки должна быть непременно отдѣлена отъ ствольной коробки.

Части эти обтираются сначала сухими тряпками, и затѣмъ тряпками, пропитанными смазкою.

Затворъ можно чистить и не разбирая его, а лишь отводя курокъ,—при чемъ части затвора обтираются снаружи сначала сухими тряпками, а затѣмъ—тряпками, пропитанными смазкою.

Въ разобранномъ видѣ части затвора чистятся и обтираются сначала сухими тряпками, а затѣмъ—тряпками, пропитанными смазкою. При чемъ каналы, пазы и вырѣзы должны быть сперва, посредствомъ деревянныхъ палочекъ, очищены отъ грязи и сгустившейся смазки.

Магазинная коробка обтирается снаружи и внутри посредствомъ палочекъ, обмотанныхъ сухими тряпками, а потомъ — тряпками, пропитанными смазкою. При чемъ; крышка магазинной коробки съ подающимъ механизмомъ обтирается безъ отдѣленія частей этого механизма.

Защелка магазинной коробки—для чистки должна быть отдѣляема.

Штыкъ, шомполъ, приборъ, всѣ винты и принадлежность обтираются сначала сухими тряпками, а затѣмъ тряпками, пропитанными смазкою; при чемъ вырѣзы, пазы и нарезка винтовъ сперва очищаются мягкими деревянными палочками.

Ложа и ствольная накладка—обтираются сухою тряпкою. Нс при чисткѣ винтовки, бывшей подъ дождемъ, когда ложа и стволь-

ная накладка промокли—части эти не должны быть отдѣляемы отъ ствола пока не просохнутъ.

§ 28—d. Когда всѣ части винтовки вычищены и смазаны, собравъ винтовку, слѣдуетъ:

а) обтереть винтовку отъ излишка смазки.

Обильная смазка винтовокъ, находящихся на рукахъ, строго воспрещается, такъ какъ она способствуетъ загрязненію частей винтовки и, застывая въ холодное время, можетъ быть причиною неисправнаго дѣйствія частей винтовки и въ особенности оствѣчекъ.

б) оберегать вычищенную винтовку отъ потныхъ рукъ, слѣды которыхъ способствуютъ поржавленію.

в) осмотрѣть винтовку, не пристали-ли пыль, песокъ и проч.

г) вычистить принадлежность для чистки и выстирать тряпки.

№ 1. 3-го января 1898 года.

Во избѣжаніе поврежденія рукъ при управленіи коммутаторами, расположенными внутри трубъ двойныхъ элеваторовъ для подачи патроновъ, Морской техническій комитетъ, съ разрѣшенія Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, объявляетъ къ руководству по флоту слѣдующія правила для дѣйствія этими коммутаторами:

1) При перестановкѣ верхнихъ и нижнихъ коммутаторовъ двойного элеватора, всегда переводить сперва тѣ (какъ у верхнихъ, такъ и нижнихъ постовъ), около которыхъ находятся подъемныя рамы, а затѣмъ уже—расположенные съ другой стороны элеваторной трубы.

2) Если по замкнутіи всѣхъ коммутаторовъ рама не пойдетъ, то прежде всего слѣдуетъ разомкнуть тѣ коммутаторы, около которыхъ нѣтъ подъемной рамы, и затѣмъ находящійся вблизи электрической лебедки; только послѣ этого можно производить осмотръ коммутаторовъ въ элеваторныхъ трубахъ.

3) Для достиженія однообразія въ обученіи прислуги дѣйствію элеваторами, этими правилами слѣдуетъ руководствоваться и въ тѣхъ случаяхъ, когда управленіе коммутаторами снаружи.

№ 2. 13-го января 1898 года.

Въ виду замѣченнаго неудобства въ крѣпленіи пушекъ по походному, посредствомъ проволочныхъ тросовъ винтовыхъ талре-

повъ, состоящаго въ томъ, что при завертываніи талреповъ тросъ сильно закручивается, признается необходимымъ для удержанія этого троса отъ вращения вкладывать въ обуки у концовъ троса небольшіе ломики изъ $\frac{3}{4}$ дм. круглаго желѣза, которые я отнустать отъ портовъ на суда въ количествѣ двухъ штукъ къ каждому станку.

О чемъ, съ разрѣшенія Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, Морской техническій комитетъ объявляетъ по Морскому вѣдомству, для свѣдѣнія и исполненія.

ПЕНСИИ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ.

СПИСОКЪ ЛИЦАМЪ, КОИМЪ НАЗНАЧЕНЫ ПЕНСИИ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ Морскаго вѣдомства

въ декабрѣ мѣсяцѣ 1897 года.

Кому именно:	Количество пенсій въ годъ. Р. К.	За какое время службы.	Число платн. лѣтъ.
Контръ-адмиралу Вадиму Матвѣевичу Григорашу	1326—81	35	35
Дѣйствительному статскому совѣтнику Ивану Францовичу Далю	436—85	27	9
Коллежскому совѣтнику Алексѣю Александровичу Экенбергу	653—29	38	30
Титулярному совѣтнику Ивану Евдокимовичу Филипову	307—46	по сокращенному сроку. —	18

Вдовамъ и дѣтямъ:

Умершихъ на службѣ:

Коллежскаго секретаря, Пелагеѣ Федоровѣ Гречинѣ	105—92	29	16
Губернскаго секретаря, Наталѣ Кирилловнѣ Ивановой	54—	по сокращенному сроку. —	3
Сыновьямъ: Семену	54—	—	—
Василію			
Дочерямъ: Евгеніи	54—	—	—
Еленѣ			

Круглой сиротѣ:

Титулярнаго совѣтника Гордѣева, дочери Евлампіи	48—59	35	7
---	-------	----	---

		Количество пенсій въ годъ. Р. К.	За какое время службы.	Число платн. лѣтъ.
<i>Умершихъ пенсионеровъ:</i>				
Генералъ-маіора, Надеждѣ Елисеѣвнѣ				
Крыжановской		584—42	35	80
Дочери: Зинаидѣ				
		194—80	—	—
Коллежскаго ассесора, Аннѣ Нико- лаевнѣ Яновско				
		75—28	32	4
Дочери: Еленѣ				
		25—09	—	—
Коллежскаго секретаря, Аннѣ Ива- новнѣ Ножемякиной				
		159—79	35	22
Дочерямъ: Ленѣ-Катаринѣ				
		53—26	—	—
Елизаветѣ-Александринѣ				
		53—26	—	—
 Круглымъ сиротамъ:				
Вице - адмирала Веймарнѣ, дочери				
Маріи-Антоніи		243—34	35	14
Дѣйствительнаго статскаго совѣтника				
Новицкаго,				
Дочерямъ: Елизаветѣ				
		189—54	35	15
Аделаидѣ				
		189—54	—	—
Полковника кор. мор. арт. Раевскаго,				
Дочерямъ: Аннѣ				
		194—28	35	80
Клавдіи				
		194—28	—	—
Итого		5143 р. 80 к.		

ИЗВѢСТІЯ О ПЛАВАНІИ НАШИХЪ СУДОВЪ ЗА ГРАНИЦЕЙ.

Извлеченіе изъ строевого рапорта начальника эскадры въ Тихомъ океанѣ, вице-адмирала Алексѣева, отъ 31 августа 1897 года.

(Окончаніе) (*).

10 іюня 1897 г., съ эскадрою въ составѣ крейсеровъ «Рюрикъ» и «Дмитрій Донской», лодокъ «Гремящій» и «Сивучъ» и миннаго крейсера «Всадникъ», вышелъ въ практическое плаваніе въ Славянскій заливъ для производства эволюцій, боевыхъ ученій, стрѣльбы изъ орудій и минами и опредѣленія данныхъ тактическаго формуляра. На Владивостокскомъ рейдѣ остались крейсера «Память Азова», «Адмиралъ Нахимовъ», «Забіяка» и «Крейсеръ», для продолженія дефектныхъ работъ.

Прибывъ въ Славянскій заливъ въ тотъ же день, приступилъ къ выполненію программы занятій. 14 іюня, къ эскадрѣ присоединился крейсеръ «Адмиралъ Корниловъ», пришедшій изъ Чемульпо, гдѣ находился на станціи. За время десятидневнаго пребыванія въ Славянскомъ заливѣ, суда выходили въ море поочередно, для ночныхъ стрѣльбъ изъ орудій и въ Амурскій заливъ для стрѣльбы минами Уайтхеда на ходу и опредѣленія данныхъ для тактическаго формуляра на мѣрной милѣ. На якорѣ производились различныя ученья: артиллерійскія, минныя, маневрированіе шлюпокъ съ десантомъ, высадка десанта на берегъ, отраженіе минныхъ атакъ ночью, стрѣльба на берегу изъ ружей и револьверовъ, постановка

(*) «Морской Сборникъ», 1897 г. № 12.

минъ и сѣтей огражденія. Вмѣстѣ съ симъ было обращено особое вниманіе на производство ночныхъ тревогъ, согласно установленнымъ для сего на эскадрѣ условнымъ сигналомъ — ракетами и фальшфейерами.

На лодкѣ «Сивучъ», какъ недавно присоединившейся къ эскадрѣ съ молодою командою, производились въ присутствіи флагманскихъ спеціалистовъ одиночныя артиллерійскія, минныя и десантныя ученія, для приданія имъ должной правильности. Затѣмъ лодка, для обученія комендоровъ, произвела стрѣльбу изъ орудій ружейными стволами и первую подготовительную. Послѣ сего лодкѣ былъ произведенъ мною смотръ, причемъ нашелъ ее въ удовлетворительномъ порядкѣ.

Какъ артиллерійскія, такъ и минныя упражненія на эскадрѣ показали, что матеріальная часть судовъ находится въ исправности. Минныя стрѣльбы прошли безъ особыхъ случайностей, кромѣ потопленія мины съ крейсера «Рюрикъ», которая зарылась въ грунтъ на глубинѣ 12 сажень, при выстрѣлѣ изъ бортового аппарата на 12 узловомъ ходѣ; тотчасъ же спустили водолазовъ, которые и нашли мину черезъ часъ времени. По осмотру затѣмъ этой мины, въ ней все оказалось исправнымъ и случай этотъ отношу лишь къ несовершенству аппаратовъ. Во время стрѣльбъ на крейсерахъ «Рюрикъ» и «Дмитрій Донской», при 10 и 12 узловыхъ скоростяхъ, опредѣлялись углы отклоненія минъ. Сигналопроизводство на дальномъ разстояніи, при настоящихъ условіяхъ, въ случаѣ войны, когда эскадренные развѣдчики будутъ посланы впередъ на большія разстоянія, является также вопросомъ серьезнымъ. Въ виду чего, при выходѣ судовъ изъ Славянскаго залива въ морѣ для практическихъ упражненій, производилъ отдаленные сигналы: днемъ — помощью флаговъ квадратныхъ и вымпеловъ, не встрѣчалось затрудненій. Одновременнымъ выходомъ на ночную стрѣльбу крейсеровъ «Рюрикъ» и «Дмитрій Донской» — воспользовался, для продолженія опытовъ переговоровъ ночью на дальномъ разстояніи, помощью электрическаго фонаря Табулевича, о чемъ доносилъ въ моемъ предыдущемъ рапортѣ и снова получились вполне благопріятные результаты: на 12 мильномъ разстояніи сигналы разбирались весьма хорошо и

такимъ образомъ фонарь этотъ имѣетъ боевое значеніе, но для своего дѣйствія требуетъ непремѣнно 100 вольтовую установку, или же отдѣльную машину. Фонарь неособенно сложенъ и въ общемъ дѣйствуетъ хорошо. Отпускаемый при фонарѣ трех-жильный проводникъ, на случай подвѣшиванія его на резахъ, является совершенно излишнимъ, такъ какъ на «Рюрикъ» и «Дмитріѣ Донскомъ» онъ установленъ на марсахъ и сигналы разбираются всегда очень легко и если самого фонаря не видно, то по его отблескамъ.

Ночныя отраженія минныхъ атакъ велись на основаніи выработанныхъ на эскадрѣ: «Правилъ организаціи сторожевой службы и отраженія минныхъ атакъ при якорной стоянкѣ эскадры», причемъ инструкціи оказались вполне цѣлесообразными. Всѣ атакующія миноноски были обнаружены цѣлью и по нимъ открывали огонь, но, при большемъ числѣ нападающихъ, часть изъ нихъ, конечно, прорвется на рейдъ безъ поврежденій, а потому необходимость бона во входахъ, а слѣдовательно и нужныя для сего приспособленія на судахъ для его постановки, являются вопросомъ, подлежащимъ обсужденію. Самая трудная часть означеннаго маневра — это, такъ сказать, дисциплина и организація эскадреннаго электрическаго освѣщенія и въ этомъ необходимо по возможности чаще практиковаться. Постановка эскадреннаго миннаго загражденія, въ общемъ, была вполне удачная, такъ какъ изъ 25 минъ стали неудовлетворительны 5; изъ нихъ четыре съ лодки «Сивучъ», которая ставила мины въ первый разъ послѣ начала кампаніи.

Въ теченіе 1897 года будетъ закончена, если средства порта позволятъ, передѣлка всѣхъ минныхъ плотовъ на эскадрѣ по чертежу Морскаго Техническаго комитета, о чемъ мною отданъ приказъ, исключая крейсера «Адм. Корниловъ», на которомъ, по слабости парового катера и небольшихъ его размѣровъ, невозможно выполнить это требованіе и плотъ крейсера собранъ изъ двухъ барказовъ. Причемъ долженъ упомянуть, что таковой плотъ маневрировалъ легче другихъ, такъ какъ, двигаясь на веслахъ по линіи загражденія, онъ можетъ имѣть произвольно малую скорость, что очень важно при ма-

лыхъ промежуткахъ между бросаемыми минами; сверхъ того, онъ обладаетъ превосходною поворотливостью, имѣетъ большую грузоподъемную силу и симметриченъ, что увеличиваетъ его морскія качества. Для опредѣленія данныхъ тактическихъ формуляровъ, суда пользовались поочередно имѣемою на эскадрѣ мензурою лейтенанта Цима, которая оказалась вполне отвѣчающею своей цѣли.

21 іюня, съ эскадрою возвратился во Владивостокъ, производя въ Амурскомъ заливѣ эволюціи. Суда, оставшіяся на Владивостокскомъ рейдѣ, продолжая свои дефекты, занимали команды по составленному росписанію.

При стрѣльбѣ съ паровыхъ катеровъ «Память Азова» металлическими минами, одна изъ минъ затонула и, несмотря на брошенный буюкъ и на всѣ поиски въ продолженіе недѣли, найдена не была. Разслѣдованіе этого случая показало, что упущенія со стороны судовыхъ офицеровъ не было.

По возвращеніи на здѣшній рейдъ, я предписалъ крейсерамъ «Рюрикъ» и «Дмитрій Донской» и лодкѣ «Гремящій» приступить къ дефектамъ, съ тѣмъ однако расчетомъ, чтобы механизмы на нихъ могли быть готовы къ дѣйствию черезъ 36 часовъ, на случай непредвидѣнныхъ посылокъ. Остальные суда продолжали свои дефекты, но, вмѣстѣ съ симъ, они вошли въ общее росписаніе эскадренныхъ ученій. Для того, чтобы командиры могли сообразоваться относительно посылки людей въ порты, росписаніе занятій составлялось за недѣлю впередъ; главное вниманіе было обращено на стрѣльбу изъ ружей (для чего пользовались стрѣльбищемъ 7-го Восточно-Сибирскаго линейнаго батальона) и на стрѣльбу минами Уайтхеда и металлическими съ минныхъ и паровыхъ катеровъ.

На крейсерѣ «Память Азова», всѣ дефекты по механизмамъ продолжались по всей вѣроятности до половины сентября, что, въ общей сложности, составитъ четыре мѣсяца работы. На минныхъ катерахъ крейсера исправленіе обшивки закончено и ведется мѣна листовъ палубной настилки и спускъ катеровъ предполагается въ первыхъ числахъ сентября.

На крейсерѣ «Адм. Нахимовъ» продолжали работы по перемѣнѣ деревянныхъ клиньевъ подъ котлами. По поднятіи кот-

ловъ на домкратахъ, приступили къ перемѣнѣ деревянныхъ клиньевъ, совершенно сгнившихъ, благодаря чему котлы настолько осѣли, что оборвали крѣпленія котловъ къ переборкамъ, согнули листы между котлами и нѣкоторыя главныя паровыя трубы провисли. Послѣ подъема котловъ, листы замѣнили новыми, крѣпленія ихъ къ переборкамъ и паровыя трубы исправили. Въ четырехъ котлахъ старыя заплаты замѣнили новыми, а въ двухъ поставили заплаты вновь; въ пяти котлахъ дымогарныя трубки смѣнили новыми, а въ остальныхъ въ концы трубокъ потребовалось поставить кольца. Такимъ образомъ, нынѣ, всѣ главные котлы приведены въ исправное состояніе. По механизмамъ залиты ползуны и мотылевые подшипники, такъ какъ металлъ заливки совершенно сработался. Остальныя части механизмовъ перебраны и оказавшіяся недостатки исправлены. Работы по механизмамъ и шести котламъ изъ восьми были закончены къ 30 іюля и крейсеръ, какъ объ томъ доношу ниже, выходилъ въ практическое плаваніе съ остальными судами эскадры. При 11-узлахъ, перебранныя машины и исправленные котлы дѣйствовали вполнѣ хорошо, что отношу къ опытности и знанію старшаго судового механика Стратановича, руководившаго весьма умѣло всѣми сложными работами и выполненными по преимуществу судовыми средствами.

Лодка «Гремящій», 3 іюля, была поднята на плавучій докъ для окраски подводной части и осмотра бакаутовъ и валовъ; для послѣдней работы необходимо было снять кожухи, которые оказались склепанными; вслѣдствіе чего, послѣ осмотра пришлось ихъ передѣлывать и поставить на винты. Весьма полезно на всѣхъ судахъ дѣлать означенные кожухи легко снимающимися, т. е. на винтахъ, такъ какъ осмотръ валовъ и бакаута на современныхъ корабляхъ слѣдуетъ производить ежегодно при вводѣ въ докъ, а склепанные кожухи namного задерживаютъ срокъ окончанія работъ, что, при пользованіи частными доками, повышаетъ расходы по вводу судовъ въ докъ для окраски и осмотра. Бакаутовыя планки во втулкахъ кронштейновъ и дейдвудовъ перемѣнены, такъ какъ оказались сработавшимися внизу на $\frac{3}{16}$ дм. Валы отскоблили отъ ржав-

чины и выкрасили бѣлилами; разтѣданіе валовъ оказалось незначительнымъ. 31 іюля, лодка «Гремящій» спущена съ дока.

Вмѣстѣ съ производствомъ дефектовъ, суда, возвратившіяся изъ практическаго плаванія, приступили къ пополненію запасовъ провизіи, топлива и воды для котловъ. Виродолженіи текущаго лѣта съ эскадры назначались, за полнымъ недостаткомъ личнаго состава на берегу, офицеры въ числѣ четырехъ мичмановъ для обученія новобранцевъ въ Сибирскомъ флотскомъ экипажѣ; младшіе врачи для дежурства въ госпиталѣ; временные члены въ судѣ и два офицера плаваютъ на судахъ Сибирскаго флотскаго экипажа. Между тѣмъ, число офицеровъ на эскадрѣ въ настоящее время не превосходитъ табели комплектаціи, рассчитанной лишь на самыя необходимыя нужды судовъ, не принимая во вниманіе больныхъ, а потому подобныя постороннія командировки весьма обременительны и ослабляютъ корабельную службу.

6 іюля, на рейдъ пришла лодка «Отважный», доставивъ изъ Нагасаки всѣхъ больныхъ изъ берегового лазарета и лечившихся сѣрными водами въ Унзенѣ. Съ 2 іюля, дня выхода лодки изъ Нагасаки, береговой лазаретъ былъ закрытъ. Завѣдывавшему имъ коллежскому ассесору Волошину я разрѣшилъ остаться въ Нагасаки еще на недѣлю, чтобы закончить отчетность по лазарету и рѣшить вопросъ съ мѣстнымъ консуломъ касательно его ремонта.

11 іюля, въ день тезоименитства Ея Величества Королевы Элиновъ, шефа 12 флотскаго экипажа, въ составѣ котораго числятся начальникъ эскадры, младшіе флагманы и крейсеръ «Память Азова», я имѣлъ счастье послать Ея Величеству отъ имени эскадры привѣтственную телеграмму, на которую удостоился получить милостивый отвѣтъ: утромъ, на флагманскомъ крейсерѣ «Рюрикъ» и «Память Азова» отслужили благодарственные молебны, а послѣ полдня на «Азовѣ» устроенъ былъ пріемъ съ танцами.

Того же числа на рейдъ прибыли англійскіе: крейсеръ *Archer* и контръ-миноносецъ *Handy*, пришедшіе изъ залива Корнилова, гдѣ въ послѣднее время, каждую весну и осень, собирается почти вся англійская эскадра. Начальникъ ея, вице-

адмиралъ Buller, обратился ко мнѣ съ письмомъ, въ которомъ просилъ оказать содѣйствіе о снабженіи *Handy* кардифскимъ углемъ, такъ какъ имѣетъ намѣреніе идти въ сѣверные порты Японіи, гдѣ кардифа нѣтъ. По сношенію съ командиромъ порта, на *Handy* отпущено изъ казенныхъ складовъ 40 тоннъ. Означенныя суда простояли на рейдѣ трое сутокъ. 17 іюля, крейсеръ «Адм. Корниловъ» выходилъ въ море для пробы механизмовъ на полномъ ходу, въ присутствіи флагманскаго инженеръ-механика, но проба оказалась неудачною. Крейсеръ развилъ наибольшую скорость всего 14 узловъ и больше 80 оборотовъ не могъ дать. Это происходило отъ неисправности золотниковаго привода цилиндра низкаго давленія передней машины, имѣвшаго большую слабинку въ подшипникахъ.

22 іюля, высокаторжественный день тезоименитства Ея Императорскаго Величества Государыни Императрицы Маріи Феодоровны былъ отпразднованъ согласно устава; предполагавшіяся въ этотъ день иллюминацію и гребную эскадренную гонку пришлось, къ сожалѣнію, отмѣнить вслѣдствіе дурной погоды.

Наканунѣ, поздно вечеромъ, получилъ извѣщеніе отъ управляющаго дѣлами мѣстнаго общества Шевелевъ и К°, что ихъ пароходъ «Владиміръ», идя изъ Владивостока въ Посѣтъ подъ командою шкипера Эриксона, выскочилъ на камни около мыса Гамова. Немедленно же приказалъ лодкѣ «Отважный» приготовиться къ походу и въ 5 часовъ утра, 22 іюля, она снялась съ якоря, причемъ на ней отправлены съ крейсера «Рюрикъ» водолазный офицеръ лейтенантъ Петровъ 9, водолазы, матеріалы для подвода пластырей и задымляванія пробоинъ. Къ мѣсту крушенія парохода лодка подошла въ 10 часовъ утра того же дня, при густомъ туманѣ и была первымъ изъ военныхъ судовъ, пришедшихъ на помощь изъ Владивостока. Около парохода находились: пароходъ того же общества «Новикъ» и катеръ инженернаго вѣдомства, пришедшіе изъ Посѣта, которые, по своимъ небольшимъ размѣрамъ, не могли оказать нужнаго содѣйствія и въ тотъ же день ушли, снявъ пассажировъ. Въ 3 часу пополудни, къ мысу Гамова подошелъ пароходъ-ледоколъ «Надежный», съ 30 человекъ изъ

Сибирскаго флотскаго экипажа. Получивъ донесеніе отъ командира лодки «Отважный», что положеніе «Владимира» очень серьезное, я предписалъ младшему флагману, контръ-адмиралу Реунову перенести свой флагъ съ крейсера «Адм. Нахимовъ» на крейсеръ «Дмитрій Донской», съ которымъ онъ и вышелъ къ мысу Гамова 23 числа, въ 6 час. утра. По приходѣ судовъ, тотчасъ послали на пароходъ офицеровъ, водолазовъ и другихъ нижнихъ чиновъ съ пластырями. Какъ оказалось по разспросамъ и осмотрѣ на мѣстѣ, пароходъ выскочилъ на камни немного сѣвернѣе мыса Гамова, рано утромъ 21 числа, въ туманѣ, считая себя въ двухъ миляхъ отъ мыса. Носъ парохода сидѣлъ на камняхъ, но былъ цѣлъ; въ грузовомъ трюмѣ двѣ пробоины, около 25 футъ длиною и шириною мѣстами 7 ф.; сломано 13 шпангоутовъ; другая пробоина съ лѣвой стороны, длиною около 12 ф. и шириною 2 ф.; сломано 7 шпангоутовъ. Обѣ пробоины сквозныя, листы обшивки и сломанные шпангоуты отворочены внутрь судна; сверхъ того, небольшая пробоина въ нижнемъ днѣ подъ машиною; весь грузовой трюмъ въ водѣ до верхней палубы. Водолазами найдены подъ пароходомъ и около него много камней; сдѣланный старшимъ штурманомъ лодки промѣръ показалъ, что, вслѣдствіе множества камней около парохода, подойти къ нему крайне опасно. Начали подводить пластырь, что и удалось сдѣлать, исключая лѣвой пробоины, чему препятствовалъ камень. Команды работали день и ночь, задрѣывая пробоины. Но, 23 числа, вѣтеръ отъ SO засвѣжѣлъ, пошла съ моря большая зыбь, при которой работать оказалось невозможнымъ. Контръ-адм. Реуновъ ушелъ съ судами въ бухту Витазъ, чтобы отстояться. 24 іюля, суда возвратились къ пароходу и, по осмотру его, положеніе оказалось безнадёжнымъ; небольшая пробоина подъ машиннымъ отдѣленіемъ увеличилась настолько, что все машинное отдѣленіе было залито водою и большое количество камней внутри парохода и около него не позволяли даже пробовать стащить его, такъ какъ, сойдя на полную воду, пароходъ неминуемо затонулъ бы. Въ виду чего, контръ-адм. Реуновъ прекратилъ работы и въ тотъ же день съ «Дмитріемъ Донскимъ» и «Отважнымъ» прибылъ во Владивостокъ и ве-

черомъ перенесъ свой флагъ обратно на «Адм. Нахимовъ». Впослѣдствіи, отъ управляющаго общества Шевелевъ и К°, я получилъ письмо, въ которомъ онъ удостовѣряетъ, что работами, веденными на пароходѣ въ его присутствіи, ясно опредѣлилось, что «Владиміръ» безопасно снять съ камней невозможно; что командированныя на пароходъ лица приложили всѣ старанія къ спасенію судна и въ заключеніе онъ проситъ принять благодарность за отзывчивость и помощь, оказанную въ несчастіи, и передать искреннюю благодарность офицерамъ и командамъ, работавшимъ на «Владиміръ».

27 іюля, на японскомъ почтовомъ пароходѣ прибылъ во Владивостокъ помощникъ начальника японскаго главнаго штаба, генераль-лейтенантъ Каваками, для посѣщенія, съ Высочайшаго разрѣшенія, приамурскаго края. Генераль Каваками считается большимъ военнымъ авторитетомъ и пользуется значеніемъ и вліяніемъ въ Японіи. Со стороны ввѣренной мнѣ эскадры, ему было оказано возможное вниманіе, въ его распоряженіе на пароходѣ были посланы шлюпки и затѣмъ я устроилъ ему парадный обѣдъ, на который были приглашены всѣ сопровождавшія его лица, младшіе флагманы эскадры, командиры и представители военно-сухопутнаго и гражданскаго вѣдомствъ.

30 іюля, въ 8 час. утра, съ эскадрою (въ составѣ крейсеровъ «Рюрикъ», «Адм. Нахимовъ» — подъ флагомъ контръ-адм. Реунова, «Адм. Корниловъ», «Дмитрій Донской», лодки «Отважный» и миннаго крейсера «Всадникъ») вышелъ во второе практическое плаваніе въ Славянскій заливъ. Весь первый день посвятилъ на производство эволюцій, во время которыхъ на судахъ производились боевыя ученія и тревоги; для обученія комендоровъ наводкѣ, — сигналомъ было приказано пользоваться перестроеніями и, кромѣ того, минный крейсеръ «Всадникъ» обходилъ эскадренный строй и въ него наводили орудія. Въ 10 час. утра, отдѣлилъ отъ эскадры лодку «Отважный», командиру которой предписалъ обойти порты Татарскаго пролива до Де-Кастри включительно и Александровскъ на Сахалинѣ. Вечеромъ отдѣлилъ крейсера «Адм. Нахимовъ» и «Адм. Корниловъ», для производства ночной стрѣльбы изъ орудій, предписавъ имъ, по окончаніи ея, идти на присоединеніе къ

*

эскадрѣ. Съ остальными судами сталъ того же числа вечеромъ на якорь въ Славянскомъ заливѣ, заставъ тамъ лодку «Манджуръ», пришедшую наканунѣ изъ Фузана. 1 августа присоединилась лодка «Гремящій» и такимъ образомъ составъ эскадры увеличился до 8 выпеловъ.

Съ приходомъ въ означенный заливъ, какъ и въ первый разъ, приступилъ къ производству различныхъ боевыхъ учений и стрѣльбѣ. Всѣ суда произвели первую примѣрно-боевую стрѣльбу изъ орудій, для чего, по моему приказанію, всѣми командирами еще во Владивостокѣ были составлены тактическіе планы и представлены мнѣ; въ основаніе плановъ было предположено, что бой ведется съ двумя противниками: броненосцемъ и крейсеромъ, которыхъ представляли два щита, отличавшихся между собою цвѣтами флаговъ. Для упомянутыхъ стрѣльбъ, суда были раздѣлены по смѣнамъ — по два или по одному кораблю и съ каждою изъ этихъ смѣнъ я выходилъ въ море, дабы имѣть возможность лично убѣдиться въ боевой подготовкѣ командъ. Стрѣльба «Рюрика» и «Дмитрія Донского» производилась на большой зыби, причемъ розмахи доходили до 11°; но, несмотря на это и принимая во вниманіе непривычность комендоровъ къ пальбѣ при такихъ трудныхъ условіяхъ, мѣткость стрѣльбы была удовлетворительная. Рѣшивъ производить стрѣльбу на зыби, я имѣлъ въ виду установить: первое — возможность артиллеріи дѣйствовать при столь невыгодныхъ условіяхъ и второе — испытать качества новыхъ пушекъ и станковъ. Результаты получились хорошіе и внѣ сомнѣнія, что «Рюрикъ» и «Дмитрій Донской» въ состояніи принять бой при весьма неблагоприятныхъ обстоятельствахъ погоды, когда большинство иностранныхъ кораблей, здѣсь плавающихъ, едва ли это смогутъ сдѣлать. Станки Кане держали очень хорошо, не требуя особыхъ стопоровъ, такъ какъ движеніе замѣчалось лишь на величину мертваго хода поворотнаго механизма. Опредѣленіе разстояній при стрѣльбѣ слѣдуетъ вести съ нѣсколькихъ пунктовъ и число людей, умѣющихъ опредѣлять разстояніе, должно быть такое, чтобы на каждый микрометръ были двѣ смѣны. При такомъ порядкѣ, передача разстояній къ орудіямъ правильнѣе и скорѣе; слѣ-

дуетъ также опредѣлять разстоянія изъ батарей и непосредственно передавать ихъ батарейному командиру, ибо передача съ верхней палубы легко можетъ нарушиться, когда электрическіе указатели будутъ сбиты. Матеріальная часть оказалась въ исправности и никакихъ поломокъ не произошло.

При существующихъ способахъ спуска ударника у 6-д. и 120-м.-м. патронныхъ орудій, посредствомъ куркового приспособленія или шнура, случаются иногда задержки выстрѣловъ, что уменьшаетъ мѣткость стрѣльбы. Артиллерійскій кондукторъ Ельцовъ, на крейсере «Дмитрій Донской», выработалъ новое приспособленіе для спуска ударника, которое дало прекрасные результаты.

Относительно маневрированія судовъ при боевыхъ стрѣльбахъ, мною замѣчены нѣкоторыя тактическія ошибки командировъ. Напримѣръ, нѣкоторые изъ нихъ не сообразовывались съ направленіемъ вѣтра относительно щита, чтобы избѣжать заволакиванія его вѣтромъ; держа щитъ въ извѣстномъ курсовомъ углу, не приказывали рулевымъ отклоняться немного въ обѣ стороны, чтобы дать возможность прицѣльной линіи чаще приходиться на щитъ. Сверхъ того, на нѣкоторыхъ судахъ не правили и не управляли огнемъ изъ боевой рубки и огонь стрѣлковыхъ партій залпами я призналъ неудовлетворительнымъ.

Пользуясь просторомъ и удобствами рейда, производили стрѣльбу минами съ минныхъ катеровъ и упражнялись на нихъ эволюціями. Десантныя ученья состояли въ маневрированіи шлюпокъ, въ высадкѣ на берегъ и боевою пальбою съ барказовъ по мишенямъ, установленнымъ на берегу; команды посылались въ бухту Нерпа для стрѣльбы изъ ружей и револьверовъ. Кромѣ ночныхъ тревогъ по условнымъ сигналамъ, была произведена внезапная атака на эскадру ночью минными катерами; суда быстро приготовились къ отраженію и атака не имѣла успѣха. Минное загражденіе ставилось на глубинѣ отъ 9 до 11 сажень и было столь же удачное, какъ постановка въ первый приходъ въ Славянку. Мины ставились автоматически; постановка по заранѣ измѣренной глубинѣ практикуется при частныхъ постановкахъ минъ.

При стрѣльбѣ минами съ паровыхъ катеровъ, одна мина съ «Адм. Нахимовъ» зарылась въ грунтъ при первомъ же выстрѣлѣ, но была скоро найдена. Причина утопленія осталась невыясненною, ибо, по осмотру, мина оказалась вполне исправною и при дальнѣйшей стрѣльбѣ ходила хорошо. Въ общемъ же, стрѣльба была очень хорошая, какъ по глубинѣ, такъ и по направленію. Для обученія офицеровъ управленію, всѣ минные паровые катера эскадры производили различныя эволюціи, подъ общимъ командованіемъ командира «Всадника», кап. 2 ранга Успенскаго.

1 августа, была произведена первая офицерская парусная гонка, на которой участвовали 52 шлюпки и прошедшая безъ всякихъ случайностей. Въ послѣднее время на гонкахъ выдѣляются оба гребныхъ катера съ «Рюрика», приходившіе первыми на гребныхъ и парусныхъ гонкахъ.

На «Рюрикъ», въ продолженіи обоихъ практическихъ плаваній, были взяты изъ штаба Владивостокской крѣпости — въ первый разъ на побережьѣ Тихаго океана почтовые голуби, которые и спускались съ телеграммами въ различныхъ пунктахъ. Такъ какъ дѣло это введено еще недавно, то болѣе четверти голубей возвращались обратно на крейсеръ или другія суда. Замѣчено, что голуби предпочитаютъ летать вдоль береговой линіи, избѣгая моря.

11 августа, я получилъ отъ младшаго флагмана, контръ-адм. Дубасова, телеграмму о прибытіи во Владивостокъ французскихъ военныхъ судовъ: *Bayard* (подъ флагомъ контръ-адмирала Gigault de la Bedoillière) и *Eclaireur* и германскаго крейсера *Irene*. Приходъ этихъ судовъ заставилъ меня сократить пребываніе въ Славянскомъ заливѣ, чтобы имѣть возможность принять иностранныхъ гостей возможно радушнѣе и оказать полное къ нимъ вниманіе. Помимо того, назначенныя засѣданія здѣшняго суда по разбору о незаконномъ убоѣ морскихъ котовъ (въ коемъ должны были участвовать въ качествѣ временныхъ членовъ нѣкоторые командиры и старшіе офицеры судовъ эскадры), также обязывали возвратиться во Владивостокъ.

12 августа, около полдня, съ эскадрою оставилъ заливъ

Славянскій и въ исходѣ 6 часа пополудни пришелъ на Владивостокскій рейдъ, произведя на пути различныя перестроенія, въ томъ числѣ маневръ для спасенія человака, упавшаго за бортъ, по заранѣ составленному наставленію, коего для эскадры не имѣется въ сводѣ военно-морскихъ сигналовъ.

16 августа, на рейдъ прибылъ второй германскій крейсеръ *Arcona*, болѣе мѣсяца пробывшій здѣсь въ крейсерствѣ въ нашихъ водахъ и посѣтившій между прочимъ посты: Корсаковский и Александровскій (на Сахалинѣ) и Императорскую гавань. Командирамъ, офицерамъ и командамъ иностранныхъ судовъ было оказано со стороны эскадры радушное гостепріимство. На своемъ флагманскомъ крейсерѣ, я въ честь гостей устроилъ обѣдъ; сверхъ того, командиры и офицеры приглашались на наши суда на обѣды и завтраки; на Русскомъ островѣ была организована охота на дикихъ козъ; въ бухтѣ Діомидъ — рыбная ловля и катаніе на тройкахъ по окрестностямъ города. Квартирмейстеры съ эскадры устроили танцевальный вечеръ для квартирмейстеровъ французской эскадры. Морское собраніе ограничилось устройствомъ очереднаго семейнаго вечера. Чествованіе французскихъ моряковъ, кромѣ Владивостока, происходило также въ селѣ Никольскомъ, гдѣ отъ мѣстнаго гарнизона былъ устроенъ въ честь французскаго адмирала большой парадъ войскъ, затѣмъ обѣдъ и вечеръ въ военномъ собраніи.

16 августа, возлѣ села Никольскаго, въ пограничномъ съ Манджуріей мѣстечкѣ Полтавка, состоялась въ присутствіи военныхъ и гражданскихъ властей торжественная закладка работъ по сооруженію восточно-китайской желѣзной дороги, долженствующей соединить Владивостокъ кратчайшимъ путемъ съ конечнымъ пунктомъ великаго Сибирскаго рельсоваго пути. На этомъ торжествѣ, по приглашенію здѣшняго губернатора, присутствовалъ также начальникъ французскаго отряда судовъ.

17 августа, состоялась вторая гребная эскадренная гонка на разстояніи 2 миль, на которую я пригласилъ принять участіе и шлюпки съ иностранныхъ судовъ. На этой гонкѣ наши гребля и шлюпки оказались лучше иностранныхъ судовъ, такъ

какъ изъ нихъ призы взяли: первый—барказъ съ *Bayard*, но съ двумя гребцами на весло и второй—десятка съ *Arcona*; остальные шлюпки, въ особенности вельботы, пришли значительно позже нашихъ. Одновременно на «Рюрикъ» былъ устроенъ приѣмъ съ танцами, для жителей города и иностранныхъ моряковъ.

19 августа, германскія суда вышли изъ Владивостока для слѣдованія въ Хакодате, а 20 числа—французскія суда, для посѣщенія порта Тсугуга, оставшись весьма довольные оказаннымъ имъ приѣмомъ.

Съ приходомъ во Владивостокъ, предписалъ судамъ продолжать дефекты и одну недѣлю предоставилъ командирамъ судовъ, бывшихъ въ Славянскомъ заливѣ, въ полное ихъ распоряженіе для приѣма запасовъ.

Изъ числа судовъ, имѣвшихъ отдѣльныя порученія, «Крейсеръ», какъ я уже доносилъ въ предыдущемъ рапортѣ, былъ предназначенъ для обученія учениковъ строевыхъ квартирмейстеровъ. Съ цѣлью возможно правильной постановки столь важнаго вопроса, я поручилъ младшему флагману контръ-адм. Дубасову, при участіи нѣкоторыхъ командировъ и старшихъ офицеровъ, преимущественно плававшихъ на учебномъ кораблѣ, установить программу занятій съ учениками, имѣя въ виду, что они уже прошли большую часть курса обученія на своихъ судахъ и будутъ раздѣлены на двѣ смѣны (съ 1 іюня по 1 октября), т. е. по два мѣсяца для каждой смѣны учениковъ; при этомъ предписалъ руководствоваться, насколько окажется возможнымъ, росписаніемъ и системою, принятыми на учебномъ кораблѣ, имѣя въ виду, чтобы въ подготовленіи учениковъ строевыхъ квартирмейстеровъ достигалась чисто морская цѣль, т. е. развитіе въ нихъ должной смѣтливости и расторопности, приобретаемыхъ преимущественно на рангоутныхъ судахъ и при плаваніяхъ подъ парусами. Прежде зачисленія учениковъ въ команду «Крейсера» для практическаго плаванія, они подверглись экзамену. Для усиленія личнаго состава, на «Крейсеръ» назначены два мичмана и лейтенантъ Стронскій, какъ плававшій на учебномъ кораблѣ. Мѣстомъ пребыванія «Крейсера» назначилъ Гензанъ, такъ какъ въ этомъ ближай-

шемъ къ намъ портъ Кореи находилъ полезнымъ имѣть станціонера.

14 іюня, «Крейсеръ», по исполненіи болѣе спѣшныхъ дефектовъ, оставилъ Владивостокъ и въ тотъ же день сталъ на якорь въ Славянскомъ заливѣ. 15 числа, послѣ смотра, произведеннаго мною, «Крейсеръ» вышелъ въ Гензанъ, куда и прибылъ 19 іюня. Съ выхода изъ Славянки начались правильныя занятія. Къ сожалѣнію, въ Гензанѣ погода совершенно не благопріятствовала ученіямъ, вслѣдствіе частыхъ и сильныхъ дождей и тумановъ; каждую недѣлю «Крейсеръ» выходилъ въ море. 27 іюля, онъ оставилъ Гензанскій рейдъ для слѣдованія въ Славянскій заливъ, на присоединеніе со мною, куда и прибылъ 31 числа. Всѣ переходы совершались преимущественно подъ парусами, чему однако препятствовали иногда тихія погоды и неспособность «Крейсера» лавировать. Въ Славянскомъ заливѣ я произвелъ ему смотръ и нашелъ, что плаваніе учениковъ квартирмейстеровъ на рангоутномъ суднѣ принесло имъ несомнѣнную пользу. 4 августа, «Крейсеръ» перешелъ во Владивостокъ для пополненія запасовъ и 21 числа вышелъ снова въ Гензанъ, для обученія второй смѣны. Въ первую смѣну было назначено 46, а во вторую— 42 человѣка.

Крейсеръ «Забіяка», согласно полученнаго мною приказанія Управляющаго Морскимъ министерствомъ назначался въ плаваніе въ Охотское море, для доставленія грузовъ охотско-камчатской горной экспедиціи, состоящей подъ начальствомъ горнаго инженера Богдановича и для оказанія ей содѣйствія въ исполненіи ея задачи. Въ виду такого приказанія, крейсеръ «Забіяка», съ приходомъ во Владивостокъ, немедленно приступилъ къ выполненію необходимыхъ дефектовъ и къ приготовленію для грузовъ различныхъ судовыхъ помѣщеній. 19 іюня, послѣ дова, куда входилъ для осмотра и окраски подводной части, «Забіяка» приступилъ къ приему грузовъ отъ фирмы «Кунстъ и Альберсъ», но оказалось, что всего предназначеннаго груза (въ количествѣ 2768 пудовъ) крейсеръ положительно принять не можетъ, какъ въ отношеніи сохранности самаго груза (ибо часть муки и сухарей пришлось бы помѣстить на

верхней палубѣ, что, при условіяхъ сѣвернаго плаванія, могло привести къ подмочкѣ его), такъ и въ отношеніи безопасности плаванія самаго крейсера, изъ-за большой его перегрузки. Кромѣ того, палубы крейсера сильно изношены и обременять ихъ излишними тяжестями было неосторожно; на ютѣ, даже не при полномъ грузѣ, замѣтно было осѣданіе палубы. Въ виду такихъ соображеній, я счелъ необходимымъ предписать командиру взять только часть груза, именно въ количествѣ 1685 пуд., а остальной грузъ около 1000 пуд., предназначенный для портовъ Тигиль и Большерѣцкъ, отправить въ Тигиль на пароходѣ добровольнаго флота «Хабаровскъ» — очереднымъ Охотскимъ его рейсомъ. Въ Тигиль «Хабаровскъ» рассчитывалъ придти одновременно съ «Забіякой», который и взялъ бы тамъ грузъ, предназначенный въ Большерѣцкъ для доставленія по назначенію, нисколько не измѣняя своего маршрута и плана распредѣленія грузовъ. 24 іюня «Забіяка» вышелъ по назначенію, имѣя перегрузку почти одинъ футъ, причемъ я предписалъ командиру зайти изъ Владивостока въ Корсаковскій постъ, гдѣ принять уголь въ ямы и на палубу; затѣмъ слѣдовать въ Аянъ, откуда доставить экспедицію и ея начальника въ Тигиль, Охотскъ, Сигланъ и другіе пункты по его указанію и вообще оказывать чинамъ экспедиціи полное содѣйствіе; идя вдоль береговъ, гдѣ нѣтъ надлежащихъ описи и промѣра, принимать всевозможныя мѣры предосторожности и строго сообразовываться съ имѣемыми запасами угля, дабы крейсеръ не могъ быть поставленъ въ затруднительное положеніе по недостатку топлива. Также обратилъ вниманіе на заботливость и сохраненіе здоровья команды и на продолженіе правильнаго ея обученія. Въ Корсаковскій постъ крейсеръ прибылъ 26 іюня и дополнилъ запасъ угля до 300 тоннъ. 29 числа вышелъ для слѣдованія въ Аянъ. Принятый уголь оказался невысокаго качества и расходъ его увеличился на три тонна въ сутки, сравнительно съ погруженнымъ во Владивостокъ. 30 іюня «Забіяка» подошелъ къ Тюленьему острову и пріѣхавшій на крейсерѣ начальникъ караула, лейтенантъ Непенинъ доложилъ, что все благополучно. Въ этомъ году котиковъ весьма уменьшилось и если не будетъ запре-

щенъ убой ихъ на нѣсколько лѣтъ, то они могутъ и совсѣмъ исчезнуть; уменьшеніе числа ихъ много также зависитъ отъ хищническаго истребленія промышленниками, прослѣдившими ихъ ходъ, что даетъ возможность охотиться за китами въ открытомъ морѣ. Продолжая плаваніе и имѣя на переходѣ перемѣнно ясную погоду и туманъ, крейсеръ 3 іюля прибылъ въ Аянъ, гдѣ онъ принялъ начальника экспедиціи и остальныхъ ея членовъ, а весь предназначенный сюда грузъ былъ свезенъ на берегъ. Благодаря зимнему промѣру, произведенному состоящимъ при этой экспедиціи штабсъ-кап. корпуса штурмановъ Лелякинымъ, крейсеръ стоялъ въ глубинѣ бухты, укрывшись отъ выби и принялъ здѣсь 47 тоннъ угля отъ китоваго товарищества, по 20 руб. за тоннъ. 9 іюля, крейсеръ, послѣ пятидневной стоянки, имѣя все время туманъ и дождь, принявъ экспедицію въ полномъ составѣ, оставилъ Аянъ для слѣдованія въ Удскую губу и къ Шантарскимъ островамъ; по приходѣ въ губу, встрѣтилъ сперва мелкій ледъ, а затѣмъ цѣлыя глыбы наноснаго льда до 15 футъ толщиною. При такихъ условіяхъ продолжать плаваніе было невозможно, что признано и начальникомъ экспедиціи и крейсеръ направился обратно въ Аянъ, куда прибылъ 11 числа. По словамъ промышленника американца Гутчинсона, прожившаго въ этихъ краяхъ 45 лѣтъ, въ южной части Охотскаго моря водятся много большихъ китовъ и туда ежегодно приходятъ нѣсколько американскихъ китобоевъ, избивающихъ звѣря въ большомъ количествѣ, иногда даже бесполезно, не имѣя возможности забрать всего; вслѣдствіе чего киты стали попадаться рѣже. 11 іюля, крейсеръ оставилъ снова Аянъ и съ экспедиціею пошелъ въ Сигланъ, куда прибылъ 14 числа, имѣя на переходѣ почти все время туманъ и штиль, или легкій ~~Ю~~. Въ Сигланѣ онъ простоялъ трое сутокъ, во время которыхъ начальникъ экспедиціи дѣлалъ развѣдки на берегу; штабсъ-кап. Лелякинъ дѣлалъ съемку, а старшій штурманъ крейсера промѣръ. Послѣ Сиглана крейсеръ доставилъ экспедицію въ Тигиль, имѣя на переходѣ также почти все время туманъ. Здѣсь «Забіяка» разстался съ начальникомъ экспедиціи и частью ея членовъ, оставшихся въ Тигилѣ на зиму, за исключеніемъ инженера

Кишенскаго и 9 рабочихъ, доставленныхъ на крейсеръ во Владивостокъ. Начальникъ экспедиціи, уѣзжая, оставилъ командиру отношеніе, въ которомъ удостовѣряетъ, что имъ выполнены всѣ желанія экспедиціи и выражаетъ за это благодарность. Свеза грузы, крейсеръ вышелъ изъ Тигиля 19 іюля и 22-го подошелъ къ устью рѣки Большой, на которой лежитъ городъ Большерѣцкъ. Грузы пришлось свезти здѣсь на пустынный берегъ, подъ навѣсъ, сдѣланный плотниками крейсера и черезъ встрѣченныхъ охотниковъ дали знать старостѣ о свозѣ груза и храненія его до прибытія экспедиціи. На послѣднемъ переходѣ, въ коробкѣ цилиндра высокаго давленія былъ замѣченъ стукъ и, для осмотра машины, командиръ рѣшилъ зайти въ Петропавловскъ и запасти тамъ провизіей и углемъ. Въ Петропавловскѣ крейсеръ находился съ 24 по 31 іюля и 8 августа прибылъ во Владивостокъ, зайдя по пути въ Корсаковскъ. Считаю, что «Забіяка» выполнилъ порученія вполне успѣшно и всѣ предъявленные ему экспедиціею требованія, за исключеніемъ посѣщенія Шантарскихъ острововъ и Чемукана, чему помѣшали льды; грузы доставлены въ полной исправности и цѣлости. За время всего плаванія, крейсеръ сдѣлалъ 4745 миль и израсходовано угля 425 тоннъ. Половина плаванія совершена въ туманѣ; въ Охотскомъ морѣ преобладали штили и легкіе вѣтры отъ SO, а отъ Петропавловска до Владивостока свѣжіе вѣтры отъ S и SW. Здоровье команды въ теченіе всего плаванія оставалось въ хорошемъ состояніи.

Лодка «Кореецъ», назначенная мною въ сѣверное крейсерство для охраны морскихъ промысловъ, вышла изъ Владивостока по назначенію 7 іюня, принявъ для доставленія на Тюлений островъ весь личный составъ караула и грузъ. Передъ уходомъ произвелъ лодкѣ смотръ и нашелъ ее въ исправности. Плаваніе лодки до Корсаковскаго поста сопровождалось туманами и вѣтрами изъ О-й половины компаса. Въ Корсаковскомъ посту лодка пребыла съ 11 по 13, пополнивъ запасъ угля; причемъ ея командиръ, также какъ командиръ «Забіяки», указываетъ въ своемъ донесеніи на крайнюю недоброкачественность угля, имѣемаго въ складахъ товарищества Маковскій

и К°. Оставивъ Корсаковскій постъ, лодка пробыла въ туманѣ четверо сутокъ и только 16-го утромъ подошла къ Тюленьему острову, причемъ оказалось, что, вслѣдствіе невѣрности карты и теченія, лодка прошла островъ къ сѣверу. 17 іюня, окончивъ выгрузку караула и грузовъ, лодка продолжала плаваніе въ Петропавловскъ, куда и прибыла 20 числа. Командиръ и здѣсь указываетъ на дурное качество угля казеннаго склада и иностранныя военныя суда перестаютъ брать изъ него уголь и приобрѣтаютъ его въ складахъ «Котиковаго товарищества»; кромѣ того, ощущается также крайній недостатокъ въ баржахъ. Пополнивъ запасъ угля, лодка начала крейсерство согласно инструкціи. Командиръ въ своемъ рапортѣ доноситъ о слишкомъ малой высотѣ дымовой трубы, вслѣдствіе чего тяга не достаточна, что не экономично относительно расхода угля, трудно удерживать при этомъ паръ равномерно и сажа изъ трубы заноситъ всю палубу. Считаю такое заявленіе вполне справедливымъ, въ чемъ убѣдился лично, и такой же недостатокъ существуетъ и на другихъ лодкахъ Сибирскаго экипажа: «Бобръ» и «Сивучъ». Удлиненіе дымовыхъ трубъ ихъ около 10 футъ полагалъ бы весьма полезнымъ и на лодкѣ «Бобръ» произвести такую работу одновременно съ предстоящей мѣной котловъ. Мѣри же, предполагаемая командиромъ для увеличенія дифферента лодки на корму перенесеніемъ бомбовыхъ погребовъ 8-д. орудій на корму, считаю невыгоднымъ, такъ какъ этимъ затруднится и замедлится подача снарядовъ.

Лодка «Отважный» была командирована мною по портамъ нашего побережья. Главная цѣль этой посылки заключалась въ осмотрѣ означенныхъ портовъ и въ ознакомленіи съ ними офицеровъ. Отдѣлившись отъ эскадры 30 іюля, лодка посѣтила порты въ слѣдующей послѣдовательности: заливы Св. Ольги и Владиміра. Императорскую гавань, Александровскій постъ, Де-Кастри, снова Императорскую гавань, и 17 августа лодка возвратилась во Владивостокъ. На переходахъ лодка имѣла перемѣнныя погоды, но туманы сравнительно рѣдки. Во всѣхъ осмотрѣнныхъ лодкою портахъ ничего не измѣнилось со времени посѣщенія ихъ мною въ 1896 году. Въ заливѣ Св. Владиміра лодка нашла небольшой поселокъ японскихъ рыбаковъ.

На станціяхъ со времени послѣднѣяго моего рапорта находились слѣдующія суда: крейсеръ «Адмиралъ Корниловъ» — въ Чемульпо. 8 мая, крейсеръ этотъ оставилъ Чемульпо для слѣдованія въ Чифу, гдѣ предписалъ командиру произвести различныя ученья, пользуясь удобствами этого рейда. Въ морѣ крейсеръ встрѣтилъ туманъ, заставившій командира у острова Waggen стать на якорь на глубинѣ $18\frac{1}{2}$ сажень, на теченіи въ $3\frac{3}{4}$ узла. Снимаясь съ якоря въ тотъ же день, якорь былъ поднятъ съ отломленнымъ веретеномъ и безъ лапъ. Въ Чифу прибылъ 9 мая, производя на переходѣ вторую подготовительную стрѣльбу изъ орудій; тамъ пробылъ недѣлю, занимаясь стрѣльбою изъ ружей, десантными и другими ученьями. 15 мая, крейсеръ перешелъ въ Портъ-Артуръ, съ цѣлью его осмотра, гдѣ сталъ на якорь на внѣшнемъ рейдѣ и обмѣнялся съ береговою батареею салютомъ; на внутреннемъ рейдѣ засталъ китайскія военныя суда: два минныхъ крейсера и транспортъ. Командиръ и офицеры «Адм. Корниловъ» были встрѣчены китайскими властями, какъ и при предыдущихъ посѣщеніяхъ этого порта нашими судами, весьма предупредительно и торжественно; офицерами были осмотрѣны укрѣпленія и мастерскія. На укрѣпленіяхъ орудій, кромѣ старыхъ салютаціонныхъ, не было. Докъ приведенъ въ полный порядокъ, въ него былъ введенъ одинъ изъ минныхъ крейсеровъ и мѣстныя власти приступаютъ къ его удлиненію на 70 футъ, такъ что полная длина будетъ 450 футъ. Помощникомъ главнаго инженера состоитъ китаецъ, работавшій около года на заводахъ въ Англіи и около двухъ лѣтъ на заводѣ Вулканъ — въ Германіи. Въ мастерскихъ не достаетъ еще многихъ станковъ, которые выписаны изъ Англіи и Германіи, но оставшіеся станки послѣ японцевъ приведены теперь въ порядокъ и производятъ для ремонта судовъ такія работы, какъ постройка двухъ новыхъ котловъ для военнаго транспорта, отливка муфты и лопастей винта для того же судна.

18 мая, «Адм. Корниловъ» возвратился въ Чемульпо. Назначеніемъ въ Сеулъ постоянного десанта со всѣхъ судовъ 1 ранга, исключалась необходимость имѣть въ Чемульпо непремѣнно судно 1 ранга, а потому я рѣшилъ вызвать «Адм. Корни-

ловъ» во Владивостокъ, для окончанія прошлогоднихъ дефектовъ, пересмотра машинъ и для эскадренныхъ учений. Крейсеръ вышелъ изъ Чемульпо 7 іюня и, посѣтивъ по пути Фузанъ, Гензанъ и Посѣтъ, 14 іюня присоединился къ эскадрѣ въ Славянскомъ заливѣ.

Канонерская лодка «Манджуръ» съ начала мая находилась на станціи въ Чифу. 22 мая лодка оставила этотъ рейдъ, для посѣщенія г. Ньючвангъ или правильнѣе Jingtze. 23-го, въ 2 часа п. пд., подошла къ плавучему маяку, гдѣ взявъ лоцмана, вошла въ рѣку Lian и въ 5 час. п. пд. стала фертоингъ противъ порта Jingtze. Ньючвангъ имѣетъ очень важное значеніе, какъ единственный портъ для вывоза продуктовъ Манджурии и въ настоящее время тамъ есть отдѣленіе Русско-китайскаго банка. Рѣчной баръ могутъ проходить суда до 16 футъ углубленія и противъ порта стояли 12 пароходовъ и большое число джонокъ. Укрѣпленія состоятъ изъ форта, который въ томъ же положеніи, какъ и въ прошломъ году во время посѣщенія порта лодкою «Бобръ», т. е. безъ орудій. Пробывъ здѣсь трое сутокъ, лодка, 28 мая, возвратилась въ Чифу, произведя передъ входомъ стрѣльбу минами на ходу. На этомъ переходѣ лодка употребляла китайскій уголь, который оказался по отзыву командира не ниже японскаго. 3 іюня, въ полночь, лодка вышла изъ Чифу въ Вей-ха-вей; куда прибыла въ тотъ же день. Въ Вей-ха-вей все осталось въ прежнемъ положеніи; японскія власти относились къ нашимъ офицерамъ съ предупредительностью. Въ тотъ же день лодка снялась съ якоря и, задержанная на пути густыми туманами, 5 іюня стала фертоингъ на рейдѣ Чемульпо, гдѣ и заняла станціонерный постъ. 25 іюня начался періодъ дождей, который шелъ десять дней почти безъ перерыва. Въ одинъ изъ такихъ дней, на лодкѣ появилось 40 человекъ больныхъ желудкомъ, которые въ тотъ же день поправились и болѣзнь болѣе не повторялась; разслѣдованіе показало, что причиною этого была простуда. Во время стоянки «Манджура», Чемульпо посѣтилъ германскій отрядъ судовъ. Повидимому, германское правительство стало болѣе обращать вниманіе на Корею и недавно эту страну посѣтила официальная герман-

ская торговая комиссія, изучающая коммерческія условія дальняго востока.

19 іюля, съ приходомъ лодки «Сивучъ», «Манджуръ» оставилъ Чемульпо для слѣдованія въ Славянскій заливъ, съ заходомъ въ порты Гамильтонъ, Нагасаки и Фузанъ. Въ Славянскій заливъ лодка прибыла 28 іюля, имѣя въ продолженіи всѣхъ переходовъ легкіе вѣтры и туманъ у нашихъ береговъ.

Лодка «Отважный» находилась на станціи въ Чемульпо. Она 20 мая, согласно данному предписанію, оставила этотъ рейдъ для посѣщенія рѣки Пинь-янгъ, съ цѣлью ознакомленія съ этимъ важнымъ пунктомъ сѣверо-западнаго берега Кореи и собранія о немъ свѣдѣній. Послѣ крейсера «Забіяка», посѣтившаго Пинь-янгъ въ 1895 году, «Отважный» былъ первое судно, зашедшее въ этотъ портъ. 21 мая, лодка, подъ проводкою лоцмана, стала на якорь въ разстояніи 30 миль отъ устья; до этого мѣста рѣка судоходна для судовъ всѣхъ ранговъ, имѣя въ малую воду 6 саженъ глубины. Такое преимущество рѣки, несомнѣнно, съ развитіемъ страны придастъ ей большое значеніе. Въ Пинь-янгѣ живутъ нѣсколько японцевъ, занимающихся торговлею, и въ рѣкѣ находился небольшой японскій пароходъ. 24 мая лодка «Отважный» возвратилась въ Чемульпо, а 30 числа вышла въ Чифу для занятія тамъ станціонернаго поста и производства ученій, куда и прибыла на другой день. 15 іюня, лодка вышла въ практическое плаваніе, во время котораго посѣтила Талиенванъ и Портъ-Артуръ и 18-го возвратилась на рейдъ. 27 іюня, лодка оставила рейдъ Чифу и 29-го прибыла въ Нагасаки, имѣя приказаніе принять тамъ больныхъ, въ числѣ 7 офицеровъ и 33 ниж. чиновъ изъ берегового лазарета. 2 іюля лодка вышла во Владивостокъ, куда прибыла 6 числа.

Лодка «Сивучъ» вышла изъ Владивостока 6 іюля на станцію въ Чемульпо, на смѣну лодки «Манджуръ».

Лодка «Бобръ» окончила свои исправленія къ 1 іюля, послѣ столкновенія съ пароходомъ *Sendai-mari*, причемъ пробыла въ докѣ съ 12 по 17 іюня. Для наблюденія за дѣйствительно капитальнымъ производствомъ работъ, съ разрѣшенія Управляющаго Морскимъ министерствомъ, командированъ изъ Влади-

востока младшій инженеръ-механикъ Перетягинъ на двѣ недѣли. Воспользовавшись пребываніемъ въ докѣ, командиръ перемѣнилъ бакауты въ дейдвудахъ и выкрасилъ подводную часть новымъ патентомъ Гинсбурга (Rhus & C°), которымъ въ прошломъ году лодка также была выкрашена и за годъ времени получились весьма хорошіе результаты. По осмотру на подводной части, кромѣ мягкихъ моллюсковъ легко отстававшихъ, ничего не оказалось. За время стоянки въ Нагасаки, на лодкѣ продолжались занятія съ командою и нижнихъ чиновъ, съ разрѣшенія властей, посылали на стрѣльбище въ деревню Иноса для стрѣльбы изъ ружей. 3 іюля, лодка «Бобръ» вышла изъ Нагасаки на станцію въ Чифу, куда прибыла 6 числа, имѣя на переходѣ около Нагасаки туманъ, а затѣмъ SW и NW—отъ 5 до 6 бал. 8 іюля, лодка оставила рейдъ Чифу для слѣдованія въ Таку; подойдя 9-го къ бару, оказалось, что на немъ глубина 13½ футъ, вслѣдствіе чего лодка вошла въ рѣку и стала на якорь около мѣстечка Тонгку.

Въ іюнѣ мѣсяцѣ въ Тянь-зинѣ произошли довольно серьезныя безпорядки. Въ это время года изъ Кантона доставляется рисъ, которымъ южныя провинціи уплачиваютъ свои подати и въ то же время идетъ продажа дѣтей въ тѣ же провинціи; причемъ нѣсколько дѣтей было украдено и въ народѣ распространили слухъ, что это сдѣлано миссіонерами, которымъ нужна жертва для обрядовъ. Въ это же время католическіе миссіонеры освящали церковь, реставрированную послѣ уничтоженія ея чернью въ 1870 году; толпа намѣревалась разрушить эту церковь, но созванный вице-королемъ войска водворили порядокъ, хотя нѣсколько китайцевъ-католиковъ были убиты. Второй разъ волненіе возникло при отчужденіи земли подъ германскую концессію въ Тянь-зинѣ, но когда увеличили китайцамъ-собственникамъ плату за выкупъ ихъ домовъ, то безпорядки тотчасъ же прекратились.

Лодка «Бобръ» оставалась въ Тонгку до 23 іюля и 24-го возвратилась на рейдъ въ Чифу. 16 августа, лодка перешла въ Чемульпо, гдѣ смѣнила на станціи лодку «Сивучъ».

22 августа, къ острову Аскольдъ вышли крейсера «Забіяка»

и «Всадникъ», согласно просьбы прокурора Владивостокскаго окружнаго суда, для оказанія содѣйствія въ поимкѣ преступниковъ, злодѣйски убившихъ на означенномъ островѣ члена окружнаго суда Бупуева. Суда обошли берега острова и материка и содѣйствовали въ арестѣ двухъ китайцевъ, заподозрѣнныхъ въ участіи въ семъ преступленіи.

24 августа, крейсеръ «Всадникъ» возвратился во Владивостокъ и 25-го, былъ поднятъ на плавучій докъ, для осмотра и окраски подводной части.

24 августа, крейсеръ «Адм. Корниловъ» выходилъ на пробу механизмовъ на полномъ ходу и возвратился обратно въ тотъ же день. На этотъ разъ механизмы работали исправно, но крейсеръ развилъ скорость всего 16 узловъ, при 92 оборотахъ. Крейсеръ не развилъ надлежащей скорости вслѣдствіе плохого качества угля, при которомъ трудно было удерживать паръ на должномъ давленіи и, кромѣ того, винты крейсера, по всей вѣроятности, сильно обросли ракушками и мною приказано осмотрѣть ихъ водолазами и по возможности очистить.

25 августа, крейсеръ «Забіяка», по выполненіи своего порученія, пришелъ во Владивостокъ.

Движеніе иностранныхъ военныхъ судовъ, за время съ 6 іюня по 31 августа, было слѣдующее:

Англійская эскадра, въ составѣ 11 судовъ, посѣтила главные порты Кореи, заливъ Корнилова и наши бухты Татарскаго пролива. Въ Камчатку и на островъ Беринга былъ посланъ крейсеръ *Rainbow*, съ двумя натуралистами-англичанами, изучающими жизнь морскихъ котовъ, а для наблюденія за морскими промыслами крейсерствуютъ въ нашихъ водахъ лодки *Linnet* и *Peacock*.

Французскій, американскій и германскій отряды почти все лѣто пробыли въ Чифу и въ портахъ Японіи. Японская эскадра не выходила изъ предѣловъ своихъ водъ, занимаясь эволюціями и частными маневрами и въ настоящее время находится въ заливѣ Аомарі. Назначенный Высочайшимъ приказомъ по флоту, отъ 11 сего августа старшимъ флагманомъ Черноморской флотской дивизіи, я, 31 августа сдалъ ввѣренную мнѣ эскадру контръ-адмиралу Дубасову, назначенному

тѣмъ же приказомъ командующимъ эскадрою въ Тихомъ океанѣ. Въ 4 часа п.д. того же 31 числа выхожу на крейсеръ «Рюрикъ» для слѣдованія въ Йокогаму и въ морѣ, въ тотъ же день въ 8 часовъ п.д., спущу мой флагъ.

Оканчивая настоящее послѣднее донесеніе по званію начальника эскадры въ Тихомъ океанѣ, позволяю доложить, что, съ самаго вступленія въ командованіе эскадрою, я старался неуклонно слѣдовать указаніямъ, преподаннымъ мнѣ инструкціею Вашего Императорскаго Высочества и держать суда въ той боевой готовности, которая обуславливается назначеніемъ эскадры и политическимъ положеніемъ Россіи на дальномъ востокѣ. При этомъ, сообразно обстоятельствамъ, мною преслѣдовалось, чтобы военно-морское обученіе командъ вести на всѣхъ корабляхъ по одной строго опредѣленной программѣ и для достиженія такой объединенности, повозможности, держать эскадру менѣе разрозненною и совершать плаванія въ составѣ отрядовъ или эскадры. Въ этихъ же видахъ считалъ необходимымъ станціонерную службу въ портахъ распредѣлять возможно равномернѣе между всѣми судами, ограничивая продолжительность этой службы не болѣе двухъ мѣсяцевъ. Въ отношеніи политической миссіи, эскадра во всѣхъ случаяхъ являлась только строгою исполнительницею требованій, предъявлявшихся нашими представителями въ Китаѣ, Японіи и Корей. При участіи эскадры, возникавшіе вопросы и недоразумѣнія разрѣшались въ благопріятномъ смыслѣ для нашихъ общегосударственныхъ вопросовъ. Переходъ Корейскаго короля въ императорскую миссію въ Сеулѣ и годовое его тамъ пребываніе совершилось подъ охраною судовыхъ десантовъ.

Мѣропріятія, клонившіяся къ поддержанію здоровья командъ, принесли свою пользу и, не взирая на различныя эпидемическія заболѣванія, господствовавшія въ прошломъ и настоящемъ году въ портахъ Японіи и Китая, санитарное состояніе на эскадрѣ находилось въ отличномъ положеніи. Дисциплина, составлявшая предметъ моей заботливости, поддерживалась въ командахъ на надлежащемъ уровнѣ воинскихъ требованій и, въ общемъ, нижнія чины, кромѣ усердія и старанія по службѣ, вели себя пристойно и, находясь въ иностранныхъ портахъ,

*

своимъ поведеніемъ не возбуждали никакихъ неудовольствій мѣстныхъ властей.

Въ заключеніе я обязанъ засвидѣтельствовать передъ Вашимъ Императорскимъ Высочествомъ объ усердно-полезной службѣ всѣхъ офицерскихъ чиновъ, о трудахъ, заботливости и знаніяхъ командировъ, которые являлись мнѣ должными помощниками и исполнителями распоряженій и только подобною совмѣстною службою я могъ, съ Божіею помощію, въ теченіе болѣе двухъ лѣтъ управлять Высочайше ввѣренною мнѣ эскадрою, въ согласіи съ указаніями Вашего Императорскаго Высочества.

Изъ отчета по командировкѣ лейтенанта Трентовіуса съ пятью нижними чинами команды мореходной канонерской лодки «Манджуръ» — въ Пекинъ (съ 6 по 19 мая 1897 года).

6 мая, согласно приказанія командира лодки «Манджуръ», я отправился съ пятью матросами на пароходѣ *Hai-en* (компаніи China Merchant) состоять при посольствѣ князя Ухтомскаго. Посольство, отправленное по Высочайшему повелѣнію для поднесенія подарковъ китайскому императору и приближеннымъ къ нему лицамъ, состояло изъ слѣдующихъ лицъ: камеръ-юнкера Высочайшаго двора князя Э. Э. Ухтомскаго, поручика кавалергадскаго полка князя А. М. Волконскаго, штабъ-ротмистра лейбъ гвардіи гусарскаго полка С. М. Андреевскаго и секретаря министра земледѣлія надворнаго совѣтника Забѣлло. Кромѣ упомянутыхъ лицъ, на томъ же пароходѣ отправились въ Пекинъ военный агентъ въ Китаѣ полковникъ Вогакъ, инженеръ путей сообщенія Е. К. Циглеръ, нашъ консулъ въ Чифу Л. Н. Островерховъ и корреспондентъ «Новаго времени» С. Н. Сыромятниковъ (Сигма) и К. Н. Десино. При посольствѣ состоялъ одинъ отставной казакъ Терскаго полка, прибывшій съ ними изъ Петербурга

и два Забайкальскихъ казака, присланныхъ въ Тіензинъ Приамурскимъ генераль-губернаторомъ, состоятъ лично при князѣ Ухтомскомъ.

Въ 3 часа дня, при чудной ясной погодѣ, пароходъ *Hai-en*, разукрашенный флагами, снялся съ якоря и пошелъ на баръ; помѣръ приближенія парохода въ Такусскимъ фортамъ, люди на брустверахъ выстраивались во фронтъ и отдавали честь; пестрота костюмовъ китайскихъ солдатъ, многочисленныя знамена, бѣглый огонь изъ ружей и, наконецъ, салютъ форта (19 выстрѣловъ)—все это вмѣстѣ представляло живописную и торжественную картину. Пройдя благополучно баръ, на которомъ глубина въ это время была 16 ф., пароходъ вошелъ въ рѣку Пейхо. По обѣ стороны рѣки отъ фортовъ, на разстояніи 5—6 миль, были выстроены войска со знаменами и музыкой; въ промежуткахъ между батальонами стояла артиллерія. При проходѣ парохода, артиллерія дѣлала залпы, войска стрѣляли бѣглымъ огнемъ, музыка играла походъ. Но вотъ форты и войска начали понемногу удаляться, рѣка сдѣлала крутой заворотъ и сильно сузилась; теченіе, довольно сильное, здѣсь особенно стало чувствительно; все это, да еще налетѣвшій сильный шквалъ сдѣлали то, что пароходъ долженъ былъ отдать якорь, дабы завернуть вправо. Когда пароходъ повернуло по теченію, начали выхаживать якорь; его, однако, такъ засосало въ эти 5—6 минутъ, что брашпильная машинка оказалась не въ силахъ его поднять, дали полный задній ходъ и, только послѣ 10 минутъ хода, удалось сдвинуть его съ мѣста и затѣмъ поднять. На пути мимо насъ прошелъ японскій пароходъ *Genkai-maru*. Я обратилъ вниманіе присутствующихъ на то обстоятельство, что, хотя у насъ на мачтѣ висѣлъ флагъ посла, пароходъ этотъ не потрудился приспустить своего флага, что сдѣлали всѣ проходящія мимо насъ суда другихъ націй. Впослѣдствіи, въ Тіензинѣ, на обѣдѣ у вицъ-короля, гдѣ присутствовали всѣ консула, японскому консулу было сообщено объ этомъ фактѣ и онъ извинился передъ княземъ Ухтомскимъ, прося его разрѣшенія телеграфировать въ Токио, что князь не въ обидѣ на это.

Немного не доходя до Танку, на берегу рѣки находится небольшое адмиралтейство и при немъ три сухихъ дока для судовъ не длиннѣе 100 ф.; доки эти оригинальны тѣмъ, что не имѣютъ ботапортовъ: при вводѣ судна въ докъ, перемичку раскапываютъ, послѣ вывода еѣ опять закапываютъ; воду выкачиваютъ самыми примитивными средствами. Въ 5 час. прибыли въ Танку—мѣстечко, откуда идетъ желѣзная дорога въ Тіензинъ. Пароходъ ошвартовился у пристани, убранной флагами. На пристани былъ выстроенъ почетной караулъ, который стоялъ шпалерами до вагона желѣзной дороги. Здѣсь князу Ухтомскому представились нашъ консулъ въ Тіензинѣ Шуйскій, второй секретарь миссіи Соловьевъ, таможенный Даотай, командующій такусскими фортами генералъ *Loh*, назначенный состоять при князѣ, директоръ военного училища *Lion fan*, переводчикъ русскаго языка при вице-королѣ *Liu-chun-hoi* и много другихъ лицъ. Разукрашенный экстренный поѣздъ немедленно отошелъ въ Тіензинъ, со всѣми лицами, бывшими при встрѣчѣ. По просьбѣ князя Ухтомскаго, я остался наблюдать за перегрузкою подарковъ и со слѣдующимъ поѣздомъ прибылъ въ Тіензинъ. Изъ предосторожности, команда была посажена въ товарный вагонъ съ подарками; вагонъ, по прибытіи на мѣсто, былъ запертъ на ключъ и сданъ подъ охрану китайскаго офицера, приставившаго къ нему караулъ. Между тѣмъ, князя Ухтомскаго въ Тіензинѣ ожидала блестящая встрѣча; въ разстояніи 6 верстъ отъ станціи были выстроены войска со знаменами, музыкой и артиллеріею, которая салютовала по прибытіи поѣзда; на станціи былъ выстроенъ почетный караулъ. Первымъ встрѣтилъ князя Даотай (начальникъ морскаго штаба), который передалъ ему карточку вице-короля провинціи Чжили и на словахъ передалъ, что вице-король сейчасъ же будетъ у князя. Шествіе въ зеленыхъ паланкинахъ изъ вокзала до зданія морскаго штаба было въ высшей степени торжественно и до сихъ поръ невиданное въ Тіензинѣ. Впереди и сзади носилокъ князя шло по 30 солдатъ съ ружьями, предводительствуемые офицерами верхомъ; по сторонамъ носилокъ шло пѣшкомъ два штабъ-офицера; затѣмъ несли всѣхъ лицъ свиты

съ тою только разницею, что впереди и сзади шло по 10 человекъ, а сбоку по оберъ-офицеру. Впереди всего шествія ѣхалъ верхомъ нашъ терскій казакъ, весь увѣшанный орденами, между которыми красовались два георгіевскихъ креста. Зданіе штаба, по случаю прибытія князя Ухтомскаго, было совершенно заново отдѣлано; хоръ музыки встрѣтилъ насъ гимномъ «Боже Царя Храни». Минуть черезъ 15 прибылъ вице-король Wang Wen Shao. Прибытіе этого лица составляетъ въ высшей степени знаменательный фактъ, такъ какъ до сихъ поръ ни одинъ европеецъ не удостоивался этой части и даже полномочные послы всегда первые являлись къ нему. Въ тотъ же вечеръ былъ парадный обѣдъ у таможеннаго Даотая. Среди многочисленныхъ тостовъ интересенъ былъ тостъ, произнесенный самимъ Даотаемъ; онъ сказалъ черезъ переводчика приблизительно слѣдующее: «Сегодня день рожденія Его Величества Государя Императора и въ этотъ же день прибылъ его сіятельство князь Ухтомскій, посланный Государемъ засвидѣтельствовать дружескія отношенія народу и правительству Китая; считаю этотъ день двойнымъ праздникомъ для себя и предлагаю тостъ за здоровье Государя Императора». Музыка съиграла гимнъ, выслушенный всѣми стоя. Послѣ этого князь Ухтомскій превозгласилъ тостъ за здоровье Богдыхана, музыка играла китайскій гимнъ.

На слѣдующій день, 7 мая, князь Ухтомскій, въ сопровожденіи всѣхъ провожавшихъ его лицъ, отправился къ вице-королю съ отвѣтнымъ визитомъ. Церемонія путешествія таже, что и вчера, только прибавились еще верхами два громадныхъ забайкальскихъ казака и рядомъ съ носилками князя шли наши матросы, вооруженные палашами и револьверами. По прибытіи въ дворецъ, князь былъ встрѣченъ у порога самимъ вице-королемъ, пригласившимъ всѣхъ въ залу, гдѣ подавались чай, фрукты и шампанское; пробывши здѣсь минутъ 20, отправились тѣмъ же порядкомъ къ таможенному Даотая Li-min-shen и затѣмъ обратно домой. Обстановка дворца вице-короля не отличалась особенной роскошью, даже напротивъ, тогда какъ у таможеннаго Даотая обстановка была несравненно лучше и видно было европейское вліяніе.

Того же числа, въ 1 часъ дня, былъ парадный завтракъ у русскаго консула и въ 7 час. вечера обѣдъ русской колоніи. Въ промежуткѣ между завтракомъ и обѣдомъ князь Ухтомскій принималъ русскихъ резидентовъ, иностранныхъ консуловъ и китайскихъ мандариновъ, которые явились къ нему всѣ безъ исключенія, фактъ, на который обратила вниманіе вся мѣстная дипломатія.

На слѣдующій день, въ 10 час. утра, отправились осматривать восточный арсеналъ, находящійся въ 8 миляхъ отъ европейскаго квартала. Первымъ была осмотрѣна русская школа, основанная по инициативѣ г. Гроссе, секретаря нашего консула въ Тіензинѣ и содержимая исключительно на средства вице-короля. Хотя школа была открыта только 5 ноября 1896 года, ученики уже умѣли читать и немного писать. Приѣмъ дѣтей (35 человѣкъ) ежегодно, отъ 13 до 19 лѣтняго возраста, исключительно изъ лучшихъ семей; между ними много родственниковъ вице-короля. По проекту, курсъ будетъ продолжаться 3 года; учащіеся находятся на полномъ пансіонѣ; содержаніе каждого обходится 7 ланъ въ мѣсяцъ, въ томъ числѣ 4 лана выдаются на карманные расходы. Первые 3 мѣсяца проходитъ исключительно русскій языкъ, затѣмъ теперь уже начато преподаваніе ариѳметики, исторіи и географіи; занятія происходятъ отъ 8¹/₂ до 12 час. утра и отъ 2 до 5 ч. вечера, исключая субботы и воскресенья, когда преподается китайскій языкъ. Первый директоръ училища Даотай (начальникъ морскаго штаба), второй — директоръ-начальникъ морскаго училища Yan-foo, инспекторъ Сдой, преподаватель г. Гроссе и Li-chin-hou — китаецъ, хорошо говорящій по-русски. По проекту предполагается расширить школу въ горные классы; планъ этотъ встрѣтилъ противодѣйствіе со стороны вице-короля, который заявилъ, что у него нѣтъ денегъ на это. Теперь же, когда князь Ухтомскій пожертвовалъ на устройство ихъ 1000 ланъ, проектъ вѣроятно будетъ выполненъ. Оставляя школу, князь пожертвовалъ въ пользу учащихся 200 ланъ и далъ прислугѣ 60 ланъ. Помѣщенія учениковъ (по два въ комнатѣ) замѣчательно чисты, также какъ и дворъ и окружающія службы;

ученики отличаются прилежаніемъ, способностью и благо-
правіемъ. По окончаніи курса, никакихъ обязательствъ къ
службѣ на нихъ не возлагается.

По осмтрѣ русской школы, мы были приглашены въ зало
морской школы, гдѣ былъ данъ завтракъ директорами учи-
лища, въ этомъ залѣ мое вниманіе было обращено на боль-
шую модель китайскаго крейсера *Чинг-уэн* (взятаго япон-
цами), на гротъ-мачтѣ котораго развивался японскій флагъ.
Послѣ завтрака была осмтрѣна морская школа, которая
имѣетъ 120 учениковъ и раздѣляется на два отдѣла—общій
и механическій; вслѣдствіе презрительнаго взгляда китайцевъ
на людей военнаго сословія вообще, сюда идутъ дѣти преиму-
щественно бѣдныхъ родителей или низшаго сословія. Препо-
даваніе продолжается 4 года, проходятъ исключительно тес-
рію: начало навигаціи, астрономіи, математики и англійскій
языкъ. По окончаніи курса, ученики отправляются на два
учебныя судна, изъ которыхъ на *Тун-ча*—подготовка, а на
другомъ—спеціальная (минная, артиллерійская и механичес-
кая). Директоръ школы—китаецъ Ян-фу; преподаватели: два
англичанина и одинъ датчанинъ. Недавно чилийскій гене-
ралъ-губернаторъ, черезъ посланника въ Лондонѣ, пригласилъ
капитана Дондеса на должность директора школы; но, по
неполности контракта, тотъ отказался и требуетъ командова-
ваніе судномъ. Въ настоящее время идетъ разговоръ о на-
значеніи его командиромъ *Тун-ча*, который предполагается
отправить въ дальнее плаваніе, почему-то въ Австралію. Уча-
щіеся также, какъ и въ русской школѣ, находятся на пол-
номъ пансіонѣ. Болѣе подробныя свѣдѣнія о морской школѣ
мнѣ обѣщали выслать г. Гроссе; по полученіи, я не замедлю
представить ихъ.

По осмтрѣ школъ, мы были приглашены директоромъ мо-
нетнаго двора на чашку чая, послѣ чего осмтрѣли самый
дворъ. Помѣщеніе ничего не представляетъ особеннаго; ма-
шины американской системы; штампуютъ мѣдныя чоки и но-
ваго образца доллары: 50, 20, 10 и 5 центовики; директоръ
предложилъ князю Ухтомскому образчики монетъ. За неимѣ-
ніемъ времени и по усталости, князь отказался осматривать

арсеналь и военную школу и мы отправились домой. Но отдыхать пришлось немного, такъ какъ въ 7 часовъ вечера былъ назначенъ парадный банкетъ у вице-короля; на этотъ банкетъ были приглашены всѣ присутствующіе въ Тіензинѣ иностранные консулы и важнѣйшіе мандарины; хоръ музыки игралъ гимнъ во время тостовъ. Привожу рѣчь вице-короля, сказанную черезъ переводчика на русскомъ языкѣ: «Прошло болѣе 200 лѣтъ, какъ Россія и Китай поддерживаютъ дружественныя отношенія, которыя никогда не нарушались — это единственный примѣръ на всемъ свѣтѣ. При нынѣшнемъ Государѣ, эти дружественныя отношенія еще болѣе увеличились, что весьма радуется вице-короля и онъ предлагаетъ тостъ за здоровье Его Величества Государя Императора».

9 мая, въ 7 час. утра, князь Ухтомскій отправился съ прощальнымъ визитомъ къ вице-королю. Наканунѣ были присланы княземъ подарки его дѣтямъ; вице-король видимо былъ тронутъ этимъ вниманіемъ и благодарилъ князя отъ имени дѣтей, которые радостно прыгали около подарковъ, разложенныхъ здѣсь же на столахъ.

Въ 8^{1/2} час. дня, князь Ухтомскій выѣхалъ изъ Ямена. Вице-король, въ сопровожденіи громадной свиты, провожалъ его до вокзала, гдѣ былъ предложенъ чай. Отъ самаго Ямена до станціи и далѣе по полотну желѣзной дороги, на протяженіи 6 миль, войска стояли шпалерами со знаменами и музыкой. На вокзалѣ желѣзной дороги между провожающими были также нѣсколько иностранныхъ консуловъ въ полной формѣ.

Въ 9 час. утра, экстренный поѣздъ, разукрашенный флагами, отошелъ въ Пекинъ и въ 12^{1/2} час. прибылъ на станцію Ма-дця-ну, въ двухъ верстахъ отъ Пекина. До сихъ поръ пассажирскіе поѣзда останавливались въ 8 миляхъ отъ Пекина и это было сегодня первый разъ, что поѣздъ подошелъ такъ близко къ Пекину. Здѣсь князя ожидала вся миссія во главѣ съ повѣренными въ дѣлахъ А. И Павловымъ и особо назначенными для встрѣчи китайцами. Въ специально выстроенномъ около станціи павильонѣ былъ сервированъ завтракъ,

послѣ котораго насъ въ носилкахъ понесли въ Пекинъ въ зданіе Россійской миссіи.

Первымъ посѣтившимъ здѣсь князя Ухтомскаго былъ Ли-хунъ-чангъ; онъ прибылъ запросто черезъ $\frac{1}{2}$ часа послѣ нашего прибытія въ миссію и, пробывъ $\frac{3}{4}$ часа, уѣхалъ домой; всѣ сопровождавшіе князя были представлены ему.

10 мая, въ 8 час. утра, князь Ухтомскій съ прочими лицами отправился въ Тцунгли-Ямень представиться его членамъ; мнѣ же было поручено раскупоривать ящики съ подарками, что заняло почти весь день. Подарки состояли изъ разныхъ серебряныхъ эмалированныхъ вещей работы Хлѣбникова и работы Императорской гранильной фабрики; особенно выдѣлялись по изяществу работы и художеству рисунковъ приборъ, состоящій изъ большого золоченаго блюда, жбана для жонки и 12 чарокъ; затѣмъ, серебряный умывальный приборъ; двѣ большихъ вазы изъ малахита; столикъ изъ ляписъ-лазури; вазы изъ орлеца; большая серебряная группа на каменномъ, выложенномъ щитами постаментѣ, изображающая освобожденную Болгарію; большая золоченая братина съ 6 чарками, выложенными эмалью; множество вызолоченныхъ кубковъ, чарокъ съ головами разныхъ звѣрей, модель памятника Петру I (копія со стоящаго на Сенатской площади); большой серебряный туалетный приборъ; два фонографа; нѣсколько кусковъ чудной парчи; различное сукно; двѣ большихъ и двѣ малыхъ хрустальныхъ вазы на серебряныхъ основаніяхъ и при нихъ большое полированное серебряное блюдо; нѣсколько брилліантовъ, булавокъ, перстней и т. д. Подарки предназначались: китайскому императору, императрицѣ-матери, министрамъ, ихъ секретарямъ, начальникамъ знаменъ и монгольскимъ князьямъ.

11 мая, въ 7 $\frac{1}{2}$ час. вечера, былъ парадный обѣдъ съ музыкой у Ли-хунъ-чанга; кромѣ насъ, здѣсь были: его сынъ (молодой человѣкъ лѣтъ 25, служащій въ министерствѣ работъ) и врачъ Ли-хунъ-чанга (китаецъ, получившій европейское образованіе). Обстановка дома не представляла ничего особеннаго: кабинетъ, гостинная и столовая обставлены европейской мебелью, на столахъ красуются портреты царствующей

шихъ особѣ, многіе съ личною подписью, также портреты нѣ-
которыхъ европейскихъ министровъ и государственныхъ дѣя-
телей. За обѣдомъ мнѣ очень понравились въ столовой пестрые
фонарики; оказалось, что они японской работы. Ли-хунъ-чангъ
былъ радушнымъ хозяиномъ; за обѣдомъ онъ разговаривалъ
черезъ переводчика съ разными лицами; когда подали шам-
панское, онъ провозгласилъ слѣдующій тостъ: «Въ прошломъ
году я былъ въ Петербургѣ, встрѣчалъ вездѣ радушный приемъ
и имѣлъ счастье быть представленнымъ Его Величеству Импе-
ратору Россіи; прибытіе теперь къ намъ князя Ухтомскаго,
извѣстнаго своими симпатіями къ Китаю, еще болѣе убѣж-
дастъ насъ въ дружбѣ Государя Императора; предлагаю тостъ
за здоровье Его Величества, Ея Величества и за Наслѣдника
Цесаревича». Князь Ухтомскій отвѣтилъ тостомъ за здоровье
китайскаго императора и матери-императрицы.

12 мая, утромъ, пришли заявить свое почтеніе князю Ухтом-
скому ламы, во главѣ съ верховнымъ ламою, духовникомъ
императора и почитаемымъ у китайцевъ за святого. Костюмы
ихъ, какъ платье, такъ и шляпы, были свѣтло желтые съ вы-
шитыми драконами; нѣсколько посланниковъ также были съ
визитами, французскій посланникъ бывалъ въ миссіи еже-
дневно. Въ тотъ же день всѣ подарки были увезены китай-
цами во дворецъ императора. 13 мая, въ 2 часа дня, при-
были съ отвѣтными визитами Тцунгли-Ямена; между ними
были: принцы Гунъ и Цинъ — дяди императора; Ли-Хунъ-
Чангъ и министръ чиновъ; воспитатель царствующаго импе-
ратора и др. Гостей угощали шеколадомъ, шампанскимъ; по-
казывали фонографъ и орденъ Св. Екатерины, унизанный
бриліантами, предназначенный императрицѣ-матери. Принцъ
Гунъ тутъ же заявилъ, что императору очень понравились
подарки и что онъ приказалъ отвезти ихъ къ себѣ на дачу.

14 мая, въ 8 час. утра, была назначена аудіенція китай-
скаго императора. Въ 7 час. утра, всѣ мы (22 человекъ)
двинулись въ носилкахъ въ императорскій дворецъ; черезъ
20 минутъ мы были внесены въ ворота такъ называемаго за-
пращеннаго города; носилки остановились и мы оказались въ
обширномъ и довольно грязномъ дворѣ среди толпы народа.

Предводительствуемые церемониймейстеромъ, мы прошли черезъ другія ворота и вошли въ еще большій дворъ, но уже чистый, вымощенный большими плитами; въ глубинѣ двора стояли войска съ саблями въ рукахъ; далѣе мы проходили мимо стоявшихъ шпалерами китайскихъ мандариновъ въ богато расшитыхъ костюмахъ; нѣкоторые имѣли вышитыми на груди аистовъ: это были чиновники, у нѣкоторыхъ же были вышиты тигры, признакъ военного сословія. Пройдя еще дворъ среди высшихъ мандариновъ, насъ ввели въ довольно простой павильонъ, гдѣ насъ встрѣтили принцы Гунъ и Цинъ, Ли-Хунъ-Чанъ и другія лица. Здѣсь насъ угощали чаемъ и папиросами японскаго производства. Пробывъ здѣсь съ $\frac{1}{2}$ часа, насъ повели въ императорскій дворъ; масса манджурскихъ войскъ стояла въ глубинѣ двора. Порядокъ шествія былъ слѣдующій: впереди князь Ухтомскій, за нимъ въ затылокъ князь Волконскій, потомъ С. Н. Андреевскій, я, Циглеръ, Сыромятниковъ, Забѣлло, А. И. Павловъ и за нимъ всѣ члены миссіи по старшинству. Въ глубинѣ двора стояло отдѣльное зданіе: каменная лѣстница, устланная широкимъ верблюжьемъ ковромъ, вела въ пріемное зало. Когда мы взопли по этой лѣстницѣ, то увидали императора, сидящимъ на возвышенности за столомъ; согласно церемоніалу мы, подойдя къ ближнимъ колонамъ, сдѣлали поклоны. пройдя колонны, мы опять поклонились и наконецъ шаговъ за пять до трона поклонились третій разъ, послѣ чего императоръ кивнулъ головой. По обѣ стороны императора, на самой возвышенности и у подножія его, стояло по два огромныхъ манджура, генералъ-адъютанты; въ глубинѣ зала стояла охрана; между охраною и трономъ отдѣльно стояли оба принца Гунъ и Цинъ; императоръ показался мнѣ гораздо моложе своихъ лѣтъ: ему теперь 28 лѣтъ, лицо очень пріятное, но чрезвычайно блѣдное и утомленное; когда онъ говорилъ, то конфузливо улыбался и повидимому чувствовалъ себя неловко. Костюмомъ онъ съ виду ничѣмъ не отличался отъ принцевъ, имѣя, какъ и они, вышитыми круги съ драконами на груди, спинѣ и плечахъ; особенное же отличіе въ костюмѣ императора то, что у него драконы съ 8 когтями, тогда какъ у другихъ они съ 6-ю и,

кроме того, у него вышито на плечах по сторонам луна и солнце; все это совершенно не бросается въ глаза незнающему человеку. Обстановка зала поражала чрезвычайной простотою и обветшалостю; видимо, что о ремонтъ не заботились. Когда мы немного не дошли до трона, князь Ухтомскій вышелъ впередъ, съ нимъ рядомъ всталъ А. М. Поповъ — старшій драгоманъ миссіи, по бокамъ ихъ оба генераль-адъютанта, всѣ остальные лица стали въ двѣ шеренги. Принцъ Гунъ въ это время приблизился къ трону. Обращаясь къ императору, князь Ухтомскій произнесъ рѣчь; въ концѣ рѣчи, онъ подошелъ къ самому трону и передалъ принцу Гуну письмо Государя въ роскошномъ желтомъ шелковомъ конвертѣ; рѣчь была переведена на китайскій языкъ. Принцъ Гунъ взялъ съ чрезвычайнымъ почтеніемъ пакетъ отъ князя, возшелъ на тронъ и, ставъ на колѣни передъ императоромъ, перевелъ рѣчь на манджурскій языкъ; на это императоръ на манджурскомъ же языкѣ сказалъ приблизительно слѣдующее: «Прошу передать Русскому Государю мою благодарность за прекрасные подарки, поднесенные мнѣ, которые мнѣ чрезвычайно понравились; въ прошломъ году нами былъ отправленъ посломъ Ли-Хунъ-Чангъ, торжественный пріемъ котораго меня убѣдилъ въ постоянной дружбѣ, существовавшей между Россією и Китаемъ. Прибытіе теперь васъ съ подарками еще болѣе подтверждаетъ эту дружбу, почему прошу передать мой привѣтъ Его Величеству». Рѣчь эта была переведена на китайскій языкъ принцемъ Гуномъ и на русскій А. М. Поповымъ.

Затѣмъ принцъ Гунъ еще разъ вошелъ на тронъ, взялъ со стола орденъ Св. Андрея Первозваннаго и, подойдя съ нимъ къ князю Ухтомскому, сказалъ, что Богдыханъ благодаритъ Государя за этотъ орденъ, привезенный ему Ли-Хунъ-Чангомъ. Этимъ аудіенція кончилась и мы, отступая задомъ съ поклонами, ретировались изъ зала и отправились старымъ путемъ въ миссію. Ли-Хунъ-Чангъ провожалъ князя до самыхъ носилокъ. Стѣны, окружавшіе дворецъ, были чрезвычайно ветхи и съ большихъ входныхъ воротъ штукатурка на половину обвалилась. Вниманіе всѣхъ обратило то, что ни одинъ китаецъ не имѣлъ здѣсь одѣтыми ордена, тогда какъ при встрѣчѣ

князя Ухтомскаго въ Пекинѣ, на станціи желѣзной дороги, у многихъ были русскіе ордена. Говорятъ, что они не имѣютъ права закрывать драконовъ, вышитыхъ на груди, но при желаніи можно было бы повѣсить ихъ выше шитья.

По возвращеніи въ миссію, былъ отслуженъ молебенъ по случаю дня коронаціи Ихъ Императорскихъ Величествъ, а вечеромъ того же дня былъ парадный обѣдъ съ музыкою и иллюминація.

15 мая, всѣ были приглашены на торжественное открытіе отдѣленія Русско-китайскаго банка въ Пекинѣ; кромѣ насъ, еще были посланники французскій, почти вся бельгійская миссія и др., также нѣсколько итальянцевъ. Передъ началомъ былъ отслуженъ молебенъ.

Такъ какъ моя миссія уже кончилась и князь Ухтомскій болѣе не нуждался въ помощи команды, то онъ разрѣшилъ мнѣ отправиться обратно въ Чифу, прося передать его благодарность вице-адмиралу Е. И. Алексѣеву и командиру лодки за присылку людей. 16 мая, утромъ, я съ командой выѣхалъ изъ Пекина по желѣзной дорогѣ и вечеромъ того же числа прибылъ въ Тіензинъ. 17 числа, утромъ, былъ въ Танку, откуда 18-го, въ 2¹/₂ часа ночи, на томъ же пароходѣ *Hai-en* вышли въ Чифу, куда прибыли того же числа въ 6 час. вечера.

ВѢДОМОСТЬ ВОЕННЫМЪ СУДАМЪ,

НАХОДЯЩИМСЯ ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ.

Сообщена Главнымъ Морскимъ Штабомъ и исправлена по свѣдѣ-
ніямъ до 29 января 1898 г.

Имена судовъ.	Ч и с л о.				Флагманы, командиры и старшие офицеры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Орудій.	Индикатор- ныхъ силъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.		
<i>Эскадра Тихаго океана:</i>						
Крейсеръ I р. «Рю- рикъ»	46	13200	29	656	К. 1 р. Гауптз. К. 2 р. Шейнз.	Съ 26 января въ Портъ-Артуръ.
Крейс. I р. «Адми- ралъ Корниловъ»	32	6580	24	455	К. 1 р. Черкасск. К. 2 р. Загорянскій- Кисель 2.	Въ Талиенванѣ
Крейс. I р. «Адми- ралъ Нахимовъ»	34	8000	31	546	К. 1 р. Небогатозовъ. К. 2 р. Добротвор- скій.	30 января вы- шелъ изъ Портъ- Артура въ Роемо.
Крейсеръ I р. «Па- мять Азова»	32	8500	28	546	К.-адм. Дубасовъ К. 1 р. Вирениусъ. К. 2 р. Григорьевъ.	Съ 26 января въ Портъ-Артуръ.
Крейсеръ I р. «Дмит- рій Донской»	46	7026	25	438	К.-адм. Реуновъ. К. 1 р. Виттефтъ. К. 2 р. бар. Ноль- кенъ.	Въ Талиенванѣ.
Кр. II р. «Крейсеръ».	13	1206	13	174	К. 2 р. Цывинскій. К. 2 р. Назаревскій.	Въ Нагасаки.

Имена судовъ.	Ч и с л о.				Флагманы, командиры и старшіе офицеры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Орудій.	Индикатор- ныхъ снарядъ.	Офицеровъ.	На нижнихъ чинахъ.		
Кр. II р. «Забіяка» .	17	1194	10	144	К. 2 р. <i>Ванъ-дерб-Шкрюфъ</i> . Лейт. <i>Былимъ-Коло-совскій</i> .	Въ Нагасаки.
М. в. л. «Манджуръ»	13	1400	11	168	К. 2 р. <i>Успенскій</i> . К. 2 р. <i>Юрьевъ 2</i> .	Въ Чемульпо.
» «Кореецъ» .	13	1500	11	168	К. 2 р. <i>Серебрянни-ковъ</i> . К. 2 р. <i>Новиковскій 1</i> .	Въ Портъ-Артуръ.
» «Отважный»	9	2000	12	177	К. 2 р. <i>Куприяновъ</i> . К. 2 р. <i>Сухомлиновъ</i> .	
» «Гремящій» .	13	2000	12	177	К. 2 р. <i>Рудневъ 1</i> . К. 2 р. <i>Варнекъ</i> .	
» «Сивучъ» .	11	1125	11	159	К. 2 р. <i>Родионовъ</i> . К. 2 р. <i>Бернатовичъ</i> .	Въ Фузанъ.
М. в. р. «Всадникъ» .	9	3300	7	57	К. 2 р. <i>Бойсманъ</i> .	Въ Нагасаки.
<i>Въ Средиземномъ морѣ:</i>						
Эск. бр. «Имп. Але-ксандръ II»	36	8500	32	585	К. адм. <i>Андреевъ</i> . К. 1 р. <i>Хмелевскій</i> . К. 2 р. бар. <i>Индре-тиусъ</i> .	Въ Судъ.
Эск. бр. «Имп. Ни-колай I»	31	8000	31	585	К. 1 р. фонъ <i>Фелькер-замъ</i> . К. 2 р. <i>Васильевъ 2</i> .	Въ Судъ.
М. в. л. «Грозящій» .	10	2056	13	167	К. 2 р. <i>Щенсновичъ</i> . К. 2 р. <i>Смирновъ 2</i> .	Въ Ширеъ.

Имена судовъ.	Ч и с л о .				Флагманы, командиры и старшіе офицеры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Орудій.	Индикатор- ныхъ силъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.		
М. в. л. «Урадецъ» .	10	1500	11	158	К. 2 р. Голиковъ 1. К. 2 р. Шарыгинъ.	Въ Фалерумѣ.
М. в. р. «Посадникъ» .	9	3300	7	57	К. 2 р. Броничій. Лейт. Митковичъ.	
Миноносцы № 119.	7	2000	4	21	Лейт. Бубновъ 2.	Въ Судѣ.
» № 120.	7	2000	4	21	Лейт. Эссенъ.	
Кр. I р. «Свѣтлана» .	18	8500	19	504	Кап. 1 р. Абаза. Кап. 2 р. Воеводскій.	Въ Гаврѣ.
<i>Въ Атлантическомъ океанѣ:</i>						
Кр. I р. «Герцогъ Эдинбургскій» .	27	5590	27	457	К. 1 р. Энкоистъ. К. 2 р. Андреевъ 5.	На о-вѣ Св. Томъ съ 31 декабря 1897 года.
Кр. II р. «Вѣстникъ» .	13	1268	14	180	К. 2 р. Юнгъ 2. Лейт. Лебедевъ 2.	29 января вышелъ съ о-ва Тернриффъ въ Порто-гранде.
<i>На пути въ Тихій океанъ:</i>						
Эск. бр. «Наваринъ» .	42	9000	31	596	К. 1 р. Иенишъ 1. К. 2 р. Волчакскій.	29 января прибыли въ Коломбо.
Эск. бр. «Сисой Великій»	40	8500	29	555	К. 1 р. Паренато 1. Лейт. Давыдовичъ-Нащинскій.	
Кр. I р. «Россия» .	70	17000	32	810	К. 1 р. Доможировъ. К. 2 р. Петичъ.	Въ Сингапурѣ съ 28 января.
Кр. I р. «Владиміръ Мономахъ»	39	7000	25	471	К. I р. князь Ухтомскій. К. 2 р. Поповъ 3.	24 января ушелъ изъ Алжира въ море.

ДОБРОВОЛЬНЫЙ ФЛОТЪ.

Въ навигацію 1898 года, пароходы Добровольнаго флота совершаютъ слѣдующіе рейсы.

Названіе парохода:	Водоизмѣщеніе въ тоннахъ.	Сила машины.	Число каюнныхъ мѣстъ.	О т х о д ъ.	
				Изъ Одессы.	Изъ Владивостока.
«Саратовъ»	8556	10250	52	15 января	10 марта.
«Тамбовъ»	8635	2500	40	1 февраля.	30 марта.
«Херсонъ»	10225	13100	74	1 марта.	10 апрѣля.
«Ярославъ»	8635	2500	20	20 февраля.	4 мая.
«Петербургъ»	9500	11200	58	15 февраля.	22 апрѣля.
«Нижній-Новгородъ»	7876	1100	—	15 марта.	14 мая.
«Владиміръ»	10500	3000	50	1 мая.	29 мая.
«Орель»	7990	9500	40	15 апрѣля.	6 іюня.
«Екатеринославъ»	10500	3000	50	1 апрѣля.	28 іюня.
«Воронежъ»	10500	3000	50	15 мая	14 іюля
«Кіевъ»	10500	3000	50	1 іюня.	29 іюля.
«Саратовъ»	8556	10250	52	15 іюня.	5 августа.
«Херсонъ»	10225	13100	74	1 іюля.	21 августа
«Петербургъ»	9500	11200	58	1 августа.	22 сентября.
«Ярославъ»	8635	2500	20	15 августа.	26 октября.
«Москва»	11660	15500	74	1 сентября.	22 октября.
«Орель»	7990	9500	40	1 октября.	24 ноября.
«Екатеринославъ»	10500	3000	50	1 ноября.	5 января
				Изъ С.-Петербурга:	
«Кострома»	7975	2600	23	1 іюня.	15 августа.
«Тамбовъ»	8635	2500	40	15 іюля	1 октября.
«Владиміръ»	10500	3000	50	1 октября.	15 декабря.

Пассажиры и грузы принимаются во всѣ порты, посѣщаемыя пароходами Добровольнаго флота, а именно: Константинополь, Портъ-Саидъ, Суэцъ, Аденъ, Перимъ, Коломбо, Сингапуръ, Шанхай, Нагасаки и Владивостокъ, а также въ порты острова Сахалина, Охотскаго моря Николаевскъ-на-Амурѣ.

Болѣе подробныя свѣдѣнія о приѣмѣ пассажировъ и отправкѣ грузовъ, а также и другія справки можно получить въ комитетъ Добровольнаго флота въ С.-Петербургѣ, Большая Морская, № 19, телефонъ № 331; въ конторѣ Добровольнаго флота въ Одессѣ и въ агентствѣ Добровольнаго флота въ Москвѣ, Моховая, № 10.

НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

ЗНАЧЕНІЕ МОРЯ И МОРСКИХЪ СИЛЪ ВЪ ИСТОРИИ ГОСУДАРСТВЪ (*).

I.

Флотъ и государство (**).

«Англія», писалъ сэръ В. Ралей (Walter Raleigh) «такое государство, которое никогда нельзя побѣдить до тѣхъ поръ, пока его флотъ господствуетъ надъ моремъ». Но когда Ралей высказалъ это убѣжденіе, до того времени протекло нѣсколько столѣтій, въ теченіе которыхъ вполне оправдалась только-что высказанная глубокая истина. Со времени появленія саксонской расы, обезпеченность пріобрѣтенной Англіею территоріи и проявленная ею извнѣ сила, зависѣли единственно отъ ея морскаго могущества. Было ли отбито или успѣшно нападеніе,

(*) Продолженіе ряда статей, напечатанныхъ подъ этимъ заглавіемъ въ «Морскомъ Сборникѣ» (1897 г. №№ 8 и 9).

(**) «The Navy and the Nation, or Naval warfare and Imperial defence», by Colonel Sir G. S. Clarke и J. R. Thursfield (London, 1897). Книга эта издана для «обшійныхъ торжествъ», происходившихъ въ Англіи лѣтомъ 1897 года, по случаю 60-лѣтія царствованія королевы Викторіи. Въ ней заключается 14 отдѣльныхъ статей, составленныхъ названными авторами по разнымъ военно-морскимъ вопросамъ и которыя были напечатаны раньше въ главныхъ англійскихъ газетахъ и журналахъ, чтобы усилить вниманіе англійскаго общества на значеніе для Великобританіи «господства на моряхъ». Изъ этой книги извлечены здѣсь только тѣ факты изъ исторіи англійскаго флота, которые, по мнѣнію названныхъ авторовъ, служатъ дальнѣйшимъ подтвержденіемъ «доктрины» американскаго морскаго авторитета Махена: «О значеніи военно-морскихъ силъ въ исторіи государствъ».

Примѣчаніе редакціи.

расцвѣтала или была уничтожена торговля, но то и другое давало одинъ и тотъ же урокъ, и тѣмъ не менѣе фраза «господствовать надъ моремъ» до сихъ поръ еще имѣетъ весьма ограниченное примѣненіе. Какъ въ Средиземномъ морѣ, такъ въ Канадѣ и Сѣверномъ морѣ, флоты оспаривали только господство, но законы, управляющіе морской войной и тѣ условія, которыя опредѣляютъ какъ морскую силу, такъ и то громадное значеніе, какое представляетъ эта сила, получили много наглядныхъ доказательствъ.

Въ царствованіе Елизаветы вполнѣ измѣнилась судьба Британской націи: исчезла мечта о владѣніяхъ на европейскомъ материкѣ и послѣ потери Калѣ прошло почти 150 лѣтъ, какъ британскія войска перестали появляться на поляхъ Европы, хотя экспедиціонные отряды часто направлялись послѣ того на отдѣльные пункты непріятельскаго побережья. За исключеніемъ ничтожныхъ стараній Якова I, участіе англійскихъ войскъ въ европейскихъ дѣлахъ занимаетъ очень мало мѣста въ исторіи, пока оно не возобновилось при Вильгельмѣ III. Между тѣмъ зародышу королевскаго флота, основаннаго въ царствованіе Генриха VII, было суждено принести богатые плоды. Гибель испанской Армады, предсказанная тѣмъ, что Дрэкъ спустился въ Кадиксъ, выдвинуло флотъ много больше, чѣмъ то сдѣлало неудавшееся проектированное вторженіе. Достаточно существовавшая морская сила, та сила, которая упрочилась въ сѣверной и южной Америкѣ, погибла въ своей собственной стихіи. Съ тѣхъ поръ Новый Свѣтъ былъ открытъ для британскихъ моряковъ; тамъ, гдѣ могли плавать испанскія суда, они могли также направить и свои. Испанскія богатства—были ли они на берегу или на морѣ, сдѣлались неизбѣжной добычей; открылся путь для увеличенія англійскихъ владѣній и фраза «господствовать надъ моремъ» начала пріобрѣтать большее значеніе.

Замѣчательнѣе всего тутъ то предвидѣніе и тотъ инстинктивный захватъ въ свои руки морскихъ условій, какіе проявили вликіе моряки временъ Елизаветы; имъ суждено было ясно предвидѣть будущее, въ которомъ флотъ Англіи, господствующій надъ моремъ, являлся основаніемъ для всей имперіи.

Что владѣніе моремъ было естественнымъ наслѣдіемъ британскаго народа; что это владѣніе обезпечило безопасность родины и силу извнѣ; что подъ защитой флага могла процвѣтать торговля и что морская политика торговой силы должна быть по существу наступательной: всѣ эти положенія составляли вѣру тѣхъ людей. Суда въ то время были неуклюжи и искусство мореплаванія едва только вышло изъ дѣтства; немного бурная погода была уже достаточна для того, чтобы парализовать мореходство. Но моряки XVI столѣтіи не знали ни сомнѣній, ни страховъ, тогда какъ современнымъ поколѣніямъ, когда море уже не представляетъ никакихъ ужасовъ, приходится изыскивать средства, чтобы защитить себя отъ разныхъ морскихъ случайностей и разсуждать о томъ, какъ обезопасить себя отъ вѣтровъ и штормовъ. Имѣя дѣло съ предпринятымъ въ большихъ размѣрахъ нападеніемъ на Англію, когда ея военныя силы были ничтожны по сравненію съ противникомъ, всѣмъ Говардъ и его подчиненные были вполне согласны въ томъ, что Армаду надо встрѣтить вдали отъ испанскихъ береговъ и сразиться съ нею въ открытомъ морѣ. За десять лѣтъ до прибытія Армады въ Каналь, сэръ Гомфрей утверждалъ: «ни у одного изъ государей во всемъ свѣтѣ нѣтъ такого флота, который могъ бы сразиться съ англійскимъ въ настоящемъ его положеніи. Одной этой увѣренности должно быть достаточно для большого увеличеніе нашей морской торговли, такъ какъ мореходство поддерживается и возрастаетъ, когда торговля ведется съ отдаленными странами».

Англія временъ сэра Ралея имѣла населеніе менѣе 6.000.000 человекъ и ея торговля, по сравненію съ нынѣшней, была ничтожная. При послѣдовавшемъ затѣмъ въ 1707 году объединеніи съ Шотландіей, Англія не увеличила этимъ своей силы, такъ какъ Ирландія въ то время являлась слабымъ мѣстомъ. До 1606 г. въ Виргиніи (сѣверная Америка) не было ни одного поселенія, а ост. Ямайка былъ вырванъ изъ рукъ Испаніи только въ 1655 году. Относительно Франціи, Испаніи и Австріи почти также, какъ и относительно Голландіи, Англія представлялась небольшимъ государствомъ, обладав-

*

шимъ очень ничтожными средствами. Будущее величіе Англіи надѣялась пріобрѣсти только черезъ развитіе своей морской силы.

Британская имперія нынѣ занимаетъ пространство 11.000.000 квадр. миль, съ населеніемъ почти 350.000.000 чел., а годовой оборотъ ея морской торговли не менѣе 1,750.000.000 фун. стерл. Такое громадное втеченіи 300 лѣтъ развитіе можно объяснить только громаднымъ развитіемъ морской торговли. Въ такомъ колоссальномъ размѣрѣ оправдалась по своимъ послѣдствіямъ твердая вѣра моряковъ временъ Елизаветы!

Современная германская имперія создавалась единственно только военно-сухопутной силой; безопасность ея зависитъ лишь отъ этой силы и вѣрность этого взгляда твердо усвоена тамъ какъ правителями, такъ и народомъ. Но для Британской имперіи флотъ значитъ больше, чѣмъ армія для Германіи; флотъ для нея составляетъ все. Пораженіе, нанесенное арміи одною изъ великихъ державъ, не является и не можетъ явиться на материкѣ роковымъ, иначе Германія, Австрія и Франція теперь уже не существовали бы. Каждая изъ нихъ имѣетъ сильную поддержку въ самой себѣ; ни одна изъ нихъ, относительно жизненныхъ продуктовъ, не зависитъ отъ морской торговли и на материкѣ нѣтъ ни одного государства, которое имѣло бы только морскія границы.

Всемирная морская исторія захватываетъ двѣ тысячи лѣтъ, въ продолженіе которыхъ условія морской войны претерпѣвали постоянныя перемѣны. Въ длинномъ рядѣ морскихъ операцій наблюдается замѣчательная послѣдовательность. Морское превосходство въ борьбѣ грековъ съ персами, римлянъ съ карфагенянами, Великобританіи съ Испаніей, китайцевъ съ японцами, давало ту же силу и производило тѣ же послѣдствія. Съ теченіемъ времени измѣнялся только родъ морскихъ операцій. При дѣйствіяхъ флотовъ, чѣмъ больше скорость судовъ и чѣмъ независимѣе они отъ погоды, тѣмъ скорѣе получаютъ результаты. Совершенно тѣ же способы, которые дѣлали побѣду рѣшительной въ началѣ нынѣшняго столѣтія, сдѣлаютъ рѣшительнымъ и современный морской бой, причемъ будутъ дѣйствовать почти тѣ же оружіемъ. Теперь, какъ и прежде,

вся тактика направится къ тому, чтобы добиться хорошаго результата, дѣйствуя орудіями. Принимаемая въ этомъ случаѣ мѣры были различны, но цѣль оставалась таже. Господства надъ моремъ можно однако теперь достигъ гораздо скорѣе, чѣмъ прежде и оно можетъ охватить большее пространство. Способности начальниковъ и умѣнье ихъ быстро приложить къ дѣлу свои познанія еще больше увеличиваютъ значеніе флота и такъ уже сильнаго по числу своихъ судовъ. Хотя и было уже доказано, что быстрота дѣйствій доставляетъ ту же выгоду и слабѣйшему флоту, но суть не въ этомъ. Отъ быстрыхъ и рѣшительныхъ дѣйствій на морѣ нисколько не уменьшится время для высадки войскъ, или для операцій противъ вышедшаго въ море непріятеля. Если какой либо флотъ намѣревается сдѣлать нападеніе на непріятельскую территорію, то флотъ чуть-чуть слабѣйшій, или даже равный по силѣ нападающему, если только онъ не разбитъ, явится большой угрозой послѣднему.

Кромѣ того, предположивъ, что начальники флотовъ съ обѣихъ сторонъ одинаково способны, всетаки лучшій флотъ при новыхъ средствахъ долженъ выиграть больше отъ быстрыхъ и рѣшительныхъ дѣйствій и результаты морской побѣды или пораженія почувствуются скорѣе и сильнѣе, чѣмъ прежде. Въ концѣ концовъ, на паровой флотъ напасть гораздо труднѣе, чѣмъ на парусный, вся движущаяся сила котораго зависѣла только отъ парусовъ. Этотъ послѣдній располагаетъ крайне ограниченными числомъ путей, вслѣдствіе чего направленіе движенію судовъ можетъ быть опредѣлено достаточно точно. Парусное судно не можетъ выйти изъ порта ночью, чтобы къ разсвѣту очутиться на сотни миль отъ него. И нѣсколько такихъ судовъ, за которыми наблюдаетъ крейсеръ, не могутъ тотчасъ же броситься по совершенно различнымъ направленіямъ. Болѣе тихоходное парусное судно при преслѣдованіи имѣетъ мало шансовъ на то, чтобы ускользнуть. Паровое же судно уже спасено, если только его, вслѣдствіе темноты или туманной погоды, потеряли изъ вида. Какъ эти, такъ и всѣ другія разсужденія ясно показываютъ, что превосходство на морѣ въ будущихъ войнахъ будетъ оказывать гораздо большее зна-

ченіе, чѣмъ прежде; что торговлю теперь легче защитить и что господство надъ моремъ имѣетъ теперь такое значеніе, какого не могли предвидѣть ни Ралей, ни Нельсонъ. Всѣ усовершенствованія современнаго оружія были направлены къ тому, чтобы увеличить его силу и въ тоже время устранить всѣ неопредѣленности, которыя, казалось, затемняли морской бой. Болѣе сильный флотъ могъ быть разбросанъ и даже поврежденъ штормомъ, который его противнику удалось избѣжать. Суда, наблюдавшія или блокировавшія непріятельскій портъ, могли быть отброшены далеко въ море сильнымъ вѣтромъ, который благопріятствовалъ выходу въ море непріятеля. Теперь этого не можетъ случиться; уменьшеніе всякихъ случайностей на морѣ благопріятствуетъ сильнѣйшему флоту. Запасъ угля является однимъ изъ судовыхъ элементовъ и имъ именно опредѣляется правоспособность судна. Уступивъ господство надъ моремъ, слабѣйшій флотъ встрѣчаетъ затрудненія по снабженію углемъ на дальнихъ станціяхъ, тогда какъ для сильнѣйшаго, вслѣдствіе этого, увеличиваются его выгоды. Правда, что изъ принадлежащихъ великимъ державамъ угольныхъ станцій хорошо обезпечены отъ нападенія только тѣ, которыя находятся на метрополіи, да и находящіяся въ заграничныхъ водахъ, если только онѣ охраняются надлежащимъ гарнизономъ, потребуютъ значительныхъ экспедицій для ихъ захвата. Въ отдаленныхъ моряхъ и станціяхъ, Великобританія является почти единственнымъ поставщикомъ угля и это ея громадное преимущество сохранится до тѣхъ поръ, пока она имѣетъ превосходство на морѣ. Для свободы дѣйствій флота, средства снабженія углемъ имѣютъ особо важное значеніе и затрудненіе въ этомъ при слабѣйшихъ силахъ могутъ подвергнуть опасности, испортить или помѣшать исполненію большого стратегическаго плана. Такимъ образомъ, съ какой бы точки зрѣнія мы ни смотрѣли, особо благопріятныя обстоятельства будутъ на сторонѣ того, кто окажется сильнѣйшимъ на морѣ.

Политическія условія, забвеніе военныхъ уроковъ или невѣрные совѣты отдѣльныхъ, стоявшихъ у власти лицъ, заставляли иногда пренебрегать значеніемъ и силою флота и въ тоже

время считать средствами обороны такія мѣры, которыя были лишь второстепенныя и недѣйствительныя.

Въ началѣ нынѣшняго столѣтія грозный опытъ войны научилъ націю полагаться на флотъ. За долгій затѣмъ періодъ мира, вмѣстѣ съ страннымъ непониманіемъ уроковъ Крымской кампаніи и Американскихъ войнъ, наступила реакція. Суда спасовали передъ защитниками Севастополя и Кронштадта, такъ сказать, спасовали передъ тѣми задачами, которыя не касались флота. Арміи въ концѣ концовъ достигли ничтожныхъ результатовъ; укрѣпленія, защищаемыя стойкимъ гарнизономъ, состоящимъ изъ гениальныхъ солдатъ, оказываютъ сильнѣйшее сопротивленіе, которое является еще болѣе поразительнымъ вслѣдствіе того, что за сорокъ лѣтъ мира вся исторія осадъ была забыта. Поэтому въ умахъ того поколѣнія въ Англіи, которое не знало морскихъ войнъ, армія и крѣпости представились главнымъ средствомъ и оплотомъ защиты для величайшихъ морскихъ государствъ. Вслѣдствіе этого, въ концѣ 1850-хъ годовъ и въ 60-хъ явилась въ Англіи эпоха постройки крѣпостей и такимъ образомъ была принята политика пассивной обороны. Естественнo, что вслѣдъ затѣмъ допустили ослабленіе флота до того, что ежегодныя ассигнованія на новое судостроеніе во Франціи сравнивались или даже превзошли англійскія и Франція, по прошествіи нѣсколькихъ лѣтъ послѣ поражений 1870—71 гг., начала неуклонно увеличивать свой флотъ. Надо ли напоминать здѣсь, что громадныя затраты для усиленія средствъ пассивной обороны, принятой въ 1859 году, задержали ростъ англійскаго флота.

Послѣ того, какъ въ 1878 и 1885 гг. было изъ страха истрачено много милліоновъ, англичане убѣдились, что государство совершенно не готово къ войнѣ и средства пассивной обороны, хотя по теоріи и были удовлетворительны, но все же не соответствовали тому, что требовалось для войны. Разница между тѣмъ безпокойнымъ состояніемъ, въ которомъ находилась Англія въ 1878 и 1885 гг. и спокойной увѣренностью въ началѣ 1897 года, является такимъ урокомъ, который имѣетъ историческое значеніе.

«*Актъ національной обороны 1889 года*» появился исключительно благодаря усиліямъ морскихъ писателей и авторитетовъ, которые, указывая на исторію и взывая къ опыту, заставили наше (англійское) правительство почувствовать опасность. Съ этого момента усилія націи вновь были направлены на флотъ и все то, что нынѣ требуетъ морское министерство, охотно утверждается парламентомъ. Мы теперь опять имѣемъ флотъ достойный Великобританской имперіи и видимъ, какое громадное политическое значеніе имѣетъ восстановление боевой силы нашего временно ослабнувшаго флота. Нельзя опредѣлить, какъ долго будетъ продолжаться такое движеніе, которое замѣчается въ теченіе послѣднихъ 8—10 лѣтъ. Не есть ли это реакція, которая произошла вслѣдствіе долгаго періода мира; не можетъ ли вслѣдъ за этимъ пробужденіемъ націи въ пользу флота послѣдовать новый періодъ усыпленія; не пропала ли совсѣмъ, или только временно отсутствуетъ та сила, которая съ 1815 года старалась отвлечь общественное вниманіе отъ флота; не существуютъ ли до сихъ поръ мечты о томъ, чтобы наши войска опять присутствовали на боевыхъ поляхъ Европы? На всѣ эти вопросы пока нельзя отвѣтить утвердительно.

Основными принципами обороны Британской имперіи признаются нынѣ слѣдующіе: во время войны, морскіе пути и средства сообщенія имперія должна имѣть въ своихъ рукахъ; если ихъ удержать не сумѣютъ, то, какъ бы ни была велика армія, какъ бы ни были технически совершенны фортификаціонныя укрѣпленія, ничто не можетъ предотвратить разрушенія государства. «*Ничто такъ ни помогло бы любой изъ великихъ державъ поразить Англію, какъ потеря ею юсподства на морѣ, потому что тогда, чтобы привести Англію къ позорной капитуляціи, не надо высаживать на ея территорію ни одного солдата, ибо сила или паденіе Англіи обусловливаются ея флотомъ*». Это самое высказали въ 1888 году три самыхъ лучшихъ нашихъ адмирала (*).

Такое положеніе въ равной мѣрѣ примѣнимо и къ каждой изъ составныхъ частей имперіи. Понятно, что и сохранивъ

(*) W. Dowell, R. Vesey Hamilton и F. Richards.

господство надъ моремъ, все же Индія и Канада могутъ быть потеряны; хотя, съ другой стороны, нельзя ничего защитить, потерявъ морское господство. Сосредоточивъ же все вниманіе надъ тѣмъ, что невѣрно называютъ «средствами мѣстной обороны» (напримѣръ, надъ мѣстными военными задачами въ Индіи; надъ тѣми требованіями, какія военная техника предъявляетъ къ каждой отдѣльной крѣпости, или надъ нуждами отдѣльной колоніи), легко будетъ затемнить и вышеуказанные главные принципы. Оборона Британской имперіи не можетъ состоять изъ отдѣльныхъ, не связанныхъ между собою средствъ. Въ каждой отдѣльной мѣстной оборонѣ и въ совокупности правительственныхъ средствъ должна заключаться сущность нашей колоніальной политики. Относительно же всѣхъ иностранныхъ державъ, для насъ только господство надъ моремъ должно составлять главнѣйшую заботу.

Не подвергается ли опасности наше морское господство въ виду движенія Россіи отъ Каспійскаго моря къ границамъ Индіи? Если не подвергается, то для чего же этотъ потокъ пустословія и продолжительная дипломатическая война, въ результатъ которой получилось лишь охлажденіе двухъ націй. Военная окупация Египта—нужна ли она для нашего господства надъ моремъ? Какъ морская держава, очутится ли Англія въ неловкомъ положеніи отъ занятія русскими Константинополя, находящагося на 24—26-ти часовомъ переходѣ отъ Севастополя? Временное владѣніе Кипромъ—дастъ ли Англіи возможность имѣть какую-либо военно-морскую выгоду въ будущей войнѣ?

Въ основѣ подобныхъ вопросовъ заключается «доктрина о значеніи флота». Если за основу національной политики принять рѣшеніе господствовать надъ моремъ, то, въ такомъ случаѣ, яркій историческій лучъ свѣта проникаетъ чрезъ потемки сомнѣній и затрудненій.

II.

Основные принципы обороны Великобританіи и ея колоній.

Современное состояніе Британской имперіи не встрѣчаетъ ничего себѣ подобнаго во всемірной исторіи. Въ настоящее

время разнородные интересы настолько велики, что они не только во много разъ превосходятъ все пережитое по историческому опыту, но и политическія условія не имѣютъ ничего подобнаго въ прошломъ. Съ одной стороны, морская торговля древней Греціи, Карфагена и Рима, какъ въ XVIII вѣкѣ торговля Голландіи, Испаніи и Франціи была очень обыкновенная, а съ другой стороны — самоуправленіе колоній, на подобіе существующаго теперь въ Канадѣ, южной Африкѣ и Австраліи, никогда прежде не существовало. Вслѣдствіе тѣхъ богатыхъ и разнообразныхъ уроковъ, которые намъ даетъ опытъ прошлаго, принципы обороны морскаго государства выступаютъ яснѣе и опредѣленнѣе. Что же касается того, какъ примѣнить эти принципы къ дѣлу, то въ этомъ отношеніи мы не встрѣчаемъ никакихъ указаній на страницахъ исторіи. Задача наша совершенно новая; теперешнее понятіе о колоніи есть продуктъ конца XIX столѣтія. Историкъ Бэркъ (Burke) ясно предвидѣлъ то, что теперь произошло, когда написалъ:

«Я всегда держался того мнѣнія, что всякая болѣе или менѣе значительная часть британскихъ владѣній должна управляться сама, какъ бы страна свободная; я зналъ, что, въ противномъ случаѣ, Сѣверная Америка, если бы только она усилилась, то, при благопріятныхъ обстоятельствахъ, она скоро сбросила бы съ себя ярмо, которое явилось бы для либеральныхъ умовъ невыносимымъ и казалось бы, что происхождение ея вызвано Англіей меньше, чѣмъ какою-либо другою страной въ свѣтѣ».

Свободныя учрежденія, установленныя въ метрополіи, должны бы быть введены и расширены въ ея колоніяхъ; но это знаніе было приобрѣтено Англіей дорогою цѣною — потерей Америки.

Во время той великой войны, которая началась въ 1775 году открытіемъ враждебныхъ дѣйствій между сѣверо-американскими колоніями и Великобританіей, жизненные интересы которой она именно и защищала и кончившейся въ 1783 году Версальскимъ миромъ, національныя средства англичанъ находились въ крайней степени напряженія. Въ 1781 году, Великобританія, безъ всякой внѣшней поддержки, вела борьбу

съ Франціей, Испаніей, Голландіей и съ возставшими сѣверо-американскими колоніями. Эта великая борьба велась главнымъ образомъ на морѣ и какъ говоритъ американскій капитанъ Мэхенъ: «морская сила Великобританіи не соотвѣтствовала тогда тому дѣлу, которое ей предстояло». Американская независимость была завоевана флотами Франціи, Испаніи и Голландіи. За все время этого критическаго періода, англійскій народъ извлекалъ нѣкоторую выгоду изъ своихъ колониальныхъ владѣній, но не получалъ отъ нихъ никакой матеріальной помощи. Въ дѣйствительности враждебное отношеніе сѣверо-американскихъ колоній является прямымъ результатомъ дурной политики, которая повела въ войнѣ и явилась причиной общаго ея неуспѣха.

Съ 1793 по 1814 годъ, съ однимъ короткимъ промежуткомъ, Великобританія вела новую войну въ обширныхъ размѣрахъ, въ которой снова принимали участіе Франція, Голландія и Испанія, тогда какъ Россія, Швеція и Данія также угрожали ей, составивъ такъ называемый «Сѣверный вооруженный нейтралитетъ». Эта замѣчательная война талантливо описана тѣмъ же капитаномъ Мэхенъ, сочиненія котораго вообще должны внимательно читаться повсюду, гдѣ только развѣвается британскій флагъ. Мы приводимъ отъ него слѣдующее краснорѣчивое заключеніе:

«Казалось, что Великобританія вступила въ борьбу съ Франціей, встрѣчая поддержку со стороны многихъ европейскихъ государствъ. Но одинъ за другимъ покидали ее союзники, пока она, съ населеніемъ на $\frac{2}{3}$, противъ французскаго и съ вооруженной противъ нея Ирландіей, не очутилась лицомъ къ лицу передъ сильнымъ напоромъ французской революціи. Она снова пытается составить коалицію, которая однако пресѣкается побѣдоноснымъ мечемъ французской арміи; тогда она опять обороняется одна, пока уничтоженіе союзнаго флота Нельсономъ у Трафальгара (1805 г.) даетъ ей возможность занять наступательное положеніе въ Испаніи, что и оказалось осуществимымъ только благодаря ея побѣдамъ и ея господству на морѣ». Такая морская и сухопутная побѣда—та побѣда, которая была предвѣстникомъ эпохи продолжитель-

наго мира, дала въ результатѣ сохраняющееся до сихъ поръ морское превосходство Англіи, положила основаніе для ея современной колоніальной системы и дала этой системѣ возможность безпрепятственно развиваться.

Въ этой гигантской борьбѣ, гдѣ рѣшалась судьба британскаго народа, средства колоній играли однако второстепенную роль. За время той долгой войны, на колоніи смотрѣли, какъ на необыкновенныя части государства, которыя (въ силу того, что потеря территоріи сопряжена съ потерей чести и престижа) метрополія на свой собственный счетъ должна была защищать насколько было возможно. Торговля ихъ являлась монополіей государства и вообще война, какъ это прекрасно понималъ Наполеонъ I, представлялась борьбой изъ-за главенства въ торговлѣ. Въ то время еще не признавали колоній самостоятельными источниками національной силы. Напримѣръ, въ началѣ нашей колоніальной эпохи, на Ньюфаундлендѣ смотрѣли, какъ на первостепенную вещь. «Успѣшное нападеніе на ньюфаундлендскую флотилію рыбаковъ», сказалъ Ралей, «было бы величайшимъ несчастіемъ для нашихъ интересовъ», такъ какъ плававшіе тамъ рыбаки были главнымъ устоемъ и поддержкой для американскихъ колоній.

Въ концѣ XVIII столѣтія первое положеніе заняла Восточная Индія; покрайней мѣрѣ ея торговля составляла тогда $\frac{1}{4}$ часть всей англійской торговли. «Если бы мы потеряли тамъ наши острова», писалъ Нельсонъ, «то Англія такъ настойчиво потребовала бы мира, что должны были бы смириться».

Мэхенъ показаль, что съ 1793 по 1800 годъ потери, понесенныя британской торговлей, не превышали $2\frac{1}{2}\%$, а это доказываетъ, какой ничтожный результатъ для ущерба нашей морской торговли былъ достигнутъ союзными противниками въ тотъ критическій періодъ времени! Послѣ же того, какъ Великобританія, благодаря побѣдамъ флота, приобрѣла господство надъ моремъ, торговля ея стала неуклонно возрастать. Въ 1800 году, вся торговля Великобританіи была около 112 мил. ф. стер. и по офиціальному отчету въ 1893 году возрасла до 970 мил. Если мы возьмемъ Суэцкій каналъ за

масштабъ для 1893 года, то получимъ слѣдующія цифры, выражающія въ процентахъ торговлю трехъ главнѣйшихъ морскихъ державъ:

Великобританія	74,18%.
Германія	7,43
Франція	6,53

Отчетъ за 1895 годъ о паровыхъ судахъ даетъ слѣдующія цифры:

	Пароходовъ.	
	Свыше 17 узл.	Итого.
Великобританія.	90	7185
Германія	14	912
Франція.	17	555

Развитіе колоній, на которыхъ больше всего и основывается это господство, просто колосально. Канада, сдѣлавшаяся британской территоріей въ 1763 году, была послѣдовательно: военнымъ поселеніемъ, провинціей съ конституціей, дарованной ей въ 1791 г. и очень расширенной въ 1859 г., пока наконецъ въ 1867 г. не была создана изъ нея могущественная федерація. Населеніе съ 300 000 человекъ въ 1812 г. возросло до 5 милл.; доходы достигли 8 мил. ф. ст., внѣшняя же торговля—49 мил. ф. стерл. Мысъ Доброй Надежды, возвращенный по Амьенскому миру Батавской республикѣ и снова захваченный въ 1806 г., за эти 90 лѣтъ сдѣлался большой самоуправляющейся колоніей съ населеніемъ почти 2 милліона и съ торговлей около 25 мил. фунт. стерл. Восточная Австралія, имѣвшая въ 1810 г. единственное поселеніе въ 9000 душъ, образовала изъ себя Новый Южный Валлисъ, Викторію и Квинслендъ, съ общимъ населеніемъ болѣе 2 милліоновъ и съ торговлей около 81.600.000 фунт. стерл. Новая Зеландія, сдѣлавшаяся британской территоріей только въ 1840 г., имѣетъ уже населеніе не менѣе 600.000, занимающееся развитіемъ богатствъ страны и торговлей, годовой оборотъ которой свыше 16 милл. ф. стер.

Мѣсто не позволяетъ здѣсь привести полный списокъ всѣхъ нашихъ колониальныхъ пріобрѣтеній за это столѣтіе. Въ

1800 году не было ни одной колоніи съ такимъ самоуправленіемъ, какъ мы теперь понимаемъ это слово. Теперь существуетъ 11 британскихъ владѣній, съ дарованнымъ имъ контролемъ надъ своими собственными дѣлами; 11 сильныхъ, появившихся на свѣтъ центровъ, распространяющихъ вокругъ себя начала гражданской свободы и перенятыхъ ими отъ метрополіи. Произошла полная перемѣна въ нашихъ взглядахъ на колоніи. такъ что то, что предвидѣлъ Бэркъ, полностью оправдалось. «Относительно колоній», какъ объ этомъ писалъ 25 лѣтъ тому назадъ Гладстонъ, «мы пришли постепенно къ тому драгсцѣнному сознанию, что въ полной независимости заключается тотъ секретъ, что свобода одинаково служить къ благополучію метрополіи, къ прочному и хорошему существованію колоній и къ сохраненію цѣлости имперіи. Будучи не больше, чѣмъ во время Бэрка, стѣснены запрещеніями, досмотрщиками, пошлинами и штрафами, колоніи торговлю съ чужими странами развили до 79 мил. ф. стер. — ту торговлю, которая прежде была неизвѣстна и которая по своему значенію для государства имѣетъ политическую важность».

Великолѣпныя фабрики имперіи такимъ образомъ построены на коммерческихъ началахъ. Созданіе ихъ не было вызвано предвзятой идеей, не было оно и случайнымъ; это есть продуктъ естественныхъ силъ, вызванный гевіемъ свободнаго народа. Изъ всѣхъ условій, вызвавшихъ ихъ постройку, только одно было существенно важнымъ: стремленіе къ морскому могуществу, появившееся во время саксонскихъ королей и пережившее длинный рядъ великихъ мореплавателей, достигло высшей силы во время войнъ Французской революціи. Морское превосходство, окончательно установленное битвой при Трафальгарѣ, являлось необходимой гарантіей того, чтобы развитіе колоній было обезпечено; подъ защитой британскаго флота, развитіе это достигло теперешнихъ размѣровъ. Теперь намъ только угрожаютъ, хотя защита нашихъ колоній силой окончилась въ 1814 году и обширная торговля имперіи стала свободно процвѣтать во всѣхъ моряхъ. Если плодотворная колониальная система, которая нынѣ встрѣчаетъ сочувствіе и во Франціи и Германіи, не расхваливается въ Великобританіи

и если не всегда была оказана помощь второстепеннымъ цѣлямъ, то всетаки всѣмъ своимъ успѣхомъ и благополучіемъ наши колоніи обязаны метрополіи. Умъ человѣческій зачастую не изслѣдуетъ причины обычныхъ явленій и даже теперь не вполне понято, насколько колоніи обязаны флоту.

Пространство Британской имперіи достигаетъ 11000000 кв. миль и включаетъ въ себѣ половину самыхъ удобныхъ пунктовъ земного шара. Число британскихъ подданныхъ покрайней мѣрѣ 346 милл., изъ коихъ 50 мил. нашей собственной расы. Общая сумма государственныхъ доходовъ достигаетъ 197 милл. ф. стер.; расходы на армію и флотъ составляютъ около 53 мил. ф. стер., изъ которыхъ на долю колоній приходится около 1½ милл. Численность береговыхъ войскъ больше милліона; изъ нихъ почти 453000 — настоящія войска и добавокъ имѣется болѣе 300000 человѣкъ, получившихъ въ юные годы военную подготовку.

На основаніи только-что приведенныхъ данныхъ, Британская нація, по своей силѣ и средствамъ, не имѣетъ соперниковъ и, имѣя вполне совершенную организацію обороны, могла бы не бояться нападеній. Если до сихъ поръ не существуетъ еще довѣрія къ собственной силѣ, то причины этого ясны; въ этомъ случаѣ существуетъ, съ одной стороны, широко-распространенное и имѣющее прочное основаніе убѣжденіе въ нашей неготовности, а съ другой стороны — курьезная наклонность къ самоуниженію въ военныхъ вопросахъ. Милліоны штыковъ великихъ державъ Европы смущаютъ нашъ умъ и въ нашемъ воображеніи часто встаетъ ужасная драма 1870—71 г. Незамѣтно для себя, мы измѣряемъ нашу силу по континентальной мѣркѣ, забывая всю нашу исторію и наши особые условія. Хотя соперники наши и стараются, какъ это естественно, увѣрить насъ въ нашей неспособности, тѣмъ не менѣе есть указанія на то, что дремлющая сила британской націи не остается незамѣченной и что та удивительная сила, которую нація выказывала во всѣ тяжелыя времена, въ періодъ послѣдняго испытанія, не утратилась еще совсѣмъ изъ памяти. О націяхъ, какъ и объ отдѣльныхъ индивидуумахъ, побольшей части судятъ по собственной своей оцѣнкѣ. Одной изъ

главныхъ причинъ нашей общей непопулярности является то кажущееся несоотвѣтствіе, которое существуетъ между торговою дѣятельностью, обнаруженною нами во всѣхъ частяхъ свѣта и организаціею нашей боевой силы. Старый взглядъ на колоніи, какъ на собственность метрополи, уже исчезъ. На нихъ теперь смотрятъ какъ на составныя части имперіи, содѣйствуя ея средствамъ, престижу и устойчивости. Декинъ подразумѣвалъ всю націю, когда объявилъ: «мы не можемъ себѣ представить такихъ обстоятельствъ, при которыхъ колоніи были бы унижены или силы ихъ ослаблены, причемъ сама имперія не была бы унижена, ослаблена или уменьшена».

Въ большей или меньшей степени, но, во всякомъ случаѣ, общее благосостояніе всѣхъ частей имперіи зависитъ отъ морской торговли, причемъ большая часть привозимыхъ продуктовъ существенно важны для государства. Для Канады, Южной Африки и Австраліи, прекращеніе на продолжительный срокъ сообщеній по океану могло бы оказаться гибельнымъ. Индія все больше и больше становится чувствительной даже къ меньшимъ колебаніемъ торговли. Сингапуръ и Гонгъ-Конгъ есть ничто иное, какъ большіе путевые центры, неимѣющіе въ этомъ отношеніи никакихъ собственныхъ внутреннихъ средствъ для существованія. Слѣдовательно, главнѣйшее положеніе государственной обороны состоитъ въ томъ, чтобы имѣть флотъ, способный обезпечить морскіе пути. Торговля, которая должна не прекращаться во время войны, можетъ быть защищена на морѣ и укрѣпленные порты, которые для Великобританіи не имѣютъ первостепенной важности, по сравненію съ тѣми, какіе необходимы для обезпеченія свободного плаванія коммерческихъ судовъ, представляютъ ничтожное значеніе.

О крейсерахъ противъ торговаго флота говорятъ теперь, какъ будто о какомъ-то новомъ военномъ средствѣ, какъ о какой-то новой опасности для государства. Въ дѣйствительности же, это самая старая система, посредствомъ которой морскія державы пытались нанести вредъ противникамъ. Противъ Великобританіи система эта примѣнялась неоднократно; въ началѣ нынѣшняго столѣтія она примѣнена была очень обдуманно, для чего Наполеонъ воспользовался всѣми имѣвши-

мися въ его распоряженіи средствами; но всетаки она провалилась окончательно и Наполеонъ, потерпѣвъ неудачу на морѣ, въ отчаяніи изобрѣлъ такъ называемую «континентальную систему», которая для того, чтобы она была дѣйствительна, требовала военного господства и вслѣдствіе того была причиной паденія ея изобрѣтателя. Изъ исторіи мы ясно видимъ, что только то государство можетъ съ успѣхомъ воспользоваться крейсерами, которое приобрѣло физическое или моральное превосходство надъ боевымъ флотомъ своего противника. То разсужденіе, что слабѣйшее государство, сберегая свои броненосцы въ портахъ и уклоняясь отъ боя, можетъ тѣмъ не менѣе прекратить торговлю противника, не можетъ быть доказано никакими разсужденіями и никакими примѣрами. Громадное количество британскихъ парусныхъ судовъ привяжетъ къ себѣ во время войны часть военныхъ судовъ и это обстоятельство, при обсужденіи государственной обороны, конечно надо имѣть въ виду. Съ другой же стороны, паровой коммерческій флотъ, вслѣдствіе своей подвижности, разумѣется, подверженъ нападенію, но вслѣдствіе того, что онъ имѣетъ возможность въ опасныхъ мѣстахъ разбѣгаться въ разныя стороны и вслѣдствіе того, что тѣ мѣста, гдѣ замѣчается наибольшее скопленіе паровыхъ судовъ, могутъ быть оберегаемы, его защитить гораздо легче, чѣмъ ту торговлю, которая подъ защитой британскаго военного флота процвѣтала въ минувшія войны. Кромѣ того, теперь съ недостижимой прежде выгодой можетъ быть примѣнена система конвоированія судовъ. Наконецъ, Американская война показала, съ какими затрудненіями сопряжена блокада коммерческихъ судовъ; за время этой войны существовала масса пароходовъ, совершавшихъ рейсы въ южные порты съ правильностью почти почтовыхъ пароходовъ, несмотря на всѣ усилія воспрепятствовать этому, при чемъ не слѣдуетъ забывать, что конфедераты не обладали мореходными судами.

Главную обязанность военнаго флота должна составлять защита морскихъ сообщеній имперіи. Такое опредѣленіе я предпочитаю всякому другому, потому что только оно одно совершенно понятно и потому что этимъ опредѣленіемъ выражается широкій взглядъ на отношенія флота ко всей имперіи и, бла-

годаря такому опредѣленію, уясняется невѣрность тѣхъ взглядовъ, которые иногда высказываются какъ въ самой Англіи, такъ и въ ея колоніяхъ. Флотъ является и долженъ быть главнымъ средствомъ защиты имперіи; дѣятельность его не можетъ быть ограничена какимъ-либо однимъ мѣстомъ; будучи совершенно свободной силой, онъ является дѣйствительнымъ средствомъ при оборонѣ государства. Эскадры Канала и Средиземнаго моря столь же важны для Австраліи, какъ и та эскадра, которая находится въ австралійскихъ водахъ; интересы Великобританіи въ Китаѣ защищены также хорошо, какъ и въ самомъ Каналѣ.

Что такой взглядъ встрѣчаетъ сочувствіе, доказывается слѣдующими выдержками изъ колоніальныхъ газетъ, издающихся за 6500 миль отсюда. Въ газетѣ «*Саре Times*» говорится:

«Мы должны усиливать, а не раздроблять силы нашего флота. Нельзя считать идеаломъ ближайшаго будущаго, чтобы ничтожный флотъ колоній, какъ объ этомъ зачастую болтаютъ многіе, могъ бы сослужить такую же службу, какую сослужилъ въ Саломинской бухтѣ флотъ аѳинянъ при нашествіи мидянъ. Въ будущемъ надо стремиться къ тому, чтобы центральная власть несли отвѣтственность за безопасность имперіи подобно тому, какъ она держала и прежде и единолично руководила бы тѣмъ сильнымъ оружіемъ, которымъ она обладаетъ; тогда какъ разбросанныя и находящіяся подъ протекторатомъ части имперіи, помѣрѣ силъ своихъ, должны были бы стараться ей въ этомъ помогать».

Въ газетѣ «*Brisbane Courier*», въ статьѣ: «О громадной важности для Великобританіи командовать надъ австралійскими водами», было добавлено:

«Во всемъ свѣтѣ нѣтъ другого съ четырехъ милліоннымъ населеніемъ государства, которое всю свою большую торговлю имѣло бы столь подверженной риску въ океанѣ. Торговля эта, только благодаря покровительству британскаго флота, достигла теперешнихъ размѣровъ и все продолжаетъ возрастать. Флагъ этотъ представляетъ изъ себя силу, которая сохранила намъ миръ въ океанахъ».

Я не предполагаю касаться очень жгучаго вопроса объ общемъ распредѣленіи на колоніи издержекъ по содержанію преимущественно одной національной силы. Когда вполне поймутъ главный вопросъ о государственной оборонѣ, этотъ вопросъ разрѣшится самъ собой. Охотно принятая австралійскими колоніями система, хотя въ нѣкоторомъ отношеніи не совершенна и задумана въ недостаточно общемъ духѣ, всетаки указываетъ на пробуждающееся чувство общности интересовъ и общей отвѣтственности. Въ тоже время я долженъ указать, что флотъ долженъ быть однороденъ въ своей организаціи и во время войны контроль надъ нимъ долженъ исходить изъ одного только управляющаго центра. Есть правда нѣсколько портовъ, гдѣ мѣстный небольшой флотъ можетъ оказаться полезнымъ, но тотъ флотъ, который оберегаетъ водныя сообщенія и соединяетъ разбросанныя части имперіи, долженъ быть одинъ и нераздѣльный. Въ то время, какъ вооруженіе и содержаніе мореходныхъ колоніальныхъ судовъ обнаружило бы сумасбродную и бесполезную политику, но всетаки разбросанныя части имперіи могли, тѣмъ не менѣе, оказать драгоценную помощь въ оборудованіи портовъ и въ облегченіи созданія мѣстныхъ резервовъ командъ. Средства флота слишкомъ много сосредоточены въ самой Великобританіи. Каждую морскую станцію, насколько только возможно, слѣдуетъ сдѣлать способной всѣмъ снабжать и чинить суда тѣхъ отрядовъ, которые во время войны находятся въ ихъ водахъ. Принятая теперь система укомплектованія флота недостаточно удобна и въ нѣкоторыхъ колоніяхъ уже имѣются почти-что морскія силы, а въ другихъ превосходный для нихъ матеріалъ, который, если бы его періодически практиковать на боевыхъ судахъ и обучать на берегу обращаться съ морскимъ оружіемъ, то онъ могъ бы быть цѣннымъ въ случаѣ нужды резервомъ. Это можетъ дать ту выгоду, которою не обладаетъ ни одно другое государство, и на возможность такой выгоды слѣдуетъ обратить должное вниманіе при всякой системѣ государственной обороны.

Что же касается величины морской силы, то мнѣ не удобно высказывать свое мнѣніе. Могу сказать, однако, что

*

величина этой силы должна зависѣть отъ морскихъ силъ нашихъ возможныхъ противниковъ и что тѣ вычисленія, посредствомъ которыхъ стараются установить отношеніе между тоннажемъ нашей морской торговли и тѣмъ же военныхъ судовъ, ошибочны. Отвѣтственные морскія власти вполне способны указать, какое соотношеніе должно быть между нашимъ флотомъ и флотами тѣхъ государствъ, съ которыми мы должны быть готовы встрѣтиться и недавно возбуждшіяся въ этомъ интересъ въ общественномъ мнѣніи гарантируетъ то, что крайней мѣрѣ теперь не ослабнуть въ отчизнѣ къ этому усилія. Еще одинъ вопросъ нельзя оставить безъ вниманія. За время прежнихъ войнъ, наши противники могли превзойти насъ въ скорости судостроенія; теперь и мы обладаемъ этимъ громаднымъ преимуществомъ. Великобританія одна изъ всѣхъ государствъ можетъ вполне закончить постройку и вооружить мореходное судно въ 18 мѣсяцевъ.

Тотъ флотъ, который способенъ держать водные пути сообщенія открытыми, не составляетъ первый пунктъ государственной обороны, а онъ есть лишь главное условіе безопасности. Сколько бы ни собрали мы на берегу прекрасныхъ обученныхъ войскъ, какія бы тамъ ни были крѣпости, построенныя съ полнымъ блескомъ, какой только можетъ обнаружить современная наука, сами по себѣ они не могли бы сохранить за собою водные пути сообщенія имперіи. То и другое необходимо въ должной мѣрѣ; но, если бы произошелъ такой случай, что денежные средства государства истощились бы, то все, что потребуется для сухопутныхъ войскъ, будетъ рѣшительно отклонено.

Тотъ флотъ, который въ состояніи сохранить водные пути сообщенія открытыми, естественно будетъ достаточенъ для того, чтобы не позволить непріятелю ни вторгнуться въ Великобританію, ни въ одну изъ ея самоуправляющихся колоній. Непріятелю, въ виду превосходства флота противника, нельзя перевезти моремъ необходимыя войска, чтобы не подвергнуться судьбѣ Конфлана въ 1759 году, или чтобы его не постигло такое же несчастіе, какое случилось съ Египетскою экспедиціей Наполеона въ 1798 году.

Много разъ, предполагая сдѣлать высадку въ Англію, неизмѣнно рассчитывали, что дѣлу этому будетъ оказана помощь изъ самой Англіи. Даже Наполеонъ съ удивительной недогадливостью рассчитывалъ, что произойдетъ народное возстаніе, которое окажетъ ему услугу (*). Тотъ, кто будетъ собираться произвести высадку въ Англіи, ни на одну изъ частей имперіи не можетъ рассчитывать, какъ на союзницу; этимъ самымъ уничтожилось одно изъ главныхъ побужденій къ такого рода высадкамъ.

Небольшія экспедиціи, предпринимаемыя не съ цѣлью территоріальнаго захвата, а для нанесенія вреда непріятелю, какъ и въ прошлое время, безъ сомнѣнія, могутъ избѣжать встрѣчи съ болѣе сильнымъ непріятельскимъ флотомъ. Если экспедиція эта предпринимается на дальнее разстояніе, то задача ея дѣлается теперь болѣе опасной и трудной, чѣмъ прежде, вслѣдствіе того, что тутъ играетъ роль запасъ угля; но такой именно случай намъ и нельзя игнорировать. Сопровождаемыя ли войсками или же выполняемыя только крейсерами, такія экспедиціи имѣютъ видъ набѣга. Гдѣ бы ни были собраны необходимыя для веденія войны силы, мѣстныя средства обороны противъ набѣговъ всетаки необходимы. Гдѣ бы ни произошло скопленіе частной собственности, разъ только это мѣсто доступно со стороны моря, мѣстныя средства обороны ея всегда являются желательными (**). Этимъ оправдывается устройство государствомъ нѣкоторыхъ укрѣпленныхъ пунктовъ, существованіе которыхъ вызывается превосходствомъ нашего флота. Защищать эти пункты обязаны морскія силы, но подобно тому, какъ командующій большой сухопутной арміей, дѣйствующей въ такой мѣстности, гдѣ можетъ быть употреблена въ дѣло легкая кавалерія, долженъ позаботиться о защитѣ своихъ складовъ, такъ и то государство, которое

(*) Онъ не понималъ, что англичане, хотя и были недовольны своимъ правительствомъ, но всетаки крайне недовѣрчиво относились къ иностранцамъ.

(**) Такія мѣстныя средства обороны являются очевидно мѣрой, въ родѣ страхованія, и мѣру эту колоніи обязаны имѣть въ виду. Тѣ же средства, которыя необходимы для того, чтобы непріятельскій крейсеръ не могъ найти себѣ убѣжища, крайне просты и не вызываютъ особенныхъ расходовъ.

обладаетъ превосходнымъ флотомъ, должно обезопасить себя отъ тѣхъ небольшихъ силъ, которыя могутъ ускользнуть отъ его военныхъ судовъ. Непріятель въ такомъ случаѣ будетъ просто имѣть въ виду нанести возможно большій вредъ съ наименьшимъ рискомъ получить за это возмездіе; отсюда слѣдуетъ, что тѣ средства защиты, о которыхъ я говорилъ, могутъ быть весьма ничтожны по своей величинѣ, но должны быть расположены въ такомъ пунктѣ, который легче всего возможенъ для нападенія. Тотъ портъ, который непріятельскія силы, выйдя изъ своего убѣжища, могутъ атаковать на другой день, находится совершенно въ другихъ условіяхъ съ тѣмъ, который находится отъ такого убѣжища на четыре тысячи миль. Сюда входитъ масса техническихъ подробностей и разсужденій, въ которыя я не могу вдаваться. Главное, на чемъ я настаиваю,—это то, что весь вопросъ о выборѣ такихъ укрѣпленныхъ пунктахъ и о средствахъ необходимыхъ для ихъ защиты, является такимъ вопросомъ, разсматривать который надо при разборѣ общей линіи государственной обороны. Тутъ играетъ роль не число отдѣльныхъ географическихъ частей имперіи, интересы которыхъ требовали бы ихъ защиты, а вся имперія, объединенная могущественнымъ флотомъ. Въ мирное время, каждая изъ частей имперіи зачастую должна заботиться о собственныхъ своихъ интересахъ и это только показываетъ ея жизненность, но общеимперская защита не дѣлаетъ разницы между интересами колоній и самой Великобританіей.

Нѣкоторыя изъ колоній употребляли массу усилій для того, чтобы укрѣпить свои порты. На дѣло это они добровольно издержали большія суммы, въ то время какъ другія охотно ассигновывали суммы для той же цѣли. Въ тоже самое время правительства Великобританіи и Индіи назначили сравнительно громадныя суммы на укрѣпленіе подъ ихъ непосредственнымъ надзоромъ тѣхъ портовъ. Дѣло это разработано замѣчательно и если полученные результаты не вполнѣ удовлетворительны, то причину этого можно отыскать въ мѣстныхъ условіяхъ. Укрѣпленіе береговыхъ пунктовъ блестящее, причемъ сила ихъ заключается въ количествѣ и разнообразіи оружія. Если задать себѣ вопросъ: «какимъ образомъ можно сильнѣе всего

укрѣпить данный портъ, то тутъ является безчисленное количество требованій. Каждый знатокъ этого дѣла обнаружитъ въ немъ—или нѣсколько недостатковъ, или будетъ хлопотать объ усиленіи укрѣпленія порта, по его мнѣнію, крайне необходимымъ еще другимъ какимъ-нибудь оружіемъ; въ концѣ концовъ окажется, что портъ вполне укрѣпить нельзя. Суть же дѣла національной обороны требуетъ, чтобы вопросъ былъ поставленъ такъ: «портъ этотъ принадлежитъ морской державѣ, существованіе которой зависитъ отъ морской торговли и отъ того, насколько открыты порты; морскія средства возможнаго непріятеля и положеніе его базы неизвѣстно. Отъ внезапныхъ нападеній съ цѣлью нанесенія вреда, портъ этотъ долженъ быть огражденъ; тогда въ зависимости отъ географическаго его положенія, какія постоянныя средства обороны могли бы вы предложить?» Разница во взглядахъ относительно этого вопроса весьма существенна и можетъ случиться, что специалистъ по части разнаго рода укрѣпленій не въ состояніи дать авторитетнаго отвѣта.

Преувеличенныя, даже и раззорительныя издержки на дѣло береговой обороны являются небольшимъ зломъ. Давая національнымъ стремленіямъ невѣрное толкованіе противъ дурно обдуманыхъ укрѣпленій, выставляютъ тотъ главный упрекъ, что издержки на крѣпости, которыя, какъ учитъ исторія, примутъ весьма малое участіе во время войны, все возрастаютъ. Тотъ взглядъ, что укрѣпленіями можно восполнить слабость морскихъ силъ, кажется намъ очень опаснымъ. Къ счастью, есть указаніе на то, что такой взглядъ въ настоящее время встрѣчаетъ меньше сочувствія.

Непріятельское судно въ неукрѣпленномъ портѣ можетъ нанести строго опредѣленный вредъ. Суда, находящіяся въ этомъ портѣ, если только они находятся подъ выстрѣлами или не ограждены отъ нападеній со шлюпокъ, могутъ быть потоплены; точно также могутъ быть повреждены и доковыя сооруженія, если только они не защищены отъ выстрѣловъ. Городъ, правда, можетъ подвергнуться обстрѣливанію, но нанесенныя этимъ поврежденія не были бы очень велики и если бы не было подъ рукой другихъ средствъ пополнить это,

то ничего нельзя было бы достигъ похожаго на настоящую бомбардировку. Такимъ образомъ, чтобы нанести существенный вредъ, надо высадить войска (*). Отсюда видно, какая громадная выгода получается отъ обладанія сильнымъ береговымъ войскомъ. Уже одно знакомство съ мѣстностью дѣлаетъ эти войска очень сильными, а кромѣ того, численностью они превосходятъ непріятеля, который для нанесенія вреда имѣетъ очень мало времени и суда котораго, вслѣдствіе убыли личнаго состава, могутъ сдѣлаться непригодными для боя. Даже въ тѣхъ случаяхъ, когда береговыхъ укрѣпленій совсѣмъ не имѣется, присутствіе хорошо обученныхъ и хорошо вооруженныхъ войскъ можетъ оказать существенную защиту. Мало вѣроятно, чтобы тѣ мѣста, гдѣ такія укрѣпленія существуютъ, могли подвергнуться нападенію, развѣ только когда извѣстно, что они не вполне вооружены, и такія нападенія нельзя даже рекомендовать самой сильной морской державѣ. Нападенія на Бастилію и Кальви въ 1794 году, произведенныя въ малыхъ размѣрахъ, или недавнія въ большихъ на портъ Артуръ и Вейха-вей, являются такими предпріятіями, которымъ благопріятствуютъ побочныя обстоятельства. Въ этихъ дѣлахъ, какъ и въ сотнѣ другихъ случаевъ, береговыя укрѣпленія окончательно пали вслѣдствіе того, что находящіеся въ нихъ гарнизоны не могли принять участія въ бою. Даже съ мѣстной точки зрѣнія, на береговыя войска слѣдуетъ смотрѣть, какъ на весьма важный факторъ въ дѣлѣ береговой обороны. Забвеніе этого обстоятельства, надѣясь на силу своихъ крѣпостей, никоимъ образомъ нельзя извинить и китайцамъ.

Я указалъ на флотъ, какъ на оборонительную силу имперіи, но, тѣмъ не менѣе, по стратегіи, дѣйствія его должны быть наступательными въ томъ смыслѣ, что онъ, какъ и въ прежнее время, на непріятельскую береговую линію долженъ смотрѣть, какъ на его передовой постъ и, наблюдая за портами непріятеля, вызывать его на бой. Наступательная сила флота велика только въ морѣ. Мы не можемъ въ продолженіе всей морской

(*) Дѣло при Фуцау поразительно доказываетъ, какой можно нанести ничтожный матеріальный вредъ, если только не высаживать на берегъ войска.

войны предназначить нашихъ матросовъ для дѣйствія на сушѣ. Какъ въ Египтѣ (въ 1800 г.), на Маврикіѣ (въ 1810 г.) и въ массѣ другихъ случаевъ, является необходимость имѣть военно-сухопутныя силы. Для того, чтобы облегчить обязанность флота по обереганію морскихъ путей сообщеній, можетъ быть явится необходимость воспользоваться войсками для захвата такихъ пунктовъ, которые помогаютъ непріятелю оперировать на морѣ. Въ этомъ случаѣ, пользованіе сухопутной силой является болѣе экономичнымъ и болѣе рѣшающимъ, чѣмъ всякое другое дѣйствіе возможное для флота. Разсуждая далѣе, придемъ къ тому заключенію, что, держась оборонительной политики, не можемъ достичь скорого окончанія войны и она не дастъ намъ достаточной гарантіи на продолжительный миръ. Вслѣдствіе всѣхъ этихъ причинъ, подвижныя войска, но не постоянныя гарнизоны, являются дѣломъ первостепенно важнымъ. «Если мы хоть разъ принуждены будемъ держаться оборонительной политики, то, можетъ быть, прощай все», сказалъ Ралей.

Коль скоро флотъ достигнетъ физическаго и моральнаго превосходства, то сухопутная сила — дѣйствительно наступательное оружіе государства — сдѣлается свободной для всякаго рода дѣйствій. Вмѣшиваясь въ борьбу континентальныхъ державъ, рассчитывать на то, что передавъ какой-либо державѣ, обладающей двадцатью армейскими корпусами, своихъ два, мы тѣмъ самымъ составимъ приличную часть ея силы; такую идею, повторяю я, надо оставить какъ пустую мечту. Этимъ самымъ мы не поддержимъ національной чести и не обезопасимъ государственныя интересы. Такимъ путемъ нельзя настоящимъ образомъ выполнить свои обязательства передъ союзниками, если только таковыя существуютъ. Съ другой стороны, возможность воспользоваться тѣми же силами для десанта, при такъ называемыхъ союзныхъ экспедиціяхъ, предпринимаемыхъ противъ отдаленныхъ владѣній непріятеля, которому флотъ нашъ препятствуетъ сдѣлать тоже самое, оказывается для насъ сильнымъ оружіемъ. Не поддающіеся никакимъ численнымъ выраженіямъ, наступательную нашу силу составляютъ громадныя средства нашего парового флота, вмѣстѣ съ удоб-

ствами нашихъ гаваней, способныхъ облегчить морскія операціи, а также и наши военно-сухопутныя силы, если только эти послѣднія надлежащимъ образомъ къ тому приготовлены. Исторія ясно показываетъ, что въ военное время главною обязанностью военно-сухопутныхъ силъ имперіи является защита ея и что дѣятельность ихъ относительно защиты мѣста — будетъ ли то сама Великобританія или ея колоніи, есть прямо зависимая. Современныя условія только подтверждаютъ подобныя разсужденія. Тѣмъ не менѣе, по причинамъ весьма понятнымъ, эта главная задача государственной политики мало понята и вслѣдствіе этого стремленія къ наступательнымъ дѣйствіямъ вліяютъ на организанію нашихъ военныхъ силъ и дѣйствуютъ всѣ къ тому приготовленія.

За время прежнихъ войнъ, только Великобританія и Индія доставляли контингентъ людей и матеріалы для всѣхъ отдаленныхъ экспедицій. Настало наконецъ время, когда мы съ увѣренностью можемъ ожидать, что, въ главныхъ вопросахъ національной обороны, всѣ части Великобританіи будутъ дѣйствовать сообща. Численность войскъ колоній въ настоящее время превысила девяносто тысячъ и имѣтъ возможность располагать силой, находящейся въ отдаленныхъ пунктахъ, является очевидно выгоднымъ съ точки зрѣнія стратегіи. Патриотическій поступокъ Новаго Южнаго Валиса, въ 1885 году, обнаруживаетъ предъ нами другое удобство. Многія изъ колониальныхъ войскъ являются копіей таковыхъ же въ метрополіи и въ случаѣ осложненныхъ войнъ являются лучшими, чѣмъ европейскіе резервы. Нѣкоторыя же другія войска находятся въ нѣсколько заброшенномъ состояніи и колоніи не заботятся, чтобы создать у себя военную организацію. Много однако было сдѣлано въ этомъ направленіи въ послѣдніе годы, такъ какъ, дѣйствуя на общественное мнѣніе и общая зрѣло обдуманную поддержку со стороны метрополіи, благодаря энергіи и такту колониальныхъ правителей, почти достигли большихъ результатовъ.

Полковникъ Мэнъ, въ своемъ сообщеніи, сдѣланномъ въ «Королевскомъ колониальномъ институтѣ» въ декабрѣ 1895 года разсказалъ, что именно было сдѣлано въ этомъ направленіи

на Тринидадѣ; однако, по его словамъ, въ 1834 г. вся сила этого небольшого острова, состоявшая изъ 4500 войска, имѣла офицерами побольшей части вѣрно преданныхъ чужестранныхъ выходцевъ. Надо надѣяться, что и въ другихъ колоніяхъ превосходный матеріалъ для формированія войскъ только ждетъ руководителя.

Каждая колоніальная сила, какъ бы она ни была мала, должна смотрѣть на себя, какъ на составную часть всей военной организаціи имперіи и должна быть готова, если понадобится, дѣйствовать и внѣ своей территоріи. Съ стратегической точки зрѣнія, всю Великобританію, въ зависимости отъ морскихъ станцій флота, можно раздѣлить на части. Всѣ мѣстныя войска Канады, Вестъ-Индіи, Южной Африки, Австраліи и Китая должны быть приспособлены, въ случаѣ надобности, дѣйствовать въ любомъ мѣстѣ сферы тѣхъ морскихъ станцій, къ которымъ они принадлежатъ (*).

Регулярныя войска Великобританіи и Индіи всегда пригодны для службы въ какой угодно части свѣта. Въ случаѣ крайности, для выполненія того же самаго должна быть приспособлена и милиція, созданная по призыву; надо облегчить дѣло пользованія батальонами волонтеровъ для пополненія гарнизоновъ въ Средиземномъ морѣ. Я думаю, что войска эти благопріятно отнесутся къ такому вопросу, который трактуется о наибольшей возможной отъ нихъ пользы. Мнѣ кажется большою ошибкой—пріучить ихъ смотрѣть на себя, какъ на чисто оборонительную силу, которая дожидается непріятеля сидя дома, тогда какъ этотъ послѣдній можетъ прибыть туда только тогда, когда все дѣло государства проиграно.

Нечего опасаться того, что дѣло мѣстной обороны пострадаетъ отъ принятія такихъ мѣръ, которыя клонятся къ тому, чтобы военныя наши силы сдѣлать болѣе подвижными. Можно рассчитывать на то, что взглядъ этотъ будетъ поддержанъ въ каждомъ отдѣльномъ пунктѣ государства. Если бы какому нибудь мѣсту дѣйствительно угрожало нападеніе, то волон-

(*) Канада, Ньюфаундлендъ и Вестъ-Индія относятся къ сѣверо-американской станціи; Китай же я предпочитаю отнести къ австралійской.

теры навѣрняка не были бы оттуда высланы. Если бы опасность угрожала Мельбурну, то войска изъ Викторіи не были бы перевезены въ Тасманію. Такого рода случайности всецѣло зависятъ отъ положенія дѣлъ на морѣ и дѣйствительно опаснымъ будетъ то, когда, строго придерживаясь такой системы, мы не усилимъ, когда нужно, войска одной колоніи войсками другой; или когда, по причинѣ неготовности, мы упустимъ весьма важный стратегическій случай, воспользоваться которымъ было бы весьма выгодно для государства.

Регулярныя войска, подкрѣпленныя волонтерами въ предѣлахъ той сферы, которая назначена для оперированія колониальныхъ силъ, будутъ весьма полезны въ такихъ экспедиціяхъ, которыя безусловно необходимы во время большихъ войнъ. Регулярнымъ войскамъ, при поддержкѣ можетъ быть нерегулярныхъ, должна быть довѣрена защита сухопутной границы Индіи. Этотъ вопросъ для тѣхъ, кто плохо знаетъ эту страну, я разберу подробнѣе, ибо этотъ вопросъ я изучилъ тщательно, разбирая тѣ войны, которыя мы вели на границахъ Индіи; войны эти въ послѣдніе годы велись при хорошо поставленной желѣзно-дорожной системѣ, имѣя въ тылу многочисленное населеніе страны. Принимая во вниманіе тѣ многочисленные транспорты, которые требуются даже для такихъ ничтожныхъ экспедицій, которые происходили въ центральной Азіи, у меня явилось глубокое убѣжденіе, что еще много лѣтъ Россія не будетъ въ состояніи угрожать намъ серьезнымъ нападеніемъ. Планъ такого нашествія аляристы начертили уже очень легко; но я даже не могу представить себѣ, какимъ образомъ наши азіятскіе соперники достанутъ и прокормятъ то громадное количество вьючныхъ животныхъ, которое понадобится, чтобы съ достаточными силами перейти самую трудную границу въ свѣтѣ? Центральная Азія не можетъ служить базой для операцій противъ Индіи. Единственную желѣзнодорожную линію, которая отъ Каспійскаго моря идетъ внутрь страны на 170 миль къ границамъ Афганистана, нельзя сравнивать съ тѣмъ средствомъ сообщенія, которое даетъ возможность государству подвозить подкрѣпленія изъ Англіи къ устью Инда. Это странное недовѣріе къ

нашей военной силѣ, о которой я только-что говорилъ, препятствуетъ видѣть намъ, насколько усилилось въ послѣдніе годы боевое значеніе индійской арміи. У Россіи много задачъ въ Азіи, но нападеніе на Индію не стоитъ среди нихъ. Съ другой стороны, опасеніе за слабость нашихъ войскъ, которыя на дѣлѣ окажутся особенно сильными, явится для насъ очень выгоднымъ. Наша политика относительно Россіи, которая въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ характеризовалась недостаткомъ достоинства, можетъ быть замѣнена другой, при которой мы, молча, будемъ сознать нашу силу.

При обсужденіи вопроса о государственной оборонѣ нельзя обойти молчаніемъ нашу длинную береговую границу въ Сѣверной Америкѣ. Несмотря на недавнія печальныя событія, я не думаю, чтобы могъ возникнуть какой-либо основательный поводъ для войны между этими двумя расами; такая война была бы преступленіемъ противъ свѣта и свободы. Въ результатѣ, отъ этого обязательно получилось бы то, что на цѣлое столѣтіе остановилось бы распространеніе свободы англо-саксонской расой, чѣмъ она справедливо гордится и уничтожились бы блестящія надежды на будущее. Во всякомъ случаѣ, защиту нашей длинной береговой границы въ Канадѣ нельзя оставить безъ поддержки и пока желательно, чтобы она пользовалась той свободой, которая предоставлена главнымъ частямъ имперіи и она будетъ поддержана всѣми тѣми силами, какія мы имѣемъ въ нашемъ распоряженіи. Установить это положеніе — значитъ объявить взаимныя обязательства частей государства.

Хотя и возможно, но совершенно бесполезно представлять здѣсь подробный планъ государственной обороны. Я не имѣю намѣренія предлагать на бумагѣ тѣ схемы, которыя имѣютъ чисто академическій интересъ и предстоящая намъ практическая задача не можетъ быть рѣшена такимъ образомъ. Необходимо, первѣе всего, возбудить въ общественномъ мнѣніи сильный интересъ къ этому и должнымъ образомъ направить его. Тѣ пункты, на которые я желаю обратить вниманіе, могутъ быть выражены такъ:

1. Признавать за флотомъ оборонительную силу всей импе-

ріи — ту силу, которая защищаетъ отъ нападенія каждую ея часть, которая одна оберегаетъ торговлю, составляющую существенную силу для каждой части имперіи. Современемъ, такое сознаніе пріобрѣтетъ ту практическую форму, что каждая часть имперіи самымъ подходящимъ для себя образомъ будетъ оказывать поддержку національнымъ силамъ (*). Для тѣхъ колоній, для которыхъ нельзя придумать ничего другого, надо ограничиться денежной съ ихъ стороны помощью.

2. Придерживаясь строго опредѣленной политики, зависящей отъ тѣхъ особыхъ условий, въ которыхъ находится имперія, опредѣлить тѣ мѣры, какія надо принять для обороны каждого отдѣльнаго пункта.

3. Въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ имѣется подходящий матеріалъ для образованія мѣстныхъ войскъ, поощрить къ тому, чтобы силы эти, въ случаѣ нужды, пригодны были для дѣйствія въ предѣлахъ опредѣленной сферы. Правительство же метрополіи должно оказывать щедрую помощь войсками тѣмъ изъ колоній, которыя побѣднѣе.

4. Всѣ военныя силы имперіи должны быть соединены вмѣстѣ, причемъ такъ, чтобы каждая отдѣльная единица силы, кромѣ своей мѣстной номенклатуры, имѣла бы особый отличительный номеръ въ зависимости отъ общей организаціи обороны.

5. Децентрализовать морскіе и сухопутные запасы такъ, чтобы національныя силы каждой сферы были повозможности независимы въ моментъ объявленія войны. Распредѣленіе этихъ запасовъ должно быть сдѣлано въ зависимости отъ тѣхъ операцій, какія могутъ быть предприняты. Централизація военныхъ средствъ и подготовка ихъ только въ Великобританіи (что можетъ быть было необходимо въ началѣ нынѣшняго столѣтія), теперь, при измѣнившихся условіяхъ, является зломъ.

6. Дать полную возможность обсуждать и постановлять рѣшенія по всѣмъ тѣмъ вопросамъ, которые прямо или косвенно

(*) Изъ всѣхъ средствъ, денежныя взносы не составляютъ собою такой помощи, которую можно было бы принять. Въ этомъ случаѣ предпочтительнѣе имѣть, подобно Ньюфаундленду, морскіе резервы.

касаются обороны государства. Въ этомъ отношеніи, дѣло теперь поставлено не вполне удовлетворительно. Чувствуется дѣйствительная потребность въ такихъ совѣщаніяхъ, гдѣ были бы представители и мѣстныхъ интересовъ.

Если вышеприведенныя положенія примѣнить къ дѣлу, то получится, что имперія, въ цѣляхъ государственной обороны, образуетъ федерацію. Наша задача была бы выполнена, если бы существовала политическая федерація колоній по группамъ.

Лейтенантъ **М. Вуиновъ.**

ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ РУССКОЙ МОРСКОЙ ПѢХОТЫ, СТРОВОЙ БЕРЕГОВОЙ СЛУЖБЫ ВО ФЛОТЪ И ВЫДАЮ- ЩИХСЯ СУДОВЫХЪ ДЕСАНТОВЪ (1705—1895 гг.).

II (*).

Обученіе стровой береговой службѣ чиновъ флота, въ связи съ преобразованіями морскихъ командъ. Судовые десанты нынѣшняго столѣтія.

Въ 1810 году флотъ получилъ новое подраздѣленіе на 3 дивизіи, каждая дивизія на бригады, а бригады на экипажи 4-хъ ротнаго состава, по 400 человекъ въ экипажѣ. Экипажей было сформировано: въ Балтійскомъ флотѣ 52 корабельныхъ и 8 гребныхъ; въ Черноморскомъ флотѣ 31 корабельныхъ и 4 гребныхъ; въ Архангельскѣ и на Каспійскомъ морѣ— по 3 корабельныхъ экипажа. Морская артиллерія подраздѣлялась на 6 бригадъ: 4 балтійскія и 2 черноморскія; въ Каспійскомъ морѣ была одна артиллерійская рота. Въ это же время въ Камчаткѣ, изъ всѣхъ бывшихъ тамъ морскихъ командъ формируется «экипажеская рота», численностью 500 человекъ, причемъ недостающіе люди до этой цифры были взяты изъ мѣстныхъ казаковъ. Подобная же рота была сформирована въ Охотскѣ. Впослѣдствіи, эти обѣ роты перешли въ Николаевскъ-на-Амурѣ, а оттуда во Владивостокъ, гдѣ образовалась изъ нихъ Сибирская флотилія и нынѣшній сибирскій экипажъ.

Для обученія стровой службѣ въ экипажахъ были взяты инструкторы изъ мѣстныхъ войскъ, напримѣръ, въ Кронштадтѣ отъ егерскаго полка. Изъ каждого экипажа назначено было 4 унтеръ-офицера и 12 рядовыхъ, которыхъ надлежало приготовить въ инструкторы. Кромѣ того, для опыта была сформирована особая команда изъ двухъ офицеровъ, 5 унтеръ-офицеровъ и 60 нижнихъ чиновъ, которая, изучивъ фронто-

(*) «Морск. Сборн.» 1898 г. № 1.

вую службу, должна была обучать рекрутовъ береговому строю. Видя, что фронтвая служба въ морскихъ командахъ изучается медленно и очень слабо, морской министръ маркизь де-Траверсе, въ началѣ 1811 г., подтвердилъ предписаніями по всѣмъ портамъ, гдѣ только находились морскія команды, волю Государя о скорѣйшемъ обученіи строевой береговой службѣ чиновъ флота. Вслѣдствіе недостатка ружей, тесаковъ и другихъ принадлежностей въ морскихъ командахъ, было приказано немедленно принять оныя отъ мѣстнаго военнаго вѣдомства; для увеличенія числа занятій по строевой части, валовыя работы въ экипажахъ были сокращены донельзя и были сформированы «комиссіонерные» и «ластовые экипажи», послѣдніе изъ прежнихъ «гвардіоновъ», несшихъ брандвахтенную службу. Ссылаясь на недостатокъ людей въ ластовыхъ экипажахъ, командиры судовъ употребляли ввѣренныя имъ строевыя команды на валовыя работы и этимъ объясняли невысылку командъ на фронтвыя ученія и вообще слабое обученіе строевой береговой службы. Главный командиръ Кронштадтскаго порта донесъ объ этомъ морскому министру, прибавивъ отъ себя, что предстоящій вводъ судовъ въ доки и гавани очень задержать фронтвыя занятія съ командами; на высочайшемъ о семъ докладѣ послѣдовала резолюція: «команды неусыпно обучать фронту, не отвлекая другими работами, а главному командиру отвѣчать за несвоевременный вводъ судовъ»; результатъ былъ: суда были въ свое время введены въ доки, а команды не отвлекались отъ фронтвыхъ занятій. Главному командиру Кронштадтскаго порта, контръ-адмиралу Моллеру, было приказано немедленно сформировать изъ младшихъ юнговъ 4 роты, вооружить ихъ ружьями, а комендантъ Кронштадтской крѣпости долженъ былъ отрядить потребное число офицеровъ и нижнихъ чиновъ изъ мѣстныхъ войскъ для обученія этихъ юнговъ строю. Затѣмъ, изъ 8, 10 и 46-го корабельныхъ экипажей была сформирована особая бригада, подъ начальствомъ капитана-комодора Быченскаго; изъ другихъ экипажей эта бригада была пополнена до штатнаго положенія офицерами и нижними чинами, причемъ неспособные къ фронту были замѣняемы другими; инструкто-

рами въ эту бригаду были назначены лучшіе чины изъ мѣстныхъ гарнизонныхъ войскъ. Въ Архангельскѣ командиръ порта, адмиралъ Дезентъ, находившіеся у него экипажи обучилъ фронтовой службѣ весьма скоро при содѣйствіи мѣстныхъ гарнизонныхъ войскъ и весной 1812 года на смотру нижніе чины и офицеры этихъ экипажей уже не уступали въ строевомъ образованіи сухопутнымъ войскамъ. Въ Ревелѣ и Ригѣ морскія команды обучались офицерами и нижними чинами сухопутнаго вѣдомства, отряженными изъ корпуса князя Витгенштейна. По обученіи въ Кронштадтѣ 8, 10 и 46-го экипажей, каждому изъ этихъ экипажей было поручено обучать послѣдующіе экипажи.

По донесеніямъ командировъ экипажей и сухопутныхъ начальниковъ, производившихъ испытанія въ строевомъ образованіи морскихъ командъ, видно, что къ началу 1812 года уже всѣ эти команды были обучены посредственно фронтовой службѣ. Изъ имѣемыхъ архивныхъ дѣлъ видно, съ какой неохотой чины флота, въ особенности офицеры, приступили къ изученію фронтовой и гарнизонной службы; напримѣръ, стоявшій въ Ригѣ 39 экипажъ: офицеры этого экипажа своимъ упорствомъ въ нежеланіи обучаться фронтовой службѣ довели до того, что командиръ экипажа, капитанъ-лейтенантъ Быкачевъ, былъ отрѣшенъ отъ командованія экипажемъ по высочайшему повелѣнію и назначенъ за лейтенанта въ другой экипажъ, а офицеры получили строгій выговоръ и приказъ немедленно обучиться строю.

Подраздѣленіе въ строевомъ отношеніи, штаты, несеніе строевой и караульной службы въ экипажахъ, были введены по образцу, какъ велись они въ гвардейскомъ экипажѣ. По этимъ штатамъ вводились вновь въ экипажахъ: артельщики, барабанщики, флейтчики, ложники и слесари; установлены денежные смѣты на ремонтъ оружія; выданъ панцевый инструментъ; для обученія рекрутовъ отпущены были старыя ружья. Высочайшимъ повелѣніемъ было объявлено о тщательномъ содержаніи оружія, которое въ первое время, въ особенности по раздѣлѣ его на флотъ, содержалось въ крайне запущенномъ видѣ. О всякихъ измѣненіяхъ въ сухопутномъ уставѣ

*

немедленно передавалось черезъ инспекторскій департаментъ Главнаго морскаго штаба Его Величества, для введенія ихъ во флотскихъ командахъ; на инспекторскихъ смотрахъ обращалось особое вниманіе на строевыя ученія; было приказано передъ церковными парадами читать уставы. Дивизионные и бригадные командиры должны были обращать особое вниманіе на фронтową службу и слабыхъ къ строю немедля переводить въ ластовыя команды; такихъ слабыхъ оказывалось въ экипажахъ гребного флота до 50%, а корабельнаго отъ 18—35%. За слабое обученіе береговому строю, съ начальниковъ очень строго взыскивалось: такъ, въ 1823 году, капитанъ 1 ранга Дефабръ, командиръ 32 экипажа былъ отрѣшенъ отъ командованія за то, что его экипажъ представился плохо обученнымъ по строевой части на инспекторскомъ смотрѣ; въ 1818 году, Государь сдѣлалъ выговоръ морскому министру за то, что въ Петербургъ прибыли въ караулъ изъ Кронштадта нижніе чины разныхъ экипажей, что было противно уставу.

Въ 1816 году послѣдовало новое преобразование экипажей и изъ имѣемыхъ экипажей сформировано: для Балтійскаго флота 27; для Черноморскаго—17; для Каспійскаго—1 и для Бѣлаго моря—4 экипажа, причемъ корабельный и гребной экипажи слились въ одинъ общій «флотскій экипажъ» численностью около 1000 человекъ; прежнее подраздѣленіе флота на столь многочисленныя экипажи оказалось неудобно, такъ какъ экипажи имѣли очень малое число людей, а новые корабли имѣли большія судовыя команды и приходилось бы на одно судно назначать чиновъ изъ нѣсколькихъ экипажей.

Преобразование экипажей 1816 года, занявшее нѣсколько лѣтъ времени, отвлекло вниманіе отъ обученія фронтовой службъ во флотѣ, не успѣвшей еще укорениться въ командахъ и посему къ концу царствованія Александра I строевая часть, а вмѣстѣ съ нею нераздѣльная дисциплина во флотѣ—сильно упали. Государственныя дѣла послѣднихъ лѣтъ царствованія Александра I и утомленіе послѣ отечественной войны, отвлекли вниманіе монарха отъ прежней его слабости—фронтовой службы.

Съ восшествіемъ на престолъ Николая I, для приведенія въ болѣе строгій порядокъ службы во флотѣ, была образована комиссія «по преобразованію флота», которая очень налегла на фронтową часть во флотѣ. О ходѣ строевыхъ занятій въ частяхъ было приказано подавать письменныя донесенія въ инспекторскій департаментъ Морского вѣдомства. По высочайшему повелѣнію, гвардейскаго экипажа капитанъ-лейтенантъ Лермонтовъ былъ посланъ, въ ноябрѣ 1826 г., въ Кронштадтъ для обученія фронтовой и гарнизонной службѣ морскихъ командъ; подъ его начальствомъ сформирована была учебная команда: изъ одного оберъ-офицера, 4 унтеръ-офицеровъ, 8 нижнихъ чиновъ отъ каждаго экипажа; цѣль этой команды — готовить скорѣе хорошихъ инструкторовъ для обученія въ экипажахъ фронтовой и караульной службамъ. Одновременно съ этимъ, для еще большаго уменьшенія валовыхъ работъ въ экипажахъ, отвлекающихъ команды отъ фронтовой службы и весьма вредно вліяющихъ на выправку ихъ, по примѣру инженернаго вѣдомства военнаго министерства, были учреждены «арестантскія роты», на которыя были возложены почти всѣ валовыя работы и большая часть мастерскихъ работъ въ портахъ и адмиралтействахъ. Для увеличенія числа арестантовъ были взяты въ эти роты арестанты изъ гражданскаго и военнаго вѣдомствъ, преимущественно знающіе мастерства; роты эти были учреждены въ 1824 г. въ Черномъ морѣ—по 15-ти въ Николаевѣ и Севастополѣ (по предложенію адмирала Грейга), а затѣмъ въ 1825 г. въ Балтійскомъ морѣ: 2 въ Кронштадтѣ, 1 въ Свеаборгѣ и 1 въ Ревелѣ. Въ 1826 г. были учреждены еще 4 роты въ Кронштадтѣ, а въ 1829 г. три въ Петербургѣ. Арестанты подраздѣлялись на роты трехъ видовъ: первый — пожизненно-осужденные: второй — срочно-осужденные и третій—бѣглые или бродяги. Сперва эти роты управлялись и завѣдывались чинами «внутренней стражи» и за ихъ работами наблюдали инженеры военнаго вѣдомства, а въ 1830 году управленіе этими ротами перешло всецѣло въ морское вѣдомство и офицеры внутренней стражи были замѣнены офицерами ластовыхъ экипажей и флотскими, неспособными къ фронтовой службѣ. Арестантскія роты получили

распредѣленіе: 1, 2 и 3 — въ Петербургѣ; 4, 5 и 6 — въ Кронштадтѣ; 8—въ Ревелѣ; 9—въ Свеаборгѣ; 10—въ Архангельскѣ; 11 — въ Астрахани и 15 ротъ въ Черномъ морѣ, къ которымъ вскорѣ присоединились еще четыре; численность всѣхъ арестантовъ простиралась до 15000 человѣкъ. Управлялись эти роты по положенію арестантскихъ ротъ военнаго вѣдомства съ большими строгостями: такъ, арестанты для естественныхъ нуждъ выводились только въ извѣстные часы; тѣлесныя наказанія не сходили со сцены; офицеры и унтеръ-офицеры этихъ ротъ имѣли особыя трости, которыя должны были носить при исполненіи служебныхъ обязанностей; все свободное время отъ работъ посвящалось фронтвому занятію и т. п.; быстрое увеличеніе арестантскихъ ротъ показывало на все увеличивающуюся потребность рабочихъ рукъ въ адмиралтействахъ и портовыхъ учрежденіяхъ. Для заключенія исторіи арестантскихъ ротъ скажу, что роты эти существовали до 1857 г., когда, по распоряженію Великаго Князя Константина Николаевича, въ морскомъ вѣдомствѣ появились вольнонаемные рабочіе; тогда арестанты были возвращены по своимъ вѣдомствамъ, а арестанты морскаго вѣдомства переданы въ арестантскія роты военнаго вѣдомства. Во время Севастопольской обороны, находившіеся въ Севастополѣ арестанты были выпущены на бастионы, гдѣ многіе своей храбростью и хорошей службой заслужили прощеніе и равдѣлили славу Севастопольскихъ защитниковъ.

Наконецъ, для лучшаго фронтвого образованія морскихъ командъ, высочайше повелѣно, 12 ноября 1826 г., сформировать *первый морской учебный экипажъ*, для приготовленія хорошихъ строевыхъ унтеръ-офицеровъ и артиллерійскихъ кондукторовъ; экипажъ былъ учрежденъ сперва въ Кронштадтѣ и потомъ переведенъ въ Петербургъ; состоялъ онъ изъ 4-хъ ротъ ранжированныхъ, одной неранжированной, артиллерійской и музыкантской полуроты; въ ранжированныхъ ротахъ полагалось по 100 человѣкъ, а въ неранжированныхъ не было положено штатнаго числа; сформированъ экипажъ былъ изъ школы морскихъ кантонистовъ (учрежденной въ 1808 г. въ Кронштадтѣ) и пополненъ изъ кантонистовъ сиротскихъ пріютовъ и воен-

ныхъ поселеній. Въ ранжированныя роты переходили юнги, достигшіе возраста 16 лѣтъ, а въ неранжированныя принимались малолѣтніе отъ 10—11 лѣтъ; выпускались юнги 20 лѣтъ; обучались въ экипажѣ, кромѣ строя, уставамъ, грамотности, ариметикѣ и ремесламъ. Содержаніе кантониста въ годъ обходилось около 45 р. 75 к., а за все время пребыванія, считая пять лѣтъ въ неранжированной ротѣ, стоило около 428 руб. на кантониста. Въ первый годъ сформированія было принято 546 кантонистовъ.

Кромѣ кантонистовъ, при морскомъ учебномъ экипажѣ, въ видѣ опыта, вначалѣ была сформирована команда въ 771 человекъ, лучшихъ по выбору изъ всѣхъ морскихъ командъ; обученіе ихъ должно было продолжаться два года, а по выпускѣ они должны были явиться въ свои команды инструкторами и унтеръ-офицерами; стоимость обученія такого нижняго чина обходилась казнѣ 49¹/₄ руб. въ годъ. Программа занятій была таже, что и для кантонистовъ. Лѣтомъ, чтобы дать возможность приучаться къ морскому дѣлу, роты учебного экипажа, кромѣ неранжированной, росписывались по судамъ эскадръ и гвардейскаго экипажа, а неранжированная рота уходила въ лагерь. По примѣру Балтійскаго флота, по представленію адмирала Грейга, въ Черномъ морѣ—въ Севастополѣ, гдѣ стояли флотскіе экипажи, сформированъ былъ по образцу перваго, *«второй учебный морской экипажъ»*, съ 563 обучающимися кантонистами, которые были взяты изъ тогдашнихъ двухъ (въ Севастополѣ и Николаевѣ) школъ флотскихъ юнговъ.

Для того, чтобы въ коммерческомъ флотѣ имѣть шкиперовъ, приученныхъ нѣсколько къ строевой службѣ и военной дисциплинѣ, при учебныхъ экипажахъ были учреждены *«роты торговаго мореплаванія»* на 39 человекъ, а въ Петропавловскѣ — *«мореходное училище»* на 19 человекъ. Учениковъ въ этихъ школахъ, кромѣ морскихъ наукъ, обучали еще фронтовой службѣ.

Въ 1827 году, въ Петербургѣ, для доставленія на флотъ хорошихъ мастеровъ, кондукторовъ кораблестроенія и затѣмъ механиковъ, былъ сформированъ *морской учебный рабочий эки-*

нажъ изъ двухъ отдѣленій: 1) кондукторскихъ ротъ, числомъ двѣ, гдѣ проходилъ курсъ кораблестроенія, артиллерія, механика, математика, и обучающіеся въ нихъ выпускались послѣ двухгодичнаго курса въ кондукторы, и 2) изъ мастерскихъ ротъ, числомъ четыре, гдѣ, кромѣ грамотности и ариѣтики, главнымъ образомъ обучали разнымъ мастерствамъ и оттуда выходили мастеравые и указатели.

При морскомъ рабочемъ учебномъ экипажѣ была сформирована *«первая штурманская полурота»*, готовящая штурмановъ. Въ морскомъ учебномъ рабочемъ экипажѣ обращалось также строгое вниманіе на обученіе фронтовой службѣ. Одновременно съ учрежденіемъ въ Черномъ морѣ *«второго учебного морского экипажа»* (въ Николаевѣ), какъ сосредоточеніи адмиралтейскихъ мастерскихъ, учреждается по образцу балтійскаго: *«второй морской учебный рабочий экипажъ, со второй штурманской полуротой»*, но главный командиръ, адмиралъ Грейгъ, испросилъ высочайшее соизволеніе выдѣлить изъ учебнаго рабочаго экипажа, присоединивъ ко второму штурманскому полукэкипажу кондукторовъ кораблестроенія, которые, какъ по своему курсу наукъ, такъ и въ виду поступленія въ упомянутые кондукторы лицъ болѣе интеллигентнаго сословія, ближе подходятъ къ штурманской полуротѣ.

Посѣщая часто Кронштадтъ и дѣлая смотры морскимъ командамъ, императоръ Николай I оставался иногда недовольнымъ медленнымъ и слабымъ обученіемъ фронтовой службѣ на флотѣ. Въ ноябрѣ 1827 года, Государь, посѣтивъ Кронштадтъ, приказалъ назначить изъ каждой дивизіи по одному штабъ-офицеру, изъ cadaго экипажа по одному оберъ-офицеру и двухъ барабанщиковъ и изъ каждой роты по два рядовыхъ, которыхъ прикомандировать для обученія фронтовой и караульной службѣ къ стоявшимъ въ Кронштадтѣ батальонамъ лейбъ-гвардіи Егерскаго и Финляндскаго полковъ; во исполненіе высочайшей воли, къ батальону лейбъ-гвардіи Егерскаго полка было прикомандировано 8 офицеровъ, 34 унтеръ-офицера, 14 барабанщиковъ и 68 нижнихъ чиновъ, а къ батальону лейбъ-гвардіи Финляндскаго полка—8 офицеровъ, 33 унтеръ-офицера, 16 барабанщиковъ и 66 нижнихъ чиновъ.

Посѣтивъ въ декабрѣ 1828 году еще разъ Кронштадтъ и оставшись опять недовольнымъ строевымъ образованіемъ флотскихъ командъ, Государь изъявилъ свое неудовольствіе главному командиру и начальствующимъ лицамъ и приказалъ назначить изъ каждаго экипажа по одному штабъ-офицеру, по два оберъ-офицера, изъ каждой роты по одному унтеръ-офицеру и 4 рядовыхъ, выбирая лучшихъ людей и послать ихъ въ морской учебный экипажъ; эта команда называлась *сводный учебный экипажъ*. Государь строго воспретилъ назначать строевые команды на какія бы то ни было валовыя работы и на зиму 1829 года повелѣлъ никакихъ командъ сухопутнаго вѣдомства въ Кронштадтъ не оставлять, а все гарнизонную службу нести флотскимъ экипажамъ и, подобно прошлому году, опять составить сводный учебный экипажъ подѣленіемъ командира перваго учебнаго экипажа, капитана 1 ранга Кохиуса. Весной 1830 года. Государь сдѣлалъ смотръ этому сводному экипажу и остался очень довольнымъ, пожаловавъ капитана 1 ранга Кохиуса орденомъ Св. Анны 2 ст.

Въ 1832 году, высочайше утвержденная въ Военномъ вѣдомствѣ комиссія (по составленію воинскаго устава «пѣхотной службы») издала первую часть — «рекрутская школа», которая была введена полностью тогда же и во флотѣ; въ послѣдующіе 1834 и 1835 гг. были изданы слѣдующія части — «ротное и батальонное ученья», которыя также незамедлены были введеніемъ ихъ во флотѣ; всѣ вводимыя поправки и исправленія въ этихъ уставахъ сейчасъ же черезъ инспекторскій департаментъ Морскаго вѣдомства вводились и во флотѣ. Въ 1843 г. вышелъ уставъ «разсыпного строя», но, для облегченія, Государь повелѣлъ во флотѣ ввести разсыпной строй не пѣхоты, а драгунскій, причемъ флигель-адъютанту полковнику Назимову было приказано показать его, а также и «драгунское застрѣльщицье ученье», вмѣсто егерскаго. Флигель-адъют. Назимовъ, показавъ эти строи, написалъ краткое руководство къ нимъ. Въ 1844 году вышелъ «новый уставъ службы въ гарнизонѣ», введенный тотчасъ и во флотскихъ командахъ. Желая насколько возможно облегчить во флотѣ строевую береговую службу, была учреждена особая комиссія, подѣлитель-

ствомъ адмирала графа Гейдена, для упрощенія пѣхотнаго устава и въ апрѣлѣ 1846 г., эта комиссія издала свой упрощенный уставъ, но, вслѣдствіе большой разницы съ пѣхотнымъ, при совмѣстныхъ дѣйствіяхъ съ сухопутными войсками выходили неурядицы и приказано было во флотѣ руководствоваться опять пѣхотнымъ уставомъ.

Въ сентябрѣ 1834 года, командиръ перваго учебнаго морскаго экипажа, капитанъ 1 ранга Кохиусъ подалъ докладную записку, въ коей излагалъ, что ежегодно формируемый сводный учебный морской экипажъ не достигаетъ своей цѣли—поддерживать правильную фронтовую и гарнизонную службу, такъ какъ: 1) нижніе чины назначаются въ команду ежегодно новые и хотя за зиму они въ командѣ приучаются довольно хорошо къ строевой службѣ, но, уходя весной на судахъ въ плаваніе, а затѣмъ въ экипажахъ, мало практикуются въ строевомъ ученіи, а въ особенности при разнообразныхъ валовыхъ работахъ, забываютъ уставы и строй и являются очень плохими учителями для другой команды, и 2) что, въ слишкомъ краткое время обученія фронту въ сводномъ экипажѣ, не всѣ успѣваютъ приобрести основательное знаніе строя. Посему, капитанъ 1 р. Кохиусъ полагаетъ, что, для поддержанія во флотѣ правильной и единообразной фронтовой службы и снабженія его знающими инструкторами, полезно было бы, вмѣсто своднаго учебнаго экипажа, ежегодно по вводѣ въ гавань судовъ формировать сводную учебную команду на 1½—2 мѣсяца, изъ лучшихъ и постоянныхъ людей изъ каждаго экипажа: по одному офицеру и 1 барабанщику; изъ каждой роты по 1 унтеръ-офицеру и 2 ефрейтеровъ. Эта команда должна непременно формироваться тотчасъ по вводѣ судовъ въ гавань, чтобы успѣть пройти повторительный курсъ, съ вновь введенными измѣненіями въ уставахъ къ тому времени, когда судовыя команды кончатъ разрушеніе и устроятся на зиму въ казармахъ и тогда учебная команда должна приступить къ обученію чиновъ экипажа. Государь одобрилъ этотъ проектъ и въ зиму 1835 года учебная команда дала отличные результаты. Для того, чтобы нижніе чины не забывали ружейные приемы въ плаваніи, Государь въ 1836 году утвер-

диль «расположеніе батальона» на палубахъ судовъ по ихъ рангамъ и правила, какія должны быть производимы на судахъ фронтовья ученія. Для поддержанія однообразія въ ученьяхъ у орудій, Государь приказалъ, подобно учебной строевой командѣ, формировать и учебную артиллерійскую команду по одному флотскому и артиллерійскому унтеръ-офицеру или ефрейтору съ каждаго судна, причемъ Государь изъявилъ свое желаніе, чтобы въ казармахъ каждаго экипажа имѣлись орудія для занятій въ зимнее время.

Одновременно со всѣми мѣрами для обученія уставамъ и строю, издавались инструкціи обученію владѣть оружіемъ, которое носилъ нижній чинъ: «ибо нижній чинъ, необученный уходу и владѣть своимъ оружіемъ, только обремененъ лишней тяжестью», говорилъ Государь. Для обученія фехтовкѣ на сабляхъ и ружьяхъ, посылались по три человека изъ роты въ фехтовальную школу въ Петербургѣ. Въ Черномъ морѣ были взяты инструктора изъ сухопутныхъ войскъ. На стрѣльбу изъ ружей обращается особое вниманіе, ибо умѣющій хорошо стрѣлять изъ ружья, будетъ всегда и хорошимъ комендоромъ у орудія.

Неуспѣшно слѣдя за обученіемъ во флотѣ строю и уставамъ, Государь обратилъ вниманіе, что рекрутовъ, желая скорѣе поставить въ строй, начинаютъ тотчасъ по ихъ прибытіи усиленно обучать фронту и ружейнымъ приемамъ, чѣмъ сразу очень ослабляютъ ихъ физически и многіе не выдерживаютъ и заболѣваютъ, а другіе выходятъ очень слабосильными матросами; посему Государь повелѣлъ, какъ въ сухопутныхъ войскахъ, рекрутовъ раньше 6 мѣсяцевъ ни ружью, ни построеніямъ не обучать, а больше обращать вниманіе на ихъ физическое развитіе, требуя отъ нихъ только правильно ходить за строемъ и строжайше воспретилъ назначать на какія-бы то ни было валовыя работы.

Государь обратилъ также особое вниманіе на строевое образованіе офицеровъ. Посѣщая морской корпусъ, Государь дѣлалъ неоднократно ученія кадетамъ. Изъ гвардейскаго экипажа, отличавшагося въ войскахъ гвардіи своей выправкой и знаніемъ строевой службы, посылались офицеры обучать кадетъ;

было приказано черноморскихъ гардемаринъ, выдержавшихъ экзаменъ на производство въ мичманы по морскимъ наукамъ, присылать въ Петербургъ, въ морской учебный экипажъ, гдѣ они обучались строю и, только по выдержаніи экзамена изъ уставовъ и фронтовой службѣ, производить въ офицеры флота: не выдержавшихъ строевого экзамена выпускали въ ластовые экипажи. Для обученія стрѣльбѣ изъ орудій въ зимнее время и лѣтнее для командъ не плавающихъ, была устроена учебная батарея въ Петербургѣ у Кронсписа и Государь неоднократно требовалъ къ себѣ чертежи мишеней послѣ стрѣльбы и дѣлалъ на нихъ свои замѣчанія.

Сводная учебная команда существовала недолго — до 1839 года; она вскорѣ не стала достигать цѣли ея назначенія. Въ октябрѣ того года, капитанъ 1 р. Кохіусъ подалъ докладную записку, съ изложеніемъ: 1) что въ сводную учебную команду стали посылать не однихъ и тѣхъ же нижнихъ чиновъ; 2) стали присылаться не лучшіе люди, а болѣе слабые, которыхъ не только въ 1½—2 мѣсяца, а въ цѣлые годы не выучить строю и уставамъ; 3) вслѣдствіе многочисленности сводной учебной команды (набиралось до 1000 человекъ) въ Кронштадтѣ не находится мѣста, гдѣ можно было бы ее собирать для обученія, такъ какъ имѣемый манежъ постоянно занятъ флотскими командами. Посему Кохіусъ полагаетъ, чтобы при каждой дивизіи составлять учебную команду, причемъ изъ учебнаго морскаго экипажа, для ея обученія, посылать одного штабъ-офицера и нужное число унтеръ-офицеровъ и рядовыхъ. Предложеніе капитана 1 р. Кохіуса было одобрено и съ зимы 1839 года стали формироваться по дивизіямъ учебныя команды.

Въ 1849 году было учреждено «*управленіе морскими учебными экипажами*». По положенію этого управленія, учебнымъ морскимъ экипажемъ командуетъ генералъ со званіемъ «инспектора всѣхъ морскихъ учебныхъ командъ»; онъ имѣетъ мѣстожительство въ Петербургѣ со своимъ штабомъ (изъ 2 адъютантовъ и 3 писарей); получаетъ подобно инспектору артиллеріи особыя столовыя деньги 1714 руб.; имѣетъ общее наблюденіе за обученіемъ строю и уставамъ во всѣхъ экипа-

жахъ; дѣлаеть смотры и слѣдитъ за введеніемъ всѣхъ измѣненій въ строевомъ ученіи и новыхъ уставовъ. Первымъ инспекторомъ былъ назначенъ генералъ-маіоръ Кохиусъ. Должность инспектора морскихъ учебныхъ экипажей сохранилась, однако, недолго; въ 1856 году, съ уничтоженіемъ морскихъ учебныхъ экипажей, уничтожилась и эта должность, приносившая не малую пользу для строевого образованія флотскихъ командъ.

Крымская кампанія значительно отвлекла вниманіе отъ фронтowego образованія, которое вскорѣ замѣтно упало, такъ какъ приходящихъ рекрутъ не успѣвали обучать, да и хорошихъ инструкторовъ совсѣмъ не стало. Въ то время (т. е. въ 1855 году) изъ запасныхъ ротъ балтійскихъ экипажей, которыя были сформированы въ 1854 году и расквартированы по уѣздамъ Петербургской губ. (ихъ было 26 ротъ и посему надзоръ за ними и обученіе людей были очень слабы), сформировываются изъ каждаго 3 ротъ (въ ротѣ было до 400 человекъ) по одному резервному экипажу при каждой бригадѣ—всего 9 резервныхъ экипажей, причемъ бывший «завѣдывающій всѣми запасными ротами Балтійскаго флота» переименовывается въ «начальника резервныхъ экипажей Балтійскаго флота», съ правами бригаднаго командира и съ особымъ штабомъ. Эти команды, состоявшія большею частью изъ нестроевыхъ чиновъ, не будучи обучены строго, не имѣя никакой выправки и слившись съ другими командами, подѣйствовали очень на упадокъ и строя и дисциплины.

Морскіе учебные и рабочіе экипажи были расформированы, такъ какъ изъ 29-лѣтняго существованія они показали: что первые поставляютъ недостаточно хорошихъ морскихъ унтеръ-офицеровъ и учителей; что они выпускаютъ только хорошихъ строевыхъ унтеръ-офицеровъ вслѣдствіе того, что мало находятся въ плаваніи; вторые же не удовлетворяютъ своему назначенію оттого, что, не имѣя достаточно практики и находясь вдали отъ мастерскихъ, поставляютъ не вполне опытныхъ и хорошихъ мастеровыхъ; вслѣдствіе же быстрыхъ успѣховъ въ кораблестроеніи и механикѣ. кондукторы не получа-

ють достаточнаго техническаго образованія. Посему, было высочайше постановлено, 27 февраля 1856 года: экипажи эти расформировать, а учредить въ Кронштадтѣ и Севастополѣ школы писарей, подшвиперовъ и баталеровъ, школы юнговъ, а въ Кронштадтѣ «морское инженерное и артиллерійское училище». Причемъ, изъ учебныхъ экипажей выбрать болѣе расторопныхъ и грамотныхъ въ кондукторы морской артиллеріи, неранжированныя роты распредѣлить по возрастамъ въ школы юнговъ, а болѣе взрослыхъ и знающихъ мастерства въ рабочіе экипажи; учениковъ мастерскихъ ротъ учебнаго рабочаго экипажа — лучшихъ въ машинный экипажъ, а остальныхъ въ рабочіе экипажи, а изъ кондукторскихъ ротъ формировать морское инженерное и артиллерійское училище. При этомъ было повелѣно: школы юнговъ наименовать въ Кронштадтѣ: «*новый первый морской учебный экипажъ*», а въ Николаевѣ: «*новый второй морской учебный экипажъ*». Въ эти училища предполагалось принимать дѣтей служащихъ въ Морскомъ вѣдомствѣ и выпускать: болѣе способныхъ въ школы писарей и содѣжателей; знающихъ мастерства — въ рабочіе экипажи, а остальныхъ, по достиженіи 18-лѣтняго возраста, въ строевые экипажи. Вслѣдствіе того, что найдено было весьма вреднымъ и несовмѣстнымъ съ военнымъ значеніемъ матроса употреблять его на службѣ, какъ мастерового, морскіе рабочіе экипажи, числомъ 11 (съ 1088 нижними чинами въ каждомъ), были въ 1859 году расформированы, причемъ часть нижнихъ чиновъ поступила въ экипажи, внося съ собою также мало дисциплины и строевой службы, а вмѣсто рабочихъ экипажей были учреждены кадры вольнонаемныхъ рабочихъ.

Въ 1857 году были упразднены портовые роты (числомъ 33) и ихъ служба передана въ ластовые экипажи, причемъ оставлены были только 3 портовые и одна госпитальная роты въ Петербургѣ и Кронштадтѣ. Наконецъ, въ 1863 году, изъ флотскихъ, ластовыхъ, портовыхъ, арсенальныхъ и лабораторныхъ командъ сформированы были въ Балтійскомъ морѣ, изъ 27 флотскихъ и 2 ластовыхъ: а) 8 флотскихъ экипажей и одинъ Ревельскій полуэкипажъ; б) два портовыхъ экипажа — одинъ въ Петербургѣ, одинъ въ Кронштадтѣ и по одной пор-

товой ротѣ въ Свеаборгѣ и Ревелѣ, причемъ вскорѣ портовые экипажи переформировались въ нестроевыя роты при флотскихъ экипажахъ; в) двѣ артиллерійскія роты въ Петербургѣ и Кронштадтѣ, которыя, впрочемъ, вскорѣ упразднились.

Въ Черномъ морѣ были сформированы: а) два сводныхъ флотскихъ экипажа—первый въ Николаевѣ и второй въ Севастополѣ; б) одинъ портовый экипажъ въ Николаевѣ и въ Севастополѣ портовая рота; в) артиллерійская рота въ Николаевѣ. Въ Каспійскомъ морѣ сформированы: а) два экипажа—первый въ Астрахани и второй въ Баку; б) одинъ портовый экипажъ въ Астрахани; в) артиллерійская рота въ Астрахани. Во флотскихъ экипажахъ, рота принята за единицу управленія и подраздѣленія въ строевомъ отношеніи—какъ на берегу, такъ и на морѣ, вмѣсто бывшаго до сего времени батальоннаго подраздѣленія.

Въ 1855 году введено во флотѣ нарѣзное оружіе и для обученія его сбереженію и употребленію, изъ обѣихъ балтійскихъ дивизій было послано по 9 человекъ оберъ-офицеровъ обучаться на Сестрорѣцкой заводѣ. Въ гвардейскомъ экипажѣ была сформирована по примѣру сухопутныхъ войскъ стрѣльцовая рота изъ 3 оберъ-офицеровъ, 1 боцмана, 2 боцманматовъ, 2 квартирмейстеровъ, 4 гарнистовъ и 120 нижнихъ чиновъ, а при резервной ротѣ гвардейскаго экипажа стрѣлковая команда изъ 1 офицера и 28 нижнихъ чиновъ. Для обученія стрѣльбѣ и уходу за оружіемъ къ этой командѣ прикомандировывались штабъ и оберъ-офицеры флота. Для соревнованія въ стрѣльбѣ между офицерами и между нижними чинами, устраивались состязанія на стрѣльбу въ выстроенномъ въ Кронштадтѣ тирѣ. Вышедшій въ армію: «курсъ обученія стрѣльбѣ въ стрѣльцовыхъ батальонахъ», былъ принятъ къ руководству во флотѣ. Въ морскомъ корпусѣ кадетъ посылали стрѣлять изъ нарѣзныхъ ружей въ тирь 1-го кадетскаго корпуса, гдѣ они проходили весь курсъ стрѣльбы.

Для обученія фехтованію на шпагахъ и боѣ на прикладахъ во флотѣ, былъ приглашенъ извѣстный учитель фехтованія Де-Рока, который обучилъ по своей методѣ, къ сожалѣнію только отличавшейся отъ изданныхъ правилъ фехтовки и боя

на штыкахъ въ арміи. Видя, какое громадное значеніе въ бою имѣетъ мѣткость стрѣльбы изъ ружей, подполковникъ морской артиллеріи Пестичъ, въ 1856 году, подалъ генераль-адмиралу докладную записку съ проектомъ учредить въ Кронштадтѣ *морскую учебную (штурцерную) стрѣлковую школу*, въ которой обучались бы чины флота стрѣльбѣ, уходу за нарѣзнымъ оружіемъ и дѣйствіямъ изъ него. Постоянный составъ школы долженъ былъ состоять: изъ 1 штабъ-офицера (начальника школы), 3 помощниковъ оберъ-офицеровъ и 12 кондукторовъ или унтеръ-офицеровъ, хорошо знающихъ уставы и стрѣлковое дѣло. Переменный составъ долженъ былъ состоять: изъ каждой дивизіи по 1 штабъ-офицеру (старшій наставникъ), по 1 оберъ-офицеру (его помощникъ); изъ каждого экипажа по 1 оберъ-офицеру (младшій наставникъ), 2 унтеръ-офицера и 10 нижнихъ чиновъ (его помощниковъ). Всѣ эти чины должны были въ зимніе 6 — 7 мѣсяцевъ пройти весь курсъ стрѣльбы, а лѣтомъ уходить въ море на своихъ судахъ. По окончаніи курса въ школѣ, эти чины слѣдять въ своихъ частяхъ за оружіемъ и стрѣльбой, причемъ старшій наставникъ и его помощникъ имѣютъ наблюденіе за всею дивизіей, а младшіе—у себя въ экипажахъ. Нижніе чины въ экипажахъ должны пройти весь курсъ стрѣльбы и ухода за ружьемъ, причемъ, если не успѣютъ исполнить на берегу, то должны додѣлать въ морѣ подъ руководствомъ своихъ же наставниковъ. Для сохранности и содержанія въ исправности ружей, Пестичъ указывалъ на необходимость въ экипажахъ имѣть своихъ оружейниковъ, а при школѣ мастерскую, гдѣ можно было бы исправлять ружья. Начальникъ школы не меньше 3 разъ въ годъ собираетъ на нѣсколько дней всѣхъ выпущенныхъ чиновъ изъ школы для повторенія курса и обученія вошедшимъ нововведеніямъ. По примѣру образцовыхъ командъ сухопутнаго вѣдомства, постоянный составъ школы получаетъ двойное жалованіе, нижніе же чины—добавочное; стрѣлковая школа имѣетъ ротное управленіе. Офицеры, выдержавшіе экзамень изъ переменнаго состава, получаютъ званіе «инструктора штурцерной стрѣльбы» и при свозѣ десантовъ съ судовъ, по возможности, ими начальствуютъ.

Вслѣдствіе участвовавшихъ дальнихъ плаваній, открытія разныхъ школъ для специалистовъ минной и артиллерійской въ морской стрѣлковой школѣ трудно было держать хорошо обученный кадровый составъ, да и переменный составъ постоянно отвлекался отъ занятій разными судовыми службами и потому морская стрѣлковая школа не дала хорошихъ результатовъ, а обходилась весьма дорого; посему она была упразднена въ 1860 году и, по соглашенію съ военнымъ вѣдомствомъ, при учрежденной въ ноябрѣ 1857 года въ Царскомъ селѣ офицерской стрѣлковой школѣ была учреждена, 7 февраля 1860 года, *морская стрѣлковая рота*: въ числѣ 12 офицеровъ и 116 нижнихъ чиновъ переменнаго состава, назначаемыхъ отъ всѣхъ экипажей. Офицеры переменнаго состава откомандировывались туда въ полное вѣдѣніе начальника школы; курсъ проходили въ два года. Еще до учрежденія этой роты, въ офицерскую школу съ 1857 года посылались изъ флотскихъ экипажей: три офицера и одинъ изъ гвардейскаго экипажа. Кромѣ того, изъ гвардейскаго экипажа посылались 4 нижнихъ чина въ имѣемую при упомянутой школѣ гвардейскую стрѣлковую роту. Морскіе чины, проходя курсъ фронтовой службы съ сухопутными войсками, поддерживали вмѣстѣ съ тѣмъ столь нужное единеніе флота съ арміей. Въ 1863 году, военное вѣдомство предполагало Царскосельскую стрѣлковую школу перевести сперва въ Старую Руссу, а потомъ перевело въ Ораніенбаумъ, гдѣ, 1 октября того года, школа открыла уже свои занятія, причемъ издано было новое положеніе, нѣсколько видоизмѣненное въ виду формировація при ней новаго учебнаго пѣхотнаго батальона изъ бывшаго образцоваго полка; въ числѣ одной изъ ротъ этого батальона, находилась и морская стрѣлковая рота въ числѣ: 12 офицеровъ (8 флотскихъ и 4 артиллерійскихъ) и 116 нижнихъ чиновъ, для которой, 21 августа 1864 г., высочайше утверждено новое положеніе: *«О флотской стрѣлковой ротѣ при учебномъ пѣхотномъ батальонѣ»*, взаимѣнъ старому положенію 1860 года. Въ положеніи этомъ, которое во всемъ представляло почти копію положенія сухопутнаго вѣдомства—сказано, что въ этой ротѣ готовятся для флота учителя по стрѣлковой и фронтовой частямъ; курсъ про-

ходится по программѣ сухопутныхъ войскъ, кромѣ гимнастики, для которой имѣется своя программа. Для завѣдыванія этой ротой назначается особый штабъ-офицеръ, или лейтенантъ съ правами ротнаго командира, который наравнѣ съ прочими чинами подчиненъ батальонному командиру; онъ назначается приказомъ Управляющаго Морскимъ министерствомъ; одинъ лейтенантъ назначается также Управляющимъ министерства ему помощникомъ, по представленіи батальоннаго командира; кромѣ того, одинъ фельдфебель, одинъ каптенармусъ, 5 учителей гимнастики и фехтованія (изъ окончившихъ курсъ въ гимнастической школѣ Морскаго вѣдомства), 5 горнистовъ и 15 нестроевыхъ нижнихъ чиновъ, составляютъ кадровый составъ этой роты. Чины же переменнаго состава, какъ было уже сказано, состояли изъ 12 офицеровъ и 110 нижнихъ чиновъ. Въ переменный составъ должны посылаться люди здоровые, съ хорошимъ зрѣніемъ и непорочнаго поведенія. Какъ офицеры, такъ и нижніе чины, не удовлетворяющіе занятіямъ, отсылаются батальоннымъ командиромъ обратно въ свои части; лѣтомъ рота уходитъ съ батальономъ въ лагерь. Въ положеніи указаны также всѣ оклады и суммы на разные расходы, руководствуясь положеніемъ сухопутныхъ частей, причемъ онѣ составляли очень небольшую сумму, что было очень кстати въ виду значительныхъ сокращеній бюджета Морскаго вѣдомства. Вообще, годовой выпускъ изъ штуцерной Кронштадтской школы и стрѣлковой роты, въ среднемъ, простирался до 17 офицеровъ и 285 нижнихъ чиновъ (272 для Балтійскаго и 13— Чернаго морей), при общемъ составѣ флота 3100 офицеровъ и 39.000 нижнихъ чиновъ.

Для развитія силы и ловкости въ морскихъ командахъ, въ 1858 году, въ Петербургѣ и Николаевѣ были учреждены *учебныя гимнастическія команды* въ кадровомъ составѣ: изъ одного начальника команды, 3 помощниковъ, 2 учителей гимнастики и 2 фехтованія и 100 нижнихъ чиновъ. Переменный составъ состоялъ отъ каждаго экипажа: по одному офицеру и 9 нижнихъ чиновъ. Переменный составъ высылался съ окончаніемъ навигаціи и возвращался въ части съ началомъ ея и затѣмъ уходилъ въ плаваніе на судахъ, гдѣ продолжалъ, подъ руко-

водствомъ своихъ офицеровъ, дѣлать гимнастическія упражненія; постоянный составъ также лѣтомъ уходилъ въ плаваніе. Кромѣ гимнастики, въ этой школѣ было сосредоточено и обученіе фехтованію. Впослѣдствіи и въ Кронштадтѣ была открыта подобная же школа.

Въ 1860 году была назначена коммиссія, которой поручено вновь составить для флота упрощенный уставъ береговой службы и въ 1861 г. было уже издано «ротное ученіе». Вообще, въ Морскомъ вѣдомствѣ, съ конца 1850-хъ годовъ начинается проявляться стремленіе совершенно какъ-бы обособиться отъ Военнаго вѣдомства, а для уничтоженія этого стремленія, столь вредно отзывающагося на взаимодействіи флота, было такъ много потрачено въ прежнее время труда и энергіи. Постоянныя реформы экипажей и командъ за послѣдніе годы, перемѣщеніе личнаго состава изъ одного экипажа въ другой, учрежденіе разныхъ специалистовъ во флотѣ, считавшихъ себя слишкомъ высокообразованными для фронтовой службы и посему манкировавшихъ ею, и такъ какъ съ уменьшеніемъ численности флота было уволено много старыхъ «Николаевскихъ» служаекъ, то вышло такъ, что въ началѣ 60-хъ годовъ упадокъ строевого образованія и дисциплины обратилъ невольно на себя всеобщее вниманіе. Была образована коммиссія для составленія программы занятій на берегу съ нижними чинами; въ коммиссію представлено было два проекта: одинъ—командира гвардейскаго экипажа, свиты Его Величества контръ-адмирала Арказа, и другой контръ-адмирала Лихачева. Проектъ контръ-адмирала Арказа — это было росписаніе береговыхъ занятій, которыя велись въ гвардейскомъ экипажѣ, т. е. уже испытанныхъ на опытѣ и давшихъ ясные результаты порядка и толковаго обученія чиновъ въ этомъ экипажѣ. Проектъ же адм. Лихачева былъ написанъ болѣе въ современномъ духѣ; въ немъ главнымъ образомъ обращалось вниманіе на обученіе спеціальностямъ артиллеріи, минному и машинному дѣлу, грамотности, оставивъ совсѣмъ въ сторонѣ строевую службу, считая ее бездѣлицей, «театральнымъ передвиженіемъ тысячи людей». Изъ всего строевого образованія признавалось нужнымъ обучать матросовъ только

*

хорошей стрѣльбѣ изъ ружей. Проектъ адм. Лихачева былъ одобренъ и во флотѣ быстро стало забываться «Николаевское время». Для подготовленія рекрутовъ на берегу предполагалось устраивать «*приготовительные учебные экипажи*» съ двухъ годичнымъ курсомъ, но въ этихъ экипажахъ отнюдь не должно было существовать ни слишкомъ строгой дисциплины, ни постоянно учебнаго характера; и то и другое, кромѣ самаго непріятнаго впечатлѣнія на рекрутъ, неизбѣжно придаетъ новому экипажу характеръ прежнихъ учебныхъ экипажей, непріятное впечатлѣніе о которыхъ до сихъ поръ еще существуетъ. Во флотѣ все болѣе и болѣе укоренялось мнѣніе, что матросъ отнюдь не можетъ и не долженъ быть солдатомъ: «мы прежде всего *моряки* и не должны сбиваться на прежнюю систему сліянія матроса съ обязанностью солдата; полагаемъ, что матросу вполнѣ достаточно обучиться хорошо стрѣлять изъ ружей»—вотъ мнѣніе, господствовавшее въ то время. Но уже и тогда стали слышаться жалобы на упадокъ строевого образованія на флотѣ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и дисциплины; такъ, въ «Морскомъ Сборникѣ» за 1858 годъ, въ статьѣ: «*Старыя мысли на новое дѣло*» И. А. Шестакова, въ которой онъ, разбирая воспитаніе въ морскомъ корпусѣ (гдѣ, вмѣсто введеннаго танцованія, лучше было бы обучать гимнастикѣ и фронтовому ученію, которыя столь необходимы морскому офицеру), говоритъ слѣдующее: «мы охотно отстали отъ мелочной педантской системы занимать умы фронтовыми бездѣлицами, но зашли, кажется, слишкомъ далеко: нужна же привычка дѣйствовать на берегу стройной массой? Да и помочь арміи можетъ теперь флотъ, такъ какъ съ машинами онъ въ состояніи отдѣлится отъ себя въ помощь сухопутнымъ войскамъ значительную часть команды. Почему же матросу не быть хорошимъ застрѣльщикомъ, знать егерское ученіе и уставы? Разумѣется, не слѣдуетъ требовать, чтобы знали изъ сколькихъ листовъ кожи состоитъ каблукъ и т. п. А если офицеръ не обладаетъ этой подготовкой, то кто-же выучитъ матроса? Вопросъ же о совокупности дѣйствій матросовъ съ арміей и вообще дѣйствій матросовъ на берегу, тогда былъ на виду, ибо уже въ то время лейтенантъ Ив. Бутаковъ перевелъ съ англійскаго

статью: «*Общія правила десанта*», составленныя и введенныя въ употребленіе главнокомандующимъ Остѣ-Индской станціей, сэромъ Т. Кокреномъ. Это дало толчокъ въ морскомъ мірѣ къ обсужденію вопроса о возможности судовыхъ десантовъ, о единообразіи дѣйствій судовъ при свозѣ десанта и положило начало къ разработкѣ нынѣшней «*Инструкціи для своза судового десанта и дѣйствій его на берегу*».

Съ 1865 года, въ Морскомъ вѣдомствѣ, съ Высочайшаго соизволенія, стали уничтожать сословіе «кантонистовъ». Еще при Петрѣ I было установлено, «чтобы дѣти солдатъ — будь они законно или незаконнорожденные солдатками или не солдатками, но отъ солдатъ, всѣ они должны были современемъ поступать въ солдаты и впослѣдствіи стали называться «кантонистами». При Павлѣ Петровичѣ, для ихъ воспитанія, вслѣдствіе бѣдности солдатскихъ семей, были организованы военно-сиротскія учрежденія, а при Александрѣ I, въ 1824 году, переименованы въ роты, батальоны и полубатальоны, подъ общимъ вѣдѣніемъ Аракчеева; такъ, подобныхъ кантонистовъ на флотѣ въ 1855 году состояло до 1400. При такомъ большомъ количествѣ, они имѣли, конечно, не очень хорошій уходъ и воспитаніе, а потому, когда поступали въ части (обыкновенно въ тѣ, гдѣ служилъ ихъ отецъ), они являлись болѣзненными, нервными и съ весьма плохими нравственными качествами и, составляя во флотѣ 8%, всего числа чиновъ, они доставляли ежегодно до 20% преступниковъ. Въ 1870 году, во флотѣ существовало только 450 кантонистовъ; воспитывавшихся въ морскихъ учебныхъ экипажахъ.

Исключеніе изъ флота столь вреднаго элемента въ смыслѣ дисциплинарномъ; уничтоженіе столь многихъ нестроевыхъ командъ (такъ, въ 1855 году, около половины всего числа нижнихъ чиновъ на флотѣ составляли нестроевые, а въ 1870 г. ихъ было всего 7%); появленіе вольнонаемныхъ рабочихъ, а съ ними если не совсѣмъ, то по крайней мѣрѣ значительное сокращеніе валовыхъ работъ, — всѣ эти причины должны были бы, казалось, возвысить духъ дисциплины и фронтовой службы; но не такъ на дѣлѣ вышло: дисциплина и строевой порядокъ стали сохраняться болѣе или менѣе только на судахъ, въ силу

прямой необходимости, а разъ нижній чинъ попадалъ на берегъ, онъ считалъ себя внѣ всякихъ уставовъ и требованій воинской дисциплины. Господствовавшее тогда мнѣніе, что строевое образованіе—«это бездѣлица», пустякъ, лишь стѣсняющій свободу и утомляющій безъ толку матроса, дѣлая изъ него какого-то театральнаго статиста—сдѣлало то, что не обращали должнаго вниманія на береговые проступки нижнихъ чиновъ и вообще на строевую часть. Процентъ подсудныхъ дѣлъ по нарушенію службы быстро сталъ расти; такъ, въ 1863 году, изъ 520 дѣлъ было 200, а въ 1864 г., изъ 900 дѣлъ было уже 600 противъ нарушеній службы.

Прежде, при существованіи нестроевыхъ командъ, на валовыя работы употреблялись почти исключительно они, а съ уничтоженіемъ ихъ и вслѣдствіе недостатка и дороговизны вольнонаемныхъ рабочихъ, стали употреблять строевыхъ, что, конечно, отозвалось крайне вредно на нихъ, строевомъ образованіи и дисциплинѣ. Еще болѣе этому способствовало сокращеніе срока службы (въ 1857 году срокъ службы былъ отъ 20 до 22 лѣтъ; въ 1859 г.—отъ 14 до 15; въ 1874 г. уже только 10, причемъ дѣйствительной службы было 3, 5, 6 или 7 лѣтъ, а остальные годы до 10—проводились въ запасѣ). При столь короткомъ срокѣ службы, появились унтеръ-офицеры по первому и второму году службы, конечно, не приносящихъ собою большой пользы въ обученіи команды.

Все вниманіе было сосредоточено тогда на приготовленіи спеціалистовъ: минеровъ, комендоровъ, машинистовъ и т. д. Рѣдко когда приходилось встрѣчать часть, гдѣ обращалось бы вниманіе на фронтное образованіе команды; можно за то время указать развѣ на практическую эскадру Балтійскаго моря (адмирала Г. И. Бутакова, въ 70-хъ годахъ), на которой производились довольно часто десантныя высадки и адмиралъ заставилъ обратить нѣкоторое вниманіе на фронтную службу. Въ 1873 году, былъ въ Транзундѣ произведенъ въ Высочайшемъ присутствіи десантъ и Государь повелѣлъ морскимъ командамъ на берегу руководствоваться уставомъ строевой службы пѣхотныхъ войскъ.

Въ 1874 году, для флота былъ опять изданъ новый уставъ береговой службы, который просуществовалъ до 1885 г., когда послѣдовало новое изданіе этого устава, вслѣдствіе измѣненій уставовъ въ сухопутныхъ войскахъ. Въ 1896 году послѣдовало перевооруженіе флота 3-хъ линейной винтовкой и, подобно сухопутной арміи, для флота будетъ изданъ новый уставъ береговой службы, хотя, вслѣдствіе упрощенности его въ арміи, можно было бы всецѣло ввести его и во флотъ.

Въ 1887 году была издана первая болѣе или менѣ полная инструкція для судового десанта, но, вслѣдствіе быстрого измѣненія въ вооруженіи и вообще въ требованіяхъ пѣхотной службы, эта инструкція должна быть постоянно пополняема.

Чтобы довести этотъ историческій очеркъ до нынѣшняго времени, я упомяну, что разсадникъ инструкторовъ строевого образованія—«морская стрѣлковая рота» подверглась слѣдующимъ преобразованіямъ за послѣднее время. Въ 1869 году, по ходатайству командира стрѣлковой роты, было разрѣшено кадровый составъ увеличить еще на 4 унтеръ-офицера инструктора, а для поощренія инструкторовъ разрѣшалось, за усердіе и знаніе дѣла, переводить въ гвардейскій экипажъ, съ оставленіемъ въ занимаемой должности, увеличивать оклады и т. п.

Въ 1872 году, срокъ обученія былъ сокращенъ съ двухъ на одинъ годъ. Въ 1884 году вышло новое положеніе, въ коемъ флотская стрѣлковая рота получила переименованіе: «морская учебно-стрѣлковая команда», въ которой обучались офицеры и нижніе чины «стрѣльбѣ, гимнастикѣ, фехтованію, обращенію съ ручнымъ огнестрѣльнымъ оружіемъ, строевымъ и воинскимъ уставамъ», дабы впослѣдствіи быть инструкторами. Команда была выдѣлена отъ Военнаго вѣдомства и поступила въ вѣдѣніе начальника Главнаго Морскаго Штаба. Кадровый составъ ея положенъ былъ: одинъ штабъ или оберъ-офицеръ — начальникъ команды съ правами командира экипажа; два оберъ-офицера — его помощники; 3 чиновника по хозяйственной части, одинъ врачъ, 45 нижнихъ чиновъ и 4 нестроевыхъ. Перемѣнный же составъ назначенъ: изъ 14 офи-

церовъ (изъ нихъ 2 изъ Чернаго моря) и 130 ниж. чиновъ. Начальникъ команды долженъ былъ слѣдить за всѣми усовершенствованіями и нововведеніями въ арміи, для доклада начальнику Штаба для введенія на флотъ. Въ 1886 году вышло новое положеніе, въ коемъ увеличены суммы, отпускаемыя на расходы по командѣ, увеличенъ кадровый составъ еще на одного помощника (всего 3) и до 49 нижнихъ чиновъ, а перемѣнный составъ до 250 нижнихъ чиновъ. Для упражненій въ свозѣ десанта, на лѣтнее время отпускалось два полубарказа съ пушками Готтчика и Барановскаго, 4 шестерки и одинъ вельботъ. Наконецъ, въ 1893 году, изъ заключеній комиссій, производившихъ смотры учебной командѣ, было выведено заключеніе, что стрѣльба изъ десантныхъ скорострѣльныхъ пушекъ такъ хорошо поставлена (лучше даже чѣмъ на артиллерійскомъ отрядѣ), что было приказано весь перемѣнный составъ раздѣлить на два отдѣла: инструкторовъ по строевой части и стрѣлковъ комендоровъ. Сколько имѣть чиновъ въ каждомъ отдѣлѣ — опредѣлялись особыми циркулярами (обыкновенно на первомъ отдѣлѣ 50 — 60 человекъ, а на второмъ — 190—200); въ распоряженіе команды данъ былъ миноносецъ, съ коего въ лѣтнее время стрѣлки комендоры производили свои занятія, а инструкторы по строевой части уходили въ лагерь съ сухопутной ротой и поступали въ вѣдѣніе начальника офицерской стрѣлковой школы Военнаго вѣдомства. До раздѣленія для выхода въ моръ и лагерь, морская стрѣлковая команда должна была сообщаться практиковаться на шлюпкахъ въ десантныхъ ученіяхъ. Офицеры изъ лагеря каждыя двѣ недѣли чередовались съ офицерами, плававшими на миноносцѣ.

Кромѣ Ораніенбаумской школы, въ 1880 г. въ Кронштадтѣ, при учрежденіи *«учебнаго корабля»*, была сформирована на берегу *«школа строевыхъ квартирмейстеровъ»*, гдѣ лучшіе по назначенію изъ экипажей люди 7 мѣсяцевъ обучались на берегу морскимъ наукамъ, строю и уставамъ, а затѣмъ на 8 мѣсяцевъ уходили въ плаваніе на учебномъ кораблѣ. Учителями ихъ назначались офицеры и нижніе чины, преимущественно окончившіе школу въ Ораніенбаумѣ.

Обученіе новобранцевъ по экипажамъ происходитъ по программѣ, сходственной съ программой сухопутныхъ войскъ.

Полагаю, что будетъ не безинтересенъ также краткій очеркъ обученія строевой части и уставамъ въ Морскомъ корпусѣ. На строевую часть въ корпусѣ обращали вниманіе съ самаго основанія. Еще при Петрѣ I требовалось точное знаніе ружейныхъ артикулъ и уставовъ. Въ проектѣ, поданомъ въ 1713 году барономъ Сентъ-Иллеромъ Петру: «Объ обученіи въ морской академіи», подробно изложены занятія строевой частью и фортификаціей, какъ теоретическія, такъ и практическія. Въ атестаціяхъ офицеровъ была особая графа, гдѣ означалась степень познанія уставовъ. Въ 1772 году, съ переводомъ корпуса въ Петербургъ, роты кадетъ получили подраздѣленія, существовавшія въ сухопутныхъ войскахъ; кадеты несли караулы, обучались уставамъ и т. п. Оставшіеся безъ плаванія кадеты (младшіе) ходили въ лагерь, гдѣ обучались фронтовому ученію и стрѣльбѣ. Лучшие фронтовики изъ кадетъ составляли «гренадерскій взводъ» и на разныхъ торжествахъ составляли почетный караулъ императрицы Екатерины II. Правда, строевая часть, какъ во всемъ флотѣ, такъ и въ морскомъ корпусѣ, къ концу царствованія Екатерины II очень упала. При Павлѣ I опять стали обращать особенное, даже слишкомъ утрированное вниманіе на строевую часть. При Александрѣ I, въ 1811 году, въ виду предстоявшаго уничтоженія морской пѣхоты, было обращено особое вниманіе на строевую подготовку будущихъ офицеровъ. Изъ морскихъ полковъ были посланы въ корпусъ инструкторы. Наконецъ, въ 1823 году, изъ славившагося своей строевой подготовкой, гвардейскаго экипажа, капитанъ 1 ранга Качаловъ былъ назначенъ для обученія строевой части въ морскомъ корпусѣ. Изъ кадетъ былъ сформированъ батальонъ, который вскорѣ приведенъ былъ въ отличное состояніе, чѣмъ очень обрадовалъ Государя, который, лично обращая особое вниманіе на строевую подготовку въ будущихъ морскихъ офицерахъ, видѣлъ въ данномъ случаѣ успѣхъ въ своихъ трудахъ. Въ царствованіе Николая I фронтовое ученіе, уставы, дисциплина въ корпусѣ, какъ и во всемъ флотѣ находились въ образцовомъ состояніи.

Государь часто посѣщалъ корпусъ и производилъ ученія, лично входилъ въ разборъ проступковъ кадетъ и т. п.

Съ начала 60-хъ годовъ, общій упадокъ на флотѣ строевого образованія отозвался и въ морскомъ училищѣ; стали мало обращать вниманія на эту часть; число часовъ для строевыхъ занятій очень сократилось. Частые разводы въ царствованіе Александра II еще поддерживали кое-какую выправку въ воспитанникахъ, обученіе которыхъ строю въ то время было поручено нижнимъ чинамъ гвардейскаго экипажа. Въ началѣ 80-хъ годовъ было обращено опять болѣе вниманія на строевую часть въ морскомъ училищѣ, но увеличивающаяся программа другихъ занятій не позволяетъ удѣлять достаточно времени на строевую подготовку кадетъ.

Изъ болѣе выдающихся судовыхъ десантовъ нынѣшняго столѣтія въ нашемъ флотѣ, укажу здѣсь на слѣдующіе. Въ 1814 году, съ эскадры адмирала Тета былъ свезенъ въ Голландіи судовой десантъ, сообща съ англичанами, изъ 87 офицеровъ и 3000 нижнихъ чиновъ, поступившихъ подъ начальство адмирала Эллиота; десантъ успѣшно занялъ нѣкоторые прибрежные мѣста и острова и, отбѣснивъ французовъ въ глубь страны, вернулся на суда; неожиданной своей высадкой, онъ заставилъ французовъ двинуть корпусъ для защиты побережья.

Въ войнѣ съ турками въ 1828—29 гг., неоднократно съ судовъ черноморскаго флота свозился десантъ; такъ, въ 1828 г. при бомбардировкѣ Варны, съ судовъ былъ свезенъ на южную сторону десантъ, состоявшій изъ 4-й роты гвардейскаго экипажа (186 человекъ) и 175 матросовъ черноморскаго флота, подъ общимъ командываніемъ гвардейскаго экипажа капитана 1 ранга Римскаго-Корсакова. Десантъ, быстро высадившись, отбросилъ высланныя противъ него турецкія войска и занялъ позицію на холмахъ, на которыхъ немедля укрѣпился при помощи своихъ десантныхъ орудій до прибытія сухопутныхъ войскъ.

Въ іюлѣ 1829 года, отрядъ судовъ отъ эскадры в.-ад. Кумани, состоявшій изъ фрегатовъ «Рафаиль», «Поспѣшный» и шлюповъ «Елизавета» и «Діана», подъ начальствомъ капитана 1 ранга Критскаго, былъ посланъ крейсировать къ

Босфору, чтобы наблюдать за турецкимъ флотомъ и возможности за передвиженіемъ сухопутныхъ войскъ. 16 августа, отрядъ подошелъ къ крѣпости Инада и, ставъ на позицію противъ двухъ фортовъ, открылъ огонь изъ своихъ орудій; подготовивъ нѣсколько артиллерійскимъ огнемъ мѣсто для высадки десанта, Критскій, подъ своимъ личнымъ командованиемъ, свезъ судовою десантъ изъ 370 человекъ и поочередно взялъ оба укрѣпленія. Раззоривъ форты, уничтоживъ и забравъ все, что возможно, Критскій, вслѣдствіе близости корпуса Омеръ-Вріоне паши, уже узнаваго о бомбардировкѣ Инады и выступившаго на помощь, убралъ свой десантъ и успѣлъ сняться съ якоря до прихода Омеръ-паши. Наши потери, благодаря хорошей подготовкѣ мѣста высадки десанта артиллерійскимъ огнемъ, распорядительности и знакомства чиновъ съ береговой службой (большая часть десанта была отъ хорошо обученнаго строю гвардейскаго экипажа), состояли всего изъ 6 убитыхъ и раненыхъ. За такой лихой подвигъ (раззореніе двухъ фортовъ въ 150 верстахъ отъ Стамбула), Критскій былъ награжденъ орденомъ Св. Владиміра 3 ст. Почти одновременно съ этимъ дѣломъ, 11 іюля, въ 6 час. вечера, отрядъ судовъ контръ-адмирала Кумани, появившись неожиданно передъ небольшою крѣпостью Мессамврія, открылъ по ней огонь и высадилъ десантъ, который приступомъ взялъ крѣпость; одна рота гвардейскаго экипажа была послана взять редутъ Василико, въ 4-хъ верстахъ отъ Мессамврія, что и было исполнено въ два часа времени, и здѣсь весь успѣхъ дѣла зависѣлъ отъ быстроты, порядка и правильности дѣйствій на берегу.

Въ томъ же 1828 году, была взята и разрушена крѣпость Сизополь десантомъ съ того же отряда и еще нѣкоторые прибрежные порты и города (Мидія, Ахіоло и др.).

Упомяну еще объ одномъ абордажномъ дѣлѣ, чуть-ли не единственномъ въ этомъ вѣкѣ даже во всѣхъ флотахъ. При осадѣ Варны, по высочайшему повелѣнію, было приказано приготовить по двѣ гребныхъ шлюпки съ каждаго судна съ десантными партіями; эти шлюпки должны были собраться съ наступленіемъ темноты у бригаантиты «Елизавета», нарочно

поставленной между крѣпостью и нашимъ флотомъ. Въ 11 часовъ вечера, отрядъ отвалилъ отъ бригантины и направился, соблюдая возможную тишину, къ гавани, гдѣ стояла турецкая гребная флотилія; неожиданно напавъ на нее, десантныя партіи перерѣзали и перетопили сонныхъ турокъ, а взятыя суда прибуksировали къ флоту. За это дѣло капитанъ 2 ранга Мелиховъ, начальствовавшій десантомъ, и всѣ участвовавшіе чины были щедро вознаграждены Государемъ.

Переходя затѣмъ къ позднѣйшему времени, мы видимъ, что наши судовые десанты свозились больше для охраны или наведенія порядка. Напримѣръ, въ 1873 году, съ корвета «Богатырь» былъ свезенъ десантъ въ Нагасаки, для защиты европейцевъ отъ инсургентовъ.

Въ 1883 г., съ клипера «Стрѣлокъ» былъ свезенъ десантъ въ С. Доминго, какъ мѣра принудительная, чтобы заставить мѣстное правительство принести извиненіе за оскорбленіе нашего офицера.

Въ 1887 году и въ послѣдніе годы свозился судовою десантъ въ Кореѣ (въ Сеулѣ), для охраны нашей миссіи и личности самого короля. Подобный же десантъ былъ свезенъ въ послѣднюю Японо-китайскую войну въ Пекинъ, для охраны нашей миссіи. Наконецъ, въ самое недавнее время намъ приходилось высаживать судовые десанты на островъ Критъ.

Если ко всѣмъ этимъ случаямъ въ нашемъ флотѣ присоединить еще разныя обстоятельства судовыхъ десантовъ въ иностранныхъ флотахъ, то возможно будетъ заключить, что морскимъ чинамъ весьма нерѣдко могутъ предстоять самостоятельныя дѣйствія на берегу, а потому необходимо готовить въ нихъ матросовъ, т. е. формировать въ нижнемъ чинѣ не одного лишь матроса, но и порядочнаго пѣхотинца, а флотскаго офицера знакомить спеціально не только съ морскимъ дѣломъ, но въ должной мѣрѣ и съ пѣхотной службой. Кромѣ того, приходится часто свозить на берегъ съ судовъ почетные караулы, посылать конвой и т. п.; правильная выправка, знаніе строя будутъ придавать молодцоватый, бравый видъ людямъ, производя въ тоже время пріятное впечатлѣніе господ-

ствующаго порядка и дисциплины; въ особенности это полезно и необходимо въ заграничныхъ плаваніяхъ.

Приведемъ здѣсь сужденія авторитетныхъ англійскихъ адмираловъ (Нельсонъ, Сеймуръ и др.) о морскихъ солдатахъ и что должно требовать въ дѣйствіяхъ на берегу отъ чиновъ судового или вообще всякаго десанта. Вотъ ихъ изрѣченія: морскихъ солдатъ (морская пѣхота) должно считать необходимой и полезной частью всякой десантной экспедиціи; при производствѣ самой высадки, или въ приготовленіяхъ на суднѣ, они своей привычкой и ловкостью, конечно, превосходятъ сухопутныя войска, но преимущество надъ ними матроса ясно выражается въ поговоркѣ: «въ шлюпкѣ, гдѣ легко помѣщается 100 синихъ куртокъ, можно помѣстить 80 морскихъ солдатъ и только 60 пѣхотинцевъ». Но, съ другой стороны, солдаты, будучи приучены больше къ строю, скорѣе выстраиваются и принимаютъ должный боевой строй при ихъ съѣздѣ на берегъ, а слѣдовательно скорѣе вступаютъ въ бой съ непріателемъ, а для успѣха боя быстрота играетъ одну изъ важнѣйшихъ ролей. При всякихъ десантахъ и при совмѣстныхъ дѣйствіяхъ съ сухопутными войсками, матросы (или морская пѣхота) будутъ находиться во главѣ высадки—въ авангардѣ, какъ умѣющіе лучше управляться со шлюпками. Теперь понятно, отчего необходимо и флотскимъ чинамъ быть на сушѣ, какъ у себя на кораблѣ.

Изъ составленнаго же нами историческаго очерка можно сдѣлать слѣдующія заключенія:

1) Еще съ Петровскихъ временъ высказывается стремленіе обучить морскихъ чиновъ фронтальной службѣ.

2) Вслѣдствіе сформированія у насъ морской пѣхоты, на строевую или фронтальную службу на флотъ сперва мало обращали вниманія и дали укорениться во флотскихъ чинахъ сужденію, что служба эта имъ не нужна и какъ бы унижительна для нихъ. Это вкоренившееся мнѣніе было причиной въ послѣдствіи столь труднаго строевого обученія на флотѣ.

3) Обученіе фронтальной службѣ на флотѣ началось съ Павла I и было доведено до образцоваго состоянія въ началѣ и срединѣ эпохи царствованія Николая I, а изъ исторіи видимъ,

что это время было одно изъ славнѣйшихъ эпохъ для нашего флота. Слѣдовательно, можно заключить, что строгая фронтальная служба, внесшая всюду дисциплину и порядокъ, не мало содѣйствовала славѣ той эпохи.

4) Въ концѣ 1850-хъ, или, лучше сказать, въ началѣ 60-хъ годовъ ослабѣваетъ строевое образованіе на флотѣ и замѣчается упадокъ дисциплины и порядка.

5) Для обученія фронтовой службѣ всегда обращались за учителями къ сухопутнымъ войскамъ, или отдавали своихъ чиновъ имъ на обученіе, а создаваемые школы у себя никогда не давали достаточно хорошихъ инструкторовъ.

6) Видно было настойчивое желаніе заставить флотъ идти рука-объ-руку въ строевомъ образованіи съ сухопутными войсками, но въ 60-хъ годахъ появился сепаратизмъ, доведшій до того, что неоднократно бывало, что сухопутная армія была уже перевооружена новымъ оружіемъ, а во флотѣ оставалось въ употребленіи еще старое; строевые уставы дѣйствовали въ одно и тоже время на флотѣ и берегу разные; разные упрощенія, нововведенія въ амуниціи и т. д. въ арміи, введенныя въ ней изъ опыта, не вводились одновременно на флотѣ; наконецъ, самая подготовка рекрутъ и вообще фронтальная служба не велась по примѣру сухопутныхъ войскъ, гдѣ все это было выработано уже изъ опыта.

7) Примѣры бывшихъ судовыхъ десантовъ показываютъ, что употребленіе морскихъ командъ для дѣйствій на берегу существовало и будетъ существовать и что поэтому команды должны быть обучены правильнымъ дѣйствіямъ на берегу.

Лейтенантъ И. Виноградскій.

СОСТОЯНІЕ МОРСКОЙ АРТИЛЛЕРІИ ВЪ 1896 — 97 ГГ. (*).

Въ двухъ прошедшихъ 1896—97 годахъ, въ дѣлѣ усовершенствованія морской артиллеріи особенное вниманіе техниковъ было обращено на достиженіе возможно ускоренной стрѣльбы изъ орудій большихъ калибровъ, вмѣстѣ съ увеличеніемъ начальныхъ скоростей и разрушительнаго дѣйствія ихъ снарядовъ. Въ тоже время прилагались усиленные старанія къ улучшенію пушечныхъ установокъ и приспособленій для быстрой и вмѣстѣ съ тѣмъ безопасной подачи къ орудіямъ боевыхъ припасовъ. Кромѣ того, самое серьезное вниманіе было обращено на разработку вопросовъ о наилучшемъ сортѣ пороха для пушечныхъ зарядовъ и взрывчатыхъ составовъ для разрывныхъ снарядовъ.

Наибольшіе успѣхи по части морской артиллеріи, подобно предыдущимъ годамъ и теперь были достигнуты во Франціи, Англіи, Германіи и Соединенныхъ Штатахъ Америки.

Во Франціи явилась цѣлая серія новыхъ скорострѣльныхъ орудій системы Кане, образца 1896 года, калибромъ начиная отъ 2,24 до 9,45-дм. включительно; въ Англіи орудія этого рода имѣются калибромъ отъ 1,46 до 8-дм. и въ Германіи отъ 1,57 до 9,45-дм. Наибольшаго калибра скорострѣльные орудія такимъ образомъ имѣются во Франціи и Германіи, а именно 9,45-дм. и затѣмъ въ Англіи 8-дм.

Англія, считая предѣломъ для своихъ скорострѣльныхъ орудій 8-дм. калибръ, находитъ, что другія государства (т. е.

(*) Матеріалами при составленіи служили: «Naval Annual for 1896—97», by Lord Brassey. «Aide-Mémoire de L'Officier de Marine 1897» de E. Durassier. «Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens». «Marine Almanach» 1897 г. «Tidskrift för Sjöväsendet», «Times», «Scientific American» и др.

въ настоящемъ случаѣ Франція и Германія) поступаютъ неправильно, называя свои 9,45-дм. орудія скорострѣльными. По мнѣнію англичанъ, какъ самое обращеніе съ такими орудіями, такъ и подача къ нимъ боевыхъ припасовъ, не столь быстры, чтобы можно было назвать ихъ скорострѣльными. Опытъ показалъ, что предѣломъ для подачи боевыхъ припасовъ въ-ручную долженъ служить 8-дм. калибръ и, кромѣ того, наводку такого орудія, при новѣйшихъ установкахъ, можетъ производить одинъ человекъ. Эти данныя и послужили для принятія въ англійской артиллеріи 8-дм. калибра, какъ предѣльнаго для скорострѣльныхъ орудій.

Вообще, присвоеніе орудіямъ названія скорострѣльныхъ составляетъ вопросъ весьма условный. Конечно, новѣйшія техническія усовершенствованія даютъ возможность производить изъ новыхъ орудій болѣе частую стрѣльбу, чѣмъ изъ старыхъ, но вѣдь дѣло на этомъ не остановится и вѣроятно то, что теперь мы называемъ скорострѣльнымъ, не въ далекомъ будущемъ придется уже называть обыкновеннымъ орудіемъ. При современномъ развитіи техники, такой результатъ весьма возможенъ (*).

Въ виду быстрого развитія броневое дѣла, артиллеристы должны были усиленно трудиться надъ увеличеніемъ начальныхъ скоростей и пробивной силѣ снарядовъ, въ чемъ, сравнительно съ прежнимъ, достигнуты весьма значительные результаты. Скорость въ 2000 ф., считавшаяся еще недавно весьма дѣйствительною, теперь уже не удовлетворяетъ требованіямъ и мы видимъ, что нѣкоторые орудія, напримѣръ, скорострѣльныя системы Кане, выбрасываютъ снаряды уже со скоростью болѣе 3000 футъ. Важное значеніе начальной скорости весьма

(*) Въ нашей морской артиллеріи нѣтъ орудій, называемыхъ скорострѣльными; у насъ имѣются орудія картузные, калибромъ отъ 3,42-дм. (4-фн.) до 12-дм. и затѣмъ патронныя отъ 1,45-дм. (Гочкиса) до 6-дм. включительно. Изъ числа послѣднихъ, 6-дм., 4,27-дм. (120-м.-м.) и 2,95-дм. (75-м.-м.) орудія дѣлаютъ по 8 выстрѣловъ, а 1,85 и 1,45-дм. (47 и 37-м.-м.)—до 30 выстрѣловъ въ минуту. Несмотря на столь частую стрѣльбу, нашимъ патроннымъ орудіямъ не дано названія скорострѣльныхъ, что, въ виду быстрого прогрессированія артиллерійской техники, слѣдуетъ признать вполнѣ рациональнымъ.

рельефно выяснилось при опытахъ, произведенныхъ въ сентябрѣ 1896 г. въ Соединенныхъ Штатахъ, на опытной батарее Indian Head. Были сдѣланы два выстрѣла 6-дм. снарядами въ 10-дм. сталеникелевую плиту, изъ которыхъ одинъ со скоростью 2000 ф. и другой 2500 ф. При первой изъ этихъ скоростей снарядъ, ударившись въ плиту, разбился, оставивъ въ ней углубленіе въ 8-дм.; при скорости же 2500 ф. снарядъ сдѣлалъ правильное сквозное отверстіе и затѣмъ найденъ за щитомъ весьма мало поврежденнымъ.

До сихъ поръ, для увеличенія начальной скорости снарядовъ, главнымъ образомъ прибѣгали къ способу удлиненія орудія, дающему возможность подвергать снарядъ болѣе продолжительному дѣйствію пороховыхъ газовъ. Но такъ какъ теперь длина орудій уже начинаетъ достигать крайнихъ предѣловъ (что мы видимъ у нѣкоторыхъ орудій Кане, имѣющихъ длину 80 калибровъ), то, при дальнѣйшемъ развитіи дѣла, придется уже иными способами достигать увеличенія начальныхъ скоростей. Въ Англіи и Соединенныхъ Штатахъ на это дѣло уже обращено вниманіе и здѣсь надѣются достигнуть надлежащаго рѣшенія вопроса при помощи болѣе сильнаго пороха и орудій такой конструкціи, которыя могли бы выдерживать получаемыя при немъ высокія давленія. Такими орудіями, по мнѣнію нѣкоторыхъ спеціалистовъ, являются орудія, скрѣпленныя проволокою, напримѣръ, изготовляемыя въ Англіи Армстронгомъ и въ Соединенныхъ Штатахъ Брауномъ.

Въ настоящее время наибольшая начальная скорость имѣется у скорострѣльных орудій Кане, именно: отъ 2493 до 3281 ф.; затѣмъ у Крупновскихъ скорострѣльных орудій она составляетъ отъ 2416 до 2625 ф. и у новѣйшихъ 6- и 8-дм. орудій Армстронга — отъ 2220 до 2650 ф. Въ Соединенныхъ Штатахъ, при опытной стрѣльбѣ изъ 5-дм. сегменто-проволочнаго орудія Брауна, получена начальная скорость 3235 футъ.

Кромѣ скорострѣльных орудій, не оставляются безъ вниманія и обыкновенныя, съ цѣлью достиженія изъ нихъ возможно быстрой стрѣльбы. Новѣйшія усовершенствованія, сдѣланныя въ запирающихъ механизмахъ этихъ орудій, въ ихъ пушечныхъ установкахъ, въ способахъ подачи боевыхъ при-

пасовъ и проч., весьма много содѣйствовали достиженію такой цѣли.

Въ слѣдующей таблицѣ, заимствованной изъ шведскаго журнала «*Tidskrift i Sjöväsendet*», показано число выстрѣловъ дѣлаемыхъ въ извѣстный промежутокъ времени изъ большекалиберныхъ орудій на судахъ различныхъ государствъ.

ГОСУДАРСТВО.	НАЗВАНІЕ СУДОВЪ.	Число орудій.	Калибръ орудій.		Всѣхъ орудій въ тонъ	Число выстрѣловъ изъ каждаго орудія.
			Сантиметры.	Дюймовъ.		
Англія . . .	<i>Majestic</i>	4	30,48	12	46	8 выстр. въ 4 мин.
	<i>Royal Sovereign</i> . . .	4	34,29	13,5	68	2 » » 4 »
	<i>Renown</i>	4	25,4	10	20	2 » » 4 »
Франція . . .	<i>Charlemagne</i>	4	30,0	11,8	45	3 » » 4 »
	<i>Carnot</i>	2	30,0	11,8	45	3 » » 4 »
		2	27,41	10,8	34	2 » » 4 »
Германія . .	<i>Kaiser Friedrich III</i> .	4	24,0	9,4	26	2 » » 4 »
Италія . . .	<i>Saint-Bon</i>	4	25,4	10	35	2 » » 4 »
Россія . . .	<i>Ciscoti Великій</i> . . .	4	30,5	12	51	3 » » 4 »
Америка . .	<i>Keatsarge</i>	4	33,0	12,99	62	3 » » 4 »
Норвегія . .	<i>Harald Herfager</i> . .	2	20,03	7,88	19	3 » » 1 »

Данныя эти до нѣкоторой степени показываютъ, какое важное значеніе имѣютъ для скорости стрѣльбы новѣйшія улучшенія въ матеріальной части судовой артиллеріи. Такъ, сравнивая стрѣльбу на новомъ англійскомъ броненосцѣ *Majestic* съ немного раньше построеннымъ *Renown*, мы видимъ, что 46-тон. орудія, поставленныя на первомъ, стрѣляютъ быстрѣе, чѣмъ 20-тон. на послѣднемъ; эта разница получается вслѣдствіе новѣйшихъ приспособленій на *Majestic*. 24-с.-м. орудія на германскомъ броненосцѣ *Kaiser Friedrich III* стрѣляютъ оди-

наково съ 34-с.-м. орудіями на *Royal Sovereign* и медленнѣе, чѣмъ 30-с.-м. на *Majestic*; такой результатъ слѣдуетъ приписать тяжеловѣсному клиновому запирающему механизму, обращеніе съ которымъ гораздо труднѣе, чѣмъ съ поршневымъ замкомъ французской системы. Заслуживаетъ вниманія быстрая стрѣльба изъ 20,03-с.-м. орудія на норвежскомъ броненосцѣ *Harald Harfager*: 3 выстрѣла въ минуту. Такой успѣхъ слѣдуетъ приписать тому, что стрѣльба производилась сравнительно легкими снарядами, вѣсомъ 95 кгр. При болѣе же тяжеломъ снарядѣ въ 140 кгр., скорость эта вѣроятно составить не болѣе двухъ выстрѣловъ въ минуту.

Изъ скорострѣльныхъ орудій небольшихъ калибровъ, начиная отъ 3,7 до 15-с.-м., какъ показала практика, можетъ быть произведено въ извѣстный промежутокъ времени слѣдующее число вполнѣ правильно наведенныхъ выстрѣловъ:

Изъ 15-с.-м. орудія			16 выстрѣловъ въ 3 мин.		
» 14 »	»	»	16	»	» 3 »
» 12 »	»	»	6	»	» 1 »
» 10 »	»	»	10	»	» 1 »
» 8,8 »	»	»	8	»	» 1 »
» 7,6 »	»	»	10	»	» 1 »
» 6,5 »	»	»			
» 5,7 »	»	»			
» 4,7 »	»	»			
» 3,7 »	»	»			

Здѣсь обращаетъ на себя вниманіе тотъ фактъ, что 8,8-с.-м. орудіе дѣлаетъ въ одну минуту меньшее число выстрѣловъ, чѣмъ 10-с.-м. орудіе. Объясняется это тѣмъ, что 8,8-с.-м. орудіе Крупновское, снабженное клиновымъ механизмомъ, который, какъ у обыкновенныхъ орудій въ настоящемъ случаѣ, является виновникомъ болѣе медленной стрѣльбы, сравнительно съ прочими орудіями, имѣющими поршневой затворъ.

Въ общемъ, приведенныя скорости не могутъ быть названы большими, въ особенности при сравненіи ихъ съ тѣми, которыя нерѣдко получались при стрѣльбѣ на опытныхъ батареяхъ;

*

напримѣръ, приходилось читать, что изъ англійской 15-с.-м. скорострѣльной пушки, при стрѣльбѣ кордитными зарядами, было сдѣлано 7 выстрѣловъ въ 61 сек. и изъ 12-с.-м. пушки 5 выстрѣловъ въ 22 сек.; изъ шведскаго 12-с.-м. орудія системы Vofors было сдѣлано 5 выстрѣловъ въ 23 сек. и затѣмъ были и другіе примѣры значительной скорости стрѣльбы.

Несмотря на достигнутые результаты, требованія современной артиллеріи все увеличиваются, въ виду чего заводы все болѣе и болѣе расширяютъ свою дѣятельность и при этомъ замѣчается стремленіе работать не отдѣльными группами, а соединенными силами. Такъ, извѣстно, что въ Англіи два всемірноизвѣстныхъ завода — Эльсвикскій и Витвортскій въ настоящее время составляютъ одну общую фирму, съ громаднымъ капиталомъ 5½ мил. фн. стерл. Викорсъ приобрѣлъ у Барроу кораблестроительныя и артиллерійскія мастерскія и такимъ образомъ теперь имѣетъ возможность изготовлять суда, вполне снабженныя артиллеріею, броней и машинами. Во Франціи, Шнейдеръ недавно присоединился къ обществу «Société anonyme des Forges et Chantiers de la Méditerranée», въ которомъ, какъ извѣстно, самое дѣятельное участіе принимаетъ Кане. Въ Германіи также весьма недавно Грюзонъ соединился съ Крупномъ и все это для удовлетворенія громадныхъ современныхъ требованій военнаго дѣла.

Затѣмъ, мы продолжаемъ настоящій очеркъ отдѣльными частями, что даетъ возможность нагляднѣе опредѣлить, въ какой именно степени проявились улучшенія матеріальной части морской артиллеріи въ отдѣльныхъ государствахъ.

Англія. Прежде описанія новѣйшихъ улучшеній, сдѣланныхъ англичанами въ матеріальной части морской артиллеріи, мы обращаемъ вниманіе читателей на появляющееся въ послѣднее время англійской журналистикѣ желаніе доказать, что Англія, въ дѣлѣ усовершенствованія артиллерійскихъ орудій, всегда шла впереди другихъ государствъ—съ чѣмъ едва ли можно согласиться. Несмотря на высокую степень развитія въ Англіи различныхъ отраслей техническаго производства, она въ продолженіе многихъ лѣтъ не могла создать у себя надеж-

ныхъ артиллерійскихъ орудій и такимъ образомъ, въ этомъ дѣлѣ, ни только не шла впередъ другихъ, но даже рѣзко выдѣлилась своею отсталостью. Въ то время, какъ другія державы, съ самаго начала появленія наръзныхъ орудій, старались дѣйствовать по однажды принятой программѣ, англичане положительно блуждали въ вопросѣ объ орудіяхъ, безпрестанно переходя отъ одной системы къ другой и терпя при этомъ цѣлый рядъ неудачъ. Всѣмъ, конечно, еще памятны безпрестанные порчи и разрывы англійскихъ орудій, какъ на судахъ своего флота, такъ и на судахъ другихъ государствъ, обращавшихся съ заказами на англійскіе пушечные заводы; неудачи эти иногда сопровождались гибелью офицеровъ и орудійной прислуги.

Не желая быть голословными, приводимъ здѣсь краткій очеркъ дорогостоящаго и неудачнаго хода развитія англійской морской артиллеріи со времени появленія наръзныхъ орудій. Первые такіе орудія, появившіяся на судахъ англійскаго флота въ концѣ Крымской войны, были системы Ланкастера. Вслѣдъ за ними весьма скоро явились орудія Витворта и затѣмъ Армстронга. Въ 1858 году, надъ двумя послѣдними системами были произведены сравнительные опыты, причемъ результаты оказались въ пользу Армстронга. Орудія эти, будучи приспособлены для заряжанія съ казенной части и просуществовавшія съ 1859 до 1864 года, имѣлись на флотѣ слѣдующихъ калибровъ: 3,9 и 12 фн., вѣсомъ 3,6 и 8 цнт.; затѣмъ 20 фн., вѣсомъ 13 и 15 цнт.; 40 фн. въ 32 и 35 цнт. и наконецъ 7 дм., вѣсомъ 82 цнт.

Въ 1864 году совершился крутой поворотъ въ пользу принятія системы заряжанія съ дула, причемъ рѣшено было передѣлать въ наръзные орудія старыя чугунныя пушки по способу, предложенному Пализеромъ. Основаніемъ для принятія системы заряжанія съ дула послужило мнѣніе, что устройство такихъ орудій проще и благонадежнѣе; что обращеніе съ ними несложное и скорость стрѣльбы не уступаетъ орудіямъ заряжающимся съ казны. Такіе доводы едва ли можно признать основательными. Система Пализера состояла въ томъ, что каналъ чугуннаго орудія расширялся и въ него вставлялась же-

лѣзная труба, снабженная нарѣзами. Такимъ образомъ были передѣланы 32 фн. 58 цнт.; 8 дм. 65 цнт. и 65 фн. 95 цнт. гладкостѣнные орудія въ 64 фн. 58 цнт. 64 фн. 71 цнт. и 80 фн. 5 тон. заряжающіяся съ казны орудія. Система Пализера подвергалась многочисленнымъ детальнымъ измѣненіямъ и въ общемъ орудія эти просуществовали недолго; на смѣну имъ явились орудія Фрезера, изготовленіе которыхъ было сосредоточено на казенномъ Вулическомъ заводѣ. Орудія эти состояли изъ шести отдѣльныхъ частей, именно: изъ ствола, казенника, казеннаго кольца, внутренней трубы, кожуха и тарельной части. Орудія этой системы имѣлись 7, 9 и 64 фнт. и затѣмъ 7, 8, 9, 10, 11, 12 и 16 дм. Подобно Пализеру, Фрезеръ подвергалъ свои орудія многимъ измѣненіямъ, причемъ одно изъ главныхъ улучшеній состояло въ замѣнѣ внутренней желѣзной трубы стальною.

Изъ числа орудій Фрезера, одно 12 дм. 38 тон., поставленное въ кормовой башнѣ броненосца *Thunderer*, при выстрѣлѣ полнымъ боевымъ зарядомъ, разорвалось, причемъ оказались убитыми 12 человекъ и 25 болѣе или менѣе тяжело раненыхъ; башня была сильно повреждена, но въ корпусѣ судна особенныхъ поврежденій не замѣчено. Стоявшее въ башнѣ рядомъ съ нимъ другое орудіе того же калибра, было отправлено на опытное поле и здѣсь подвергнуто испытанію тѣмъ же боевымъ зарядомъ, причемъ и оно разорвалось.

1879 годъ вновь ознаменовался для англійской артиллеріи радикальною перемѣною. Послѣ того, какъ всѣ попытки достигнуть удовлетворительныхъ результатовъ съ орудіями, заряжающимися съ дула, оказались тщетными, рѣшено было вновь перейти къ системѣ заряжанія съ казны и на этотъ разъ, какъ кажется, уже безповоротно. Вслѣдъ за этимъ рѣшеніемъ вскорѣ явились новыя заряжающіяся съ казны орудія, калибромъ 4, 5, 6, 8, 9, 10, 12, 13 $\frac{1}{2}$ и 16 $\frac{1}{2}$ дм.; вѣсомъ 13, 26 и 40 цнт. и 5, 14, 22, 29, 46, 67 и 110 тн., изъ числа которыхъ 8-и 9-дм. были системы Армстронга. Первоначально нѣкоторыя части этихъ орудій изготовлялись изъ желѣза, но затѣмъ на ихъ отработку начали употреблять исклю-

чительно сталь. Запирающій замокъ принять поршневою французской системы и обтюраторъ Де-Банжа.

Кромѣ этихъ орудій, оставались на службѣ и нѣкоторыя отъ прежнихъ заряжающихся съ казны орудій, изъ которыхъ одно 6-дм., вѣсомъ 89 цнт. и поставленное на корветѣ *Cor-delia*, разорвалось въ 1891 г., убивъ при этомъ двухъ офицеровъ и четырехъ матросовъ и, кромѣ того, было много раненыхъ.

Талантливый сотрудникъ газеты «*Le Yacht*», г. Вейль, описывая нѣсколько лѣтъ назадъ недостатки англійской артиллеріи, пришелъ къ заключенію, что, въ началѣ 1890 годовъ, вся большекалиберная артиллерія на англійскихъ судахъ, изготовленная какъ на заводѣ Армстронга, такъ и на Вулическомъ заводѣ, признавалась неблагонадежною. Орудія оказались поврежденными на броненосцахъ *Sans-Pareil*, *Benbow*, *Anson*, *Victoria* и *Howe*. Такой результатъ г. Вейль приписываетъ прежде всего недостаточному знакомству англійскихъ техниковъ съ теоріею проектированія орудій и затѣмъ слишкомъ поспѣшному и поверхностному ихъ испытанію.

Едва-ли при такихъ условіяхъ англичане могутъ считать себя передовыми дѣятелями по части созданія большекалиберной артиллеріи для надобностей флота. Всѣ старанія англійскихъ техниковъ, приложенныя къ созданію благонадежныхъ орудій, оказались болѣе или менѣе неудачными и только въ новѣйшее время, вмѣстѣ съ окончательнымъ переходомъ къ системѣ заряжанія съ казенной части и принятіемъ поршневого запирающаго механизма французской системы, результаты тамъ получились болѣе благоприятные. Въ новѣйшихъ орудіяхъ Эльсвикской системы, французскій затворъ нѣсколько видоизмѣненъ: вмѣсто цилиндра, ему придана форма цилиндрико-ническая; но едва ли такое частичное измѣненіе даетъ право на присвоеніе ему названія Эльсвикскаго замка.

Безпрестанныя перемѣны системъ орудій, конечно, должны были вызвать то весьма существенное неудобство, что на англійскихъ судахъ явилась крайне смѣшанная артиллерія, состоящая, какъ изъ орудій заряжающихся съ дула, такъ и съ казенной части. Просматривая новѣйшія таблицы главныхъ элементовъ англійскихъ орудій, помѣщенныхъ въ «*Ежегод-*

никъ» Брасея, мы видимъ, что въ нихъ показано 23 различныхъ наименованія орудій, заряжаемыхъ съ казны и 25 заряжаемыхъ съ дула и сверхъ того имѣются еще орудія Эльсвикскаго завода, калибромъ 3, 3.5, 4, 4.7, 6 и 8-дм.; всего, слѣдовательно 54 различныхъ наименованій. Столь разнообразныя орудія, конечно, должны до крайности усложнять матеріальную часть англійской морской артиллеріи.

Орудія для англійскаго флота, какъ извѣстно, изготовляются на казенномъ заводѣ въ Вуличѣ и на частномъ заводѣ Армстронга въ Эльсвикѣ, причемъ послѣдній является крупнымъ поставщикомъ и для нѣкоторыхъ иностранныхъ государствъ.

Въ настоящее время въ Англіи наибольшій интересъ сосредоточенъ на новыхъ проволочныхъ орудіяхъ, калибромъ 9,2 и 12 дм., изъ которыхъ первыя поставлены на вновь построенныхъ крейсерахъ *Powerful* и *Terrible*, а послѣднія, въ числѣ четырехъ — на *Majestic*.

Главная особенность этихъ орудій заключается въ способѣ крѣпленія ихъ стальною проволокою, чѣмъ, по отзывамъ англійскихъ техниковъ, достигается возможность употребленія кордитныхъ зарядовъ. 12-дм. орудіе скрѣплено на $\frac{2}{3}$ своей длины, на что потребовалась проволока длиною 102 мили; у 9,2-дм. орудія проволокою скрѣплена значительная часть надъ зарядною камерою и небольшое пространство около цапфъ.

Способъ крѣпленія орудій проволокою уже много лѣтъ назадъ былъ предложенъ Лонгриджемъ, но тогда не заслужилъ должнаго вниманія. Въ настоящее время, отработка орудій этой системы главнымъ образомъ производится на Эльсвикскомъ заводѣ, а также частью и на заводѣ въ Вуличѣ (*). Результаты пробной стрѣльбы какъ на *Majestic*, такъ и на *Powerful* и *Terrible* получились вполнѣ благопріятныя.

Что касается долговѣчности большекалиберныхъ проволоч-

(*) Во второй половинѣ 80-хъ годовъ, производство проволочныхъ орудій было установлено и на нашемъ Обуховскомъ заводѣ, но не надолго, такъ какъ система эта не соответствовала принятымъ у насъ способамъ отработки орудій. Всего у насъ было изготовлено 35 орудій 6-дм. калибра, поставленныхъ на нѣкоторыхъ судахъ Балтійскаго и Черноморскаго флотовъ.

ныхъ орудій, то вопросъ этотъ выяснится не ранѣе, какъ послѣ нѣсколькихъ лѣтъ служенія ихъ на судахъ.

Англичане, придерживаясь однако обычнаго своего приѣма, уже теперь спѣшатъ доказать, что орудія эти лучшія изъ всѣхъ нынѣ существующихъ большекалиберныхъ орудій, какъ это видно изъ слѣдующихъ отзывовъ, помѣщенныхъ въ «Ежегодникъ» Брассея за 1897 годъ. Полагая, что орудія большихъ калибровъ въ настоящее время приняли видъ уже болѣе опредѣленный, чѣмъ это было нѣсколько лѣтъ назадъ, Брассей нашелъ возможнымъ сдѣлать нѣкоторые выводы о сравнительныхъ достоинствахъ 12- и 9-дм. орудій различныхъ системъ. Касаясь этого вопроса, онъ прежде всего находитъ, что съ принятіемъ проволоочной системы, англійскія орудія получили возможность выдерживать давленія болѣе сильныя, чѣмъ орудія другихъ родовъ, что и ставитъ ихъ, по отношенію къ прочности, выше существующихъ стальныхъ орудій, какъ сплошныхъ, такъ и скрѣпленныхъ кольцами.

Въ слѣдующей таблицѣ, заимствованной изъ «Ежегодника», приведены данныя относительно 12-дм. орудій, принятыхъ въ Англіи, Франціи, Германіи и Соединенныхъ Штатахъ, причемъ, въ виду устарѣлой конструкціи 12-д. германскаго орудія, въѣсъ прибавлено 11,02-д. орудіе, почти равносильное 12-д. орудіямъ другихъ націй.

Наименованіе.	Калибръ	Вѣсъ орудія.	Длина ка- нала въ ка- либрахъ.	Вѣсъ сна- ряда.	Начальная скорость.	Живая сила у дула.	Живая сила на тоннѣ вѣса орудія.
	дюйм.	тов.		фунт.	футъ.	ф.-тон.	
Англійское (проволоочное) .	12	46	35,4	850	2367	33,020	718
Французское	12	45,9	40	643,8	2625	30,750	670
Германское	12	35,4	18,9	725,3	1713	14,750	417
»	11,02	43,4	40	562	2362	21,750	501
Соединен. Штатовъ . . .	12	45,2	35,0	850	2100	25,985	575

Приведенныя здѣсь числа показываютъ, что англійское орудіе обладаетъ самымъ сильнымъ ударомъ и самую большую живую силу, пропорціонально вѣсу орудія. Германское 12-д. орудіе совершенно не можетъ быть принято въ расчетъ и для сравненія должно пользоваться данными 11-д. орудія. Снаряды, англійскій и американскій, имѣютъ одинаковый вѣсъ и при этомъ они значительно тяжелѣе снарядовъ французскаго и германскаго. Всѣ эти орудія, очевидно, созданы для одной и той же цѣли, причемъ между ними замѣчается та разница, что англійское орудіе имѣетъ нѣсколько большій вѣсъ и длину и, будучи скрѣплено проволокою, оно въ состояніи лучше выдерживать давленіе пороховыхъ газовъ. Сказать, какая именно существуетъ разница относительно этихъ давленій—пока нельзя, за неимѣніемъ надлежащихъ цифровыхъ данныхъ; можно только предполагать, что, въ случаѣ принятія американцами проволочной системы, давленія въ ихъ 12-дм. орудіяхъ будутъ приблизительно тѣже, какъ и у англійскаго орудія. Французское орудіе, представляя собою замѣчательный образецъ артиллерійскаго искусства, стоитъ вторымъ по порядку относительно живой силы, какъ у дула, такъ и на каждый тоннъ вѣса орудія; начальная скорость у него весьма значительная. Орудіе это впервые упоминается на страницахъ «Ежегодника», вмѣстѣ съ чѣмъ является предположеніе, что не получена-ли такая скорость только случайно. Подобный примѣръ случайной скорости получился не далѣе, какъ въ 1897 г. у 12-дм. англійскаго проволочнаго орудія, а также года два назадъ у нѣсколькихъ французскихъ орудій. У цѣльной серіи новыхъ французскихъ орудій перваго образца показаны одинаковыя начальныя скорости въ 800 метровъ (2624 ф.), которыя, надо полагать, получены недѣйствительнымъ измѣреніемъ, а составляютъ только числа предполагаемыя (*). Это послѣднее замѣчаніе относится въ прошлomu времени; что же касается настоящаго орудія, то оно во вся-

(*) Въ статьѣ: «Артиллерійскіе очерки», помѣщенной въ «Морск. Сборн.» за 1891 г. № 12, имѣется таблица, изъ которой видно, что дѣйствительно у всѣхъ обыкновенныхъ орудій системы Кане, калибромъ 16, 19, 22, 24, 27, 30, 32, 34 и 37 с.-м. и длиною 50 калибровъ, показаны одинаковыя начальныя скорости 2624 футъ или 800 метр.

комъ случаѣ должно быть признано весьма хорошимъ. Германское орудіе, какъ уже сказано, не подлежитъ сравненію съ приведенными здѣсь орудіями. Далѣе Брассей говорить, что весьма интересно было бы сравнить 12-дм. русское орудіе, но такъ какъ извѣстна только начальная скорость орудія въ 30 калибровъ (въ настоящемъ случаѣ не подходящая), а объ орудіи въ 35 калибровъ свѣдѣній не имѣется, то сдѣлать сравненіе не представляется возможнымъ; вѣсъ русскаго снаряда, составляя 626,4 фнт., приблизительно равенъ французскому снаряду.

Говоря о 12-дм. орудіяхъ, здѣсь уместно будетъ замѣтить, что въ Россіи, какъ въ морскомъ, такъ и въ сухопутномъ вѣдомствѣ, не увлекаясь примѣрами иностранныхъ державъ, всегда считали этотъ калибръ, какъ предѣльный для большекалиберныхъ орудій. Въ то время, какъ на судахъ другихъ флотовъ и въ особенности на англійскихъ и итальянскихъ, ставились орудія калибромъ до 14 и 16 дм., мы держались 12-дм. калибра, который теперь въ большей части флотовъ и принятъ, какъ наибольшій.

Для сравненія 9,2-дм. англійскаго проволочнаго орудія взяты ближайшіе подходящіе калибры, а именно: 24 с.-м. (9,45 дм.) французское и германское орудія, элементы которыхъ помѣщены въ слѣдующей таблицѣ (*):

Наименованіе.	Калибръ въ дм.	Вѣсъ орудія въ тон.	Длина орудія въ калибрахъ.	Вѣсъ снаряда въ фунт.	Начальная скорость	Живая сила у дула.	Живая сила на тон. вѣса орудія.	Пробивная сила въ желѣзѣ дюйм.		
								У дула.	На разстояніи 2000 ярд.	На разстояніи 3000 ярд.
Англійское (проволочное)	9,2	25	40	380	футъ 2,347	ф.-тон. 14,520	ф.-тон. 581	27,6	20,7	18,0
Французское	9,45	22,4	40	317,5	2,625	15,170	677	29,4	20,6	17,2
Германское	9,45	25,4	40	474	2,067	14,050	553	26,8	20,0	17,7

(*) Въ артиллеріи Соединенныхъ Штатовъ нѣтъ орудія, по калибру близкаго къ показаннымъ въ этой таблицѣ.

В. С.

Приведенныя здѣсь данныя показываютъ, что французское орудіе стоитъ выше другихъ по отношенію живой силы, какъ полной, такъ и единичной на каждый тоннъ вѣса орудія; но затѣмъ, въ виду болѣе легкаго снаряда, оно, относительно пробивной силы на разстояніи 2000 ярд., становится по порядку вторымъ, а на разстояніи 3000 ярд. уже послѣднимъ. Орудіе это легче прочихъ и даетъ весьма хорошій результатъ, если онъ только вѣренъ. Здѣсь приходится повторить тоже самое, что было сказано относительно 12-дм. орудія, а именно, что орудіе это новое и что начальная скорость у него показана предполагаемая и притомъ, какъ кажется, слишкомъ преувеличенная. Англійское орудіе не можетъ быть названо хорошимъ образцомъ проволоочной системы. Сравнивая живую силу на каждый тоннъ вѣса 12-дм. орудія, составляющую 718 ф.-т. съ получаемую у 9,2-д. въ 581 ф.-т., нельзя не признать, что этотъ послѣдній результатъ весьма неудовлетворителенъ. Что касается вѣса этого орудія, то тутъ замѣчается какая-то неясность. Въ таблицахъ морскаго вѣдомства, вѣсъ его показанъ 23 тон., причемъ соответствующая живая сила должна бы получиться 631 ф.-тон. Хотя такой результатъ и лучше вышеприведеннаго, но все-таки онъ не соответствуетъ той живой силѣ, какую желательно было бы имѣть и уступаетъ французскому орудію. Англійское удлиненное 9,2-дм. проволоочное орудіе береговой артиллеріи, какъ видно изъ таблицы элементовъ англійскихъ орудій, имѣетъ предполагаемую начальную скорость 2700 ф. и живую силу 19,220 ф.-тон., при вѣсѣ орудія 27 тон. При этихъ данныхъ, живая сила на тоннъ вѣса орудія должна-бы составить 712 ф.-тон. Принимая во вниманіе длину орудія (*), такой результатъ, сравнительно съ 12-дм. орудіемъ, долженъ быть признанъ весьма слабымъ.

Приведенный здѣсь сравнительный выводъ могъ-бы быть гораздо полнѣе при извѣстности давленій въ каналахъ, которыя дали-бы возможность болѣе точно опредѣлить достоинства орудій. Безъ нихъ, показанное превосходство можетъ быть представляетъ ничто иное, какъ результатъ излишней

(*) Длина этого орудія 46,7 калибровъ.

смѣлости заводчика, желающаго уменьшить предѣлъ опасности своего орудія.

Въ послѣдніе годы, въ Англіи вновь приняты гаубицы, весьма пригодныя въ нѣкоторыхъ отдѣльныхъ случаяхъ артиллерійскаго боя; напримѣръ, они съ особенною пользою могутъ служить для пораженія бомбами невидимыхъ предметовъ. Будучи поставлены на судно, огонь ихъ пригоденъ для дѣйствія на небольшихъ разстояніяхъ противъ небронированныхъ частей судна; при атакѣ береговыхъ укрѣпленій, только одна гаубица даетъ возможность наносить вредъ орудіямъ, поставленнымъ на значительныхъ высотахъ. Навѣсный огонь этихъ орудій служитъ хорошою защитою для угольныхъ станцій, а также и для другихъ прибрежныхъ позицій. Въ настоящее время имѣются 5, 5.4 и 6-дм. заряжаемая съ казны гаубица, а въ будущемъ предполагаются и большіе калибры.

Признавая новѣйшіе образцы своихъ орудій вполне удовлетворительными, англичане, отложивъ въ сторону всякіе новые проекты, въ настоящее время свои заботы направили къ изготовленію возможно большаго количества новѣйшихъ орудій, на что средствъ у нихъ имѣется вполне достаточно.

Англійскіе разрывные снаряды до сихъ поръ главнымъ образомъ снаряжаются обыкновеннымъ артиллерійскимъ порохомъ; но, конечно, дѣло на этомъ не остановится и вопросъ о принятіи для этой цѣли другого, болѣе сильнаго взрывчатаго состава, можно считать уже окончательно рѣшеннымъ. Новый составъ, называемый *медитомъ*, признанъ вполне безопаснымъ при стрѣльбѣ зарядами, какъ изъ обыкновеннаго пороха, такъ и кордитными. Вопросъ объ окончательномъ принятіи этого состава задерживался тѣмъ, что не были вполне увѣрены въ пригодности его къ храненію на судахъ. Теперь дѣло это кажется выяснилось въ благопріятномъ смыслѣ и медитные снаряды уже начинаютъ отпускать на нѣкоторые суда.

Франція. Въ «Морскомъ Сборникѣ» (1891 г. № 12) въ статьѣ: «Артиллерійскіе очерки», помѣщены главные элементы устройства обыкновенныхъ орудій системы Кане и затѣмъ тамъ же (въ № 1 за 1896 г.) въ статьѣ: «Краткій обзоръ

морской артиллеріи за 1895 г. помѣщены такіе же элементы устройства его скорострѣльныхъ орудій.

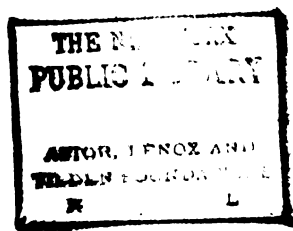
Несмотря на столь новый образецъ орудій, Кане продолжалъ совершенствовать свою систему и, какъ уже было сказано выше, явилась новая серія его орудій образца 1896 г., главные элементы устройства которыхъ помѣщены въ слѣдующей таблицѣ (между 78—79 стр.).

Сравнивая эту таблицу съ помѣщенной въ «Морскомъ Сборникѣ» (№ 1 за 1896 г.), мы видимъ, что къ числу прежнихъ скорострѣльныхъ орудій Кане прибавились два новыхъ, весьма крупныхъ калибра, а именно: 21 и 24 с/м. орудія; какъ тѣ, такъ и другія длиною 40, 45 и 50 калибровъ. съ начальными скоростями 2493, 2625 и 2756 ф. и съ пробивною силою на разстояніи 2000 метр. въ желѣзѣ—у 24 с/м. орудія 21.1, 22.8 и 24.7-дм. и у 21 с/м. орудія 17.4, 18.5 и 20-дм. Такъ какъ, изъ имѣемыхъ подъ рукою данныхъ не видно, сколько выстрѣловъ орудія эти дѣлають въ извѣстный промежутокъ времени, то пока и не представляется возможнымъ сказать, въ какой именно степени орудія эти дѣйствительно могутъ быть названы скорострѣльными.

Затѣмъ мы видимъ, что къ прежнимъ 14, 15 и 16 с/м. орудіямъ въ 45 и 60 калиб., прибавлено новое орудіе длиною 50 калиб.; прежнія 10 и 12 с/м. орудія въ 45, 60 и 80 калиб., также дополнены новымъ орудіемъ длиною 50 калиб.; 9 с/м. орудія прежде имѣлись въ 50 и 80 калиб. и 75 м/м. въ 60 калиб., а теперь оба эти рода имѣются длиною 50, 60 и 80 калиб.; 65 и 57 м/м. орудія теперь имѣются длиною 60, 70 и 80 калиб., тогда какъ прежде 65 м/м. орудія имѣлись только длиною 60 и 80 калиб. и 57 м/м. въ 80 калиб.

Что касается скорости стрѣльбы изъ этихъ орудій, то точныхъ свѣдѣній объ этомъ не имѣется. Извѣстно только, что изъ 12 и 15 с/м. скоростр. орудій Кане первоначальнаго образца, достигается скорострѣльность 10 и 12 выстрѣловъ въ минуту.

Одновременно съ усовершенствованіемъ орудій, большія старанія прилагаются во Франціи къ улучшенію способовъ ихъ установки. Общество «Société de Forges et Chantiers de la



Mediterranée» уже вполне закончило и затѣмъ изготавляетъ въ общей сложности до 50 различного вида электрическихъ башенныхъ установокъ, именно: для судовъ французскихъ *Latouche-Treville*, *Jauréguiberry*, *D'Entrecasteaux*, *Pothuau*, *Saint Louis*; затѣмъ для чилийскаго *Capitan Prat*, датскаго *Skjold* и испанскаго *Emperador Carlos V*.

Наибольшимъ усовершенствованіемъ отличаются установки Кане, изготовленныя для датскаго броненосца береговой обороны *Skjold*, состоящія изъ одной установки для 24 с/м. орудія и трехъ для 12 с/м. орудій. Орудія эти поставлены въ закрытыхъ башняхъ, причемъ въ дополненіе къ электрическимъ приспособленіямъ, имѣются и ручные приводы, допускающіе быстрые переходы отъ одной системы къ другой. У 24 с/м. орудія сдѣланы электрическія приспособленія для наводки орудія и для подачи боевыхъ припасовъ; у 12 с/м. орудій, такія приспособленія имѣются только для наводки, а подача, въ виду легкости боевыхъ припасовъ, съ достаточною скоростью производится вручную. Система электрической наводки, уже ранѣе признанная отличною на *Latouche-Treville*, оказалась столь же хорошею и при испытаніи ея въ Гаврѣ въ присутствіи датской комиссіи. Приспособленія для поворотовъ башни и для наводки орудія, настолько совершенны, что даютъ возможность башенному командиру дѣлать поправки въ наводкѣ до $\frac{1}{40}$ части градуса. Такого рода опыты были много разъ исполнены въ присутствіи большого числа офицеровъ.

Благодаря тѣмъ особеннымъ приспособленіямъ, которыми отличаются башенныя установки системы Кане, сила, необходимая для движенія башни, доведена до крайнихъ предѣловъ. Такъ, сила, необходимая для вращенія башни 24 с/м. орудія, составляетъ всего 15 лошад. силъ, причемъ обыкновенно довольствуются только $\frac{2}{3}$ этой силы; для вращенія башни 12 с/м. орудія, достаточно 3 лош. силы. Приборъ для подачи 24 с/м. снарядовъ, состоящій изъ безконечной цѣпи съ совками, снабженъ особенными приспособленіями для избѣжанія какаго-либо несчастія. Подача производится помощью отдѣльнаго механизма въ 8 лош. силъ.

Въ вопросѣ о разрывныхъ снарядахъ, Франція повидимому опередила всѣ прочія государства. Принятый здѣсь для снаряженія снарядовъ составъ менелитъ, какъ показала опытная стрѣльба въ старые броненосцы, обладаетъ страшною разрушительною силою. Результаты испытанія показали, что менелитовые снаряды разрушаютъ всѣ окружающіе предметы и тысячи осколковъ, съ необыкновенною силою, разлетаются во всѣ стороны, пробивая мостики и переборки. Снарядъ, разорвавшійся надъ бронированною палубою, разрушаетъ ее на значительномъ пространствѣ, причемъ обломки, подобно снарядамъ, повреждаютъ и уничтожаютъ всѣ близлежащіе предметы внутри судна. И все это сопровождается еще столь удушливыми газами, что дыханіе дѣлается невозможнымъ довольно долгое время. Снаряды эти, вмѣщающіе значительное количество состава, очевидно, должны быть признаны страшно разрушительными. Вслѣдствіе отработки ихъ изъ стали, являлась возможность утонить ихъ стѣнки и, соотвѣтственно этому, увеличить длину, доведенную до $4\frac{1}{2}$ калибровъ.

По имѣемымъ свѣдѣніямъ во французскомъ флотѣ, для всѣхъ большекалиберныхъ орудій, начиная отъ 27 с/м. и выше, отпускаются меленитовыя бомбы, снабженныя особаго устройства трубкою, безопасною отъ преждевременнаго разрыва.

Насколько безопаснымъ является храненіе меленитовыхъ бомбъ на судахъ, еще не вполне выяснено. Съ одной стороны утверждаютъ, что они вполне безопасны, но съ другой является сомнѣніе, такъ какъ принятіе ихъ на судно представляется усмотрѣнію командировъ, изъ которыхъ многіе не рѣшаются брать ихъ къ себѣ. На нѣкоторое недовѣріе къ мелениту указываетъ еще то обстоятельство, что имѣется въ виду замѣнить его другимъ составомъ, называемымъ кресилитомъ, уже испытанномъ на броненосцѣ *Amiral Duperré*.

26 октября 1896 г., въ Гаврѣ, при стрѣльбѣ изъ 65 м/м. скорострѣльной пушки Кане, произошелъ преждевременный выстрѣлъ, причемъ стоявшій позади орудія человекъ былъ раненъ осколками вылетѣвшей гильзы. Случай этотъ, въ общемъ, весьма нерѣдкій у скорострѣльныхъ орудій, произошелъ оттого, что патронъ туго входилъ въ каналъ и отъ силь-

наго нажатія капсюль воспламенился. Объясняется случай тѣмъ, что въ дѣло была употреблена стрѣлчанная и затѣмъ переснаряженная гильза.

Германія. По новѣйшимъ свѣдѣніямъ, для вооруженія судовъ германскаго флота рѣшено принять новыя скорострѣльные орудія калибромъ 15, 21 и 24 с.-м., опытная стрѣльба изъ которыхъ недавно была произведена на крупновскомъ заводѣ, въ присутствіи Германскаго императора.

Изъ таблицы элементовъ крупновскихъ скорострѣльных орудій, помѣщенной въ «*Ежегодникъ*» Брасея за 1896 годъ (*) видно, что до настоящаго времени наибольшій калибръ этого рода орудій въ Германіи былъ 16 с.-м., который теперь и дополненъ новыми 21- и 24-с.-м. орудіями. Что-же касается до 15-с.-м. орудія, то такой калибръ существовалъ и прежде и поэтому не вполне ясно, почему онъ названъ новымъ. Главныя элементы устройства новыхъ орудій показаны въ слѣдующей таблицѣ (на стр. 82).

Согласно нѣкоторымъ появившимся въ печати отзывамъ, орудія эти представляютъ собою выдающійся успѣхъ по части морской артиллеріи и высказывается мнѣніе, что, съ постановкою ихъ на суда германскаго флота, послѣднія будутъ имѣть значительное превосходство передъ однородно-вооруженными судами другихъ націй.

Не имѣя вполне точныхъ свѣдѣній о детальномъ устройствѣ этихъ орудій, а также и объ опытной изъ нихъ стрѣльбѣ, представляется весьма труднымъ сказать, насколько вѣрны такіе отзывы печати. Вопросъ этотъ можетъ выясниться только въ будущемъ, при болѣе точныхъ данныхъ. Насколько извѣстно, крупновскій заводъ во всѣмъ своимъ орудіямъ, какъ обыкновеннымъ, такъ и скорострѣльнымъ, примѣняетъ клиновой запирающій механизмъ и поэтому было бы весьма интересно знать, какимъ именно способомъ онъ, при такой системѣ,

(*) Таблица эта помѣщена въ № 1 «Морск. Сборн.» за 1896 г., въ статьѣ: «Очеркъ морской артиллеріи за 1895 г.».

Калибръ	въ сантим.	15		21		24	
		въ дюймахъ		8,24		9,45	
Длина	всего орудія	19,55	24,61	27,56	34,45	31,50	39,37
	канала	218,4	279,0	307,5	390,2	350,4	444,9
	орудія въ калибрахъ	40	50	40	50	40	50
Вѣсъ орудія	тон.	4,70	5,35	16,24	20,18	25,40	31,50
Вѣсъ стального снаряда	фн.	88,2	238,1—308,7	238,1—308,7	288,7—308,7	352,7—474,0	352,7—474,0
Вѣсъ заряда	фн.	18,52	57,32	57,32	57,32	85,98	85,98
Начальная скорость	фут.	2461	2625—2297	2625—2297	2822—2461	2625—2297	2822—2461
Живая сила	ф.-тон.	3708	4213	11376—11293	18146—12962	16853—17840	19478—19305
Пробивная способность въ	дм.	12,95	14,17	20,08—19,84	22,25—22,01	22,95—23,85	25,39—25,79

достигъ превосходства своихъ орудій надъ орудіями другихъ націй.

Выше нами уже были приведены примѣры тому, какъ, при клиновомъ механизмѣ, результаты стрѣльбы получились менѣе благопріятные, чѣмъ при другихъ системахъ запирающихъ механизмовъ.

Вновь построенные первоклассные броненосцы *Kaiser Friedrich III* и *Ersatz Friedrich der Grosse*, а также и броненосный крейсеръ *Leipzig* будутъ вооружены 24 и 15-с.-м. орудіями новѣйшаго образца, а затѣмъ вѣроятно въ скоромъ времени начнется перевооруженіе и прочихъ судовъ германскаго флота.

Греція. Греческіе броненосцы *Hydra*, *Spetzia* и *Psara*, построенные въ 1888 — 89 гг. обществомъ «*Société des Forges et Chantiers*», были вооружены каждый тремя 27-с.-м. и такимъ же числомъ 15-с.-м. обыкновенными орудіями. Скоро-стрѣльные орудія среднихъ калибровъ въ это время, какъ извѣстно, еще не употреблялись. Три года тому назадъ, по распоряженію греческаго морскаго министра Леvidиса, была заказана у Кане партія 10-с.-м. и 65-м.-м. орудій длиною 50 калибровъ, изъ которыхъ на каждое изъ названныхъ судовъ рѣшено было поставить по одному 10-с.-м. орудію для дѣйствія по носу и по восьми 65-м.-м. орудій. Снаряды, вѣсомъ у 10-с.-м. орудія въ 13 кгр. и у 65-м.-м. въ 4 кгр., вставлены въ мѣдныя гильзы съ зарядами бездымнаго пороха.

По отзыву Брассея, орудія эти, вмѣстѣ съ ихъ установками и всѣми прочими приспособленіями, отличаются, при замѣчательной простотѣ, вполне цѣлесообразнымъ устройствомъ. Всѣ орудійныя движенія производятся съ тою легкостью, которая составляетъ существенную необходимость для скорострѣльной артиллеріи. Установка орудій сдѣлана такимъ образомъ, что наводка ихъ можетъ производиться безъ перерыва и во время заряжанія.

Швеція. Для шведскаго правительства недавно въ Англіи были заказаны въ небольшомъ числѣ 24-с.-м. орудія, снаб-

*

женныя новаго вида запирающимъ механизмомъ системы шведскаго техника Велинга. Механизмъ этотъ, по виду сходный съ французскимъ поршневымъ затворомъ, отличается отъ послѣдняго главнымъ образомъ тѣмъ, что, вмѣсто четырехъ винтовыхъ частей и такого же числа гладкихъ, онъ имѣетъ шесть винтовыхъ и двѣ гладкія части, причемъ нарізъы расположены не по одной окружности, а уступами. Такимъ устройствомъ изобрѣтателю удалось достигнуть гораздо большаго сопротивленія замка, при меньшемъ его вѣсѣ. Изъ одного такого орудія были сдѣланы 24 выстрѣла и изъ остальныхъ по 4 выстрѣла. У 10-дм. орудія число нарізанныхъ частей будетъ двѣнадцать, при тѣхъ же двухъ гладкихъ частяхъ. При калибрѣ орудія въ 16 дм., получилось бы уменьшеніе вѣса замка на $\frac{1}{2}$ тонна.

Соединенные Штаты Америки. Въ Сѣверной Америкѣ, для вооруженія судовъ флота приняты орудія, въ общихъ чертахъ весьма сходныя съ орудіями французской системы и имѣются они калибромъ въ 4, 5, 6, 8, 10, 12 и 13 дм.; изъ ихъ числа, 6-дм. орудія приняты пяти различныхъ образцовъ или марокъ, а 8- и 10-дм. четырехъ марокъ, что въ общемъ, вмѣстѣ съ прочими калибрами, составитъ 17 различныхъ наименованій орудій новаго образца (*).

Изъ данныхъ во французской морской справочной книгѣ: «Aide-Mémoire de L'Officier de Marine», видно, что, кромѣ того, имѣется еще вновь проектированное 16-дм. орудіе, предназначенное для стрѣльбы зарядами вѣсомъ 453,6 кгр. и снарядами 907,3 кгр.; такое орудіе, вѣсящее 111,780 кгр., т. е. около 112 тон., едва ли пригодно для постановки на суда и вѣроятно оно предназначается исключительно для вооруженія береговыхъ батарей, если вообще примѣненіе его на практикѣ осуществится. Скорострѣльные пушки имѣются 4, 4.72 (Кане)

(*) Описаніе устройства этихъ орудій помѣщено въ «Морск. Сборникѣ» (1893 г. № 6 и 1894 г. № 3), въ статьяхъ: «Современная артиллерія флота Соединенныхъ Штатовъ».

и 5-дм.; затѣмъ 37, 47 и 57-м.-м. Гочкиса и 37, 47, 57 81 и 100-м.-м. Дригсъ-Шредера. Въ числѣ орудій морской артиллеріи показаны также 12- и 15-дм. мѣдныя, пневматическія пушки Зелинскаго.

Американцы, принявъ для вооруженія судовъ орудія французской системы, какъ видно, на этомъ не останутся и съ своей стороны усиленно будутъ стремиться къ дальнѣйшему развитію своей артиллеріи, стараясь при этомъ создать нѣчто новое, несходное съ тѣмъ, что уже существуетъ. Примѣръ этому мы видимъ въ изготовленіи 10-дм. проволочнаго, сегментоваго орудія Брауна, обѣщающаго быть, по отзывамъ нѣкоторыхъ специалистовъ, самымъ могущественнымъ орудіемъ сравнительно съ тѣми же калибрами другихъ системъ.

Относительно системы Брауна, въ общемъ, имѣются слѣдующія свѣдѣнія. Первое его орудіе, калибромъ 5 дм., было изготовлено четыре года назадъ и испытано официально въ декабрѣ 1893 и маѣ 1896 г. Свѣдѣнія объ этихъ опытахъ, имѣющіяся въ печати, не вполне между собою согласны. По сообщенію «Scientific American», орудіе это выдержало безъ поврежденій 200 выстрѣловъ, зарядами бурого и бездымнаго пороха, причемъ давленіе было доведено до 65,000 фн. на кв. дюймъ и начальная скорость получилась 3235 футъ.

Съ другой стороны, согласно статьи П. Сока, помѣщенной въ журналѣ «Mittheilungen aus dem Gebiete der Seewesens» (1896 г. № 6), 5-дм. орудіе Брауна, послѣ 192 выстрѣла, произведеннаго зарядомъ 35 кгр. бурого пороха, на внутренней трубѣ оказались двѣ продольныя трещины; въ моментъ этого выстрѣла былъ замѣченъ довольно сильный прорывъ пороховыхъ газовъ у передней части цапфеннаго кольца. Когда затѣмъ орудіе было разобрано на части, то оказалось, что одна изъ его сегментовыхъ полосъ имѣла поперечный изломъ отъ дна канала, на разстояніи около 87 с.-м. Всѣ слои проволоки, находившіеся надъ этимъ переломомъ, дѣйствіемъ газовъ были перебиты и въ каналѣ оказалось значительное выгораніе металла. Судя по виду излома въ сегментѣ, явилось предположеніе, что порча произошла уже ранѣе, но при какомъ именно выстрѣлѣ—точно не выяснено. По объяс-

ненію завода, порча въ настоящемъ случаѣ получилась не вслѣдствіе конструктивной слабости орудія, а потому, что одинъ изъ сегментовъ уже на 6 выстрѣлѣ предварительной стрѣльбы былъ надломленъ громаднымъ давленіемъ пороховыхъ газовъ. Произведенные опыты, по мнѣнію завода, не только не показали слабости орудія, но, напротивъ, подтвердили необыкновенную его прочность, такъ какъ оно, имѣя уже порокъ, выдержало еще около 200 выстрѣловъ при условіяхъ самой сильной пробной стрѣльбы.

Расчитывая на дальнѣйшій успѣхъ своей системы, заводъ Брауна приступилъ къ изготовленію 10-дм. проволочнаго сегментоваго орудія, окончательная отдѣлка и испытаніе котораго ожидается съ усиленнымъ интересомъ. Большую надежду въ этомъ случаѣ возлагаютъ на новый сортъ пороха (Leonard powder), дѣйствующаго менѣе разрушительно на стѣны орудія. Орудіе Брауна составляетъ усовершенствованную систему Лонгриджа, принятую теперь, какъ уже сказано, въ широкихъ размѣрахъ на заводѣ Армстронга, при изготовленіи орудій для надобности англійскаго флота. Особенность Брауновской системы состоитъ въ томъ, что стволъ изготавливается не изъ цѣльной части, а изъ ряда сегментовыхъ полосъ надлежащимъ образомъ между собою соединенныхъ. Главные элементы 10-дм. орудія Брауна слѣдующія: длина орудія 45 калиб. и вѣсъ 30 тонъ; вѣсъ снаряда, при соотвѣтствующемъ зарядѣ, предполагается 600 фн.; пробивная сила будетъ въ желѣзѣ 27 дм. и въ стали 23 дм.; наибольшая дальность полета снаряда 12 миль.

Преимущества системы Брауна состоятъ въ слѣдующемъ: 1) вслѣдствіе небольшого вѣса отдѣльныхъ частей орудія, является возможность употреблять въ дѣло тигельную сталь, съ соблюденіемъ значительной экономіи; 2) въ виду небольшихъ размѣровъ болванокъ, предназначенныхъ для выдѣлки сегментовъ, достигается тщательная ихъ отливка и проковка, дающихъ металлъ вполне однородный; 3) такъ какъ работа при употребленіи сегментовъ исполняется весьма быстро, то система, въ общемъ, является крайне экономичною; 4) части орудія могутъ быть легко и тщательно осмотрѣны; 5) размѣръ

и тонкость каждаго отдѣльнаго сегмента допускаютъ полный и однородный его нагрѣвъ и отжигъ, если бы вообще это потребовалось, и 6) размѣры сегментовъ допускаютъ скорое опредѣленіе ихъ упругости въ холодномъ состояніи.

Система эта даетъ возможность употреблять въ дѣло такую сталь, которая по качествамъ своимъ далеко превосходитъ всѣ виды металловъ, до нынѣ употреблявшихся на выдѣлку артиллерійскихъ орудій. Способъ примѣненія у 10-дм. орудія Брауна сегментовыхъ полосъ составляетъ нѣчто совершенно новое въ дѣлѣ проектированія артиллерійскихъ орудій. Полосы эти приготавливаются изъ тигельной стали и прокатываются въ холодномъ состояніи, причемъ одновременно имъ придается и требуемая форма. Послѣдняя получается въ такомъ совершенствѣ, что устраняется всякая надобность обдѣлки полосъ на станкѣ. Сегменты складываются вертикально, широкими плоскостями внаружу, причемъ работа, въ общемъ, выходитъ сходною съ тѣмъ, какъ купоръ набираетъ стѣну боченка. Сложенные сегменты удерживаются временными обоями, поположенными одна отъ другой на разстояніе одного фута. Полученный такимъ образомъ орудійный стволъ кладется на токарный станокъ для обточки обѣихъ оконечностей, на которыя затѣмъ надѣваются дульная и казенная гайки. Послѣ этого приступаютъ къ навивкѣ на стволъ проволоки, представляющей въ сѣченіи квадратъ съ боками въ $\frac{1}{4}$ дм. и поверхностью въ $\frac{1}{16}$ дм. Длина проволоки у 10-дм. орудія составляетъ 75 миль. Затѣмъ, орудіе расверливается и въ нагрѣтый газами каналъ вставляется внутренняя труба. Дульная часть покрывается кожухомъ, состоящимъ изъ отдѣльныхъ частей, каждая длиною два фута. Цапфенный кожухъ, надѣтый на казенную часть помощью натяженія, соединяется съ дульнымъ кожухомъ помощью стебля. Запирающій механизмъ помещается въ задней выдающейся части кожуха, а на передній конецъ послѣдняго навинчивается цапфенное кольцо. При такой конструкціи, отдача передается кожуху и затѣмъ посредствомъ цапфъ на пушечный станокъ.

Высокія качества стали, употребляемой для выдѣлки орудій системы Брауна, явствуютъ изъ данныхъ полученныхъ при

официальномъ испытаніи металла 5-дм. орудія. Предѣлъ растяжимости сегментовъ оказался 126,000 фн. и крайній предѣлъ прочности 176,000 фн. на квад. дюймъ; въ проволокахъ соотвѣтствующія данныя получились 230,000 и 262,000 фн.

При сравненіи нынѣ принятаго въ Соединенныхъ Штатахъ 10-дм. орудія, вѣсомъ 28 тон., съ 10-дм. 30-тоннымъ орудіемъ Брауна, получается слѣдующій выводъ: обыкновенное, скрѣпленное кольцами 10-дм. орудіе, имѣетъ живую силу у дула 15,285 ф.-тон.; у орудія же Брауна, вѣсящаго всего на два тонна болѣе, сила эта составляетъ 37,800 ф.-тон., т. е. на 4000 ф.-тон. больше, чѣмъ у нынѣ принятаго 13-дм. скрѣпленнаго кольцами орудія.

Въ Вашингтонѣ изготовлена 12-дм. опытное орудіе, предназначенное для испытанія сильно-взрывчатыхъ составовъ. Орудіе это собственно 13-дм., но каналъ въ немъ сдѣланъ въ 12 дм. Рядъ опытовъ надъ различными составами будетъ начатъ въ непродолжительномъ времени на опытной батарее.

Пневматическія орудія получаютъ въ Соедин. Штатахъ все большее примѣненіе и притомъ въ болѣе совершенномъ видѣ. Такъ, въ Санъ-Франциско имѣется батарея, вооруженная пневматическими орудіями системы Rix. Вѣсъ орудія 70 тон., длина 50 ф. и діаметръ канала 15 дм.; стрѣльба производится различными снарядами калибромъ 15 и 8-дм., причемъ, въ случаѣ употребленія меньшаго снаряда, онъ окружается деревомъ, опадающимъ въ моментъ вылета снаряда изъ канала. Длина снаряда принята въ 11 ф., при калибрѣ 15-дм. и 8 ф. при 8-дм. Орудіе имѣетъ полный круговой обстрѣлъ въ 360° и углы возвышенія до 35°, придаваемыхъ электричествомъ. Дальность полета достигнута при 8-дм. снарядѣ — 5000 ярд. и при 15-дм. — 2500 ярд. Бомбы снаряжаются нитрожелатиномъ, представляющимъ смѣсь нитроглицерина съ хлопчатобумажнымъ порохомъ. Бомба снабжена механизмомъ для полученія разрыва отъ момента удара въ предметъ, въ промежутокъ времени отъ 1 до 3 секундъ. Бомба въ 15-дм. поднимаетъ столбъ воды, вышиною отъ 350 до 400 ф. и діаметромъ 100 ф., дѣйствіемъ котораго можетъ быть разрушено

военное судно самыхъ большихъ размѣровъ на пространствѣ 100 кв. футъ.

Въ общемъ, нельзя не придти къ тому заключенію, что въ Соединенныхъ Штатахъ какъ артиллерійское, такъ и броневое дѣло прогрессируютъ въ такой степени, что заслуживаютъ полного и самаго серьезнаго вниманія специалистовъ.

Японія. Японія, устроивъ у себя въ Токио мастерскія для выдѣлки ручного огнестрѣльнаго оружія и въ Осака — для артиллерійскихъ орудій, не можетъ однако обходиться безъ заказовъ въ Европѣ, причемъ главными поставщиками орудій для надобностей флота являются заводы Кане, Армстронга и Крупна. Такъ какъ орудія эти, въ общемъ, тѣхъ же калибровъ и системъ, какія приняты во Франціи, Англіи и Германіи, то главные элементы устройства ихъ могутъ быть найдены въ соотвѣствующихъ таблицахъ, напечатанныхъ во всѣхъ справочныхъ книжкахъ.

По новѣйшимъ свѣдѣніямъ, значительное число большекалиберныхъ орудій, для вновь строящихся судовъ, заказаны у Армстронга на Эльсвикскомъ заводѣ. Въ «Ежегодникѣ» Брасея, мы находимъ по этому предмету слѣдующую небольшую замѣтку: «Въ февралѣ 1897 г. было подвергнуто испытанію 12-дм. проволочное орудіе, изготовленное Эльсвикскимъ заводомъ для Японіи, причемъ въ результатѣ испытаній получилась замѣчательно хорошая мѣткость. При трехъ выстрѣлахъ, сдѣланныхъ зарядами въ $\frac{3}{4}$ вѣса снаряда и на разстояніи 5000 ярдовъ, всѣ три снаряда сгруппировались въ прямоугольникѣ, со сторонами 4 и 2 ярда».

Недавно французское общество «Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée» доставило японскому правительству серію полевыхъ и горныхъ орудій системы Кане, со сдѣланными въ нихъ новѣйшими усовершенствованіями и уменьшеннаго вѣса.

Въ «Aide - Mémoire de L'Officier de Marine» за 1896 г., помѣщены слѣдующія замѣчанія, сдѣланныя японскими офицерами по части артиллеріи во время послѣдней Японо-китайской войны:

1). Оказалось весьма опаснымъ имѣть наверху боевые припасы для скорострѣльныхъ орудій.

2). Два 6-дм. орудія на *Yoshimo*, поставленные для продольнаго дѣйствія въ кормѣ и носу, сдѣлали при Ялу каждое по 100 выстрѣловъ; прочія же орудія сдѣлали каждое среднимъ числомъ по 70 выстрѣловъ.

3). Послѣ сраженія найдено, что каналы орудій покрыты слоемъ мѣди, для очистки которой потребовалось не менѣе 14-ти дней. Недостатокъ этотъ приписывается дѣйствию кордита на мѣдные выступы снаряда, при высокой температурѣ, въ моментъ воспламененія заряда.

4). Скорость стрѣльбы не была особенно велика; изъ 12 с.-м. орудія дѣлалось 3 выстрѣла въ минуту, а изъ 15 с.-м. всего одинъ выстрѣлъ.

5). Потребность въ орудіяхъ Гочкиса ощущалась во все время войны. При Ялу были четыре случая разрыва гранатъ въ стволѣ и затѣмъ при Вей-ха-веѣ семь такихъ же случаевъ; но, въ общемъ, пушки при этомъ пострадали не особенно много.

6). Гальваническое воспламененіе зарядовъ употреблялось исключительно у 32 с.-м. и 6-дм. орудій.

7). Впродолженіи всей войны изъ каждого скорострѣльнаго орудія было сдѣлано, среднимъ числомъ, по 300 выстрѣловъ.

8). При Асонѣ, легкій утренній туманъ отъ пороховыхъ газовъ очень сгустился, окутавъ всѣ суда, за исключеніемъ *Yoshimo*, стрѣлявшаго кордитомъ; тогда какъ на другихъ судахъ имѣлись заряды изъ бураго призматическаго пороха.

9). Во все время войны, съ кордитомъ произошелъ только одинъ случай, а именно: при Ялу китайскій снарядъ попалъ въ находившійся наверху кордитный зарядъ, который при этомъ не взорвался, а медленно сгорѣлъ.

10). Гулъ отъ стрѣльбы очень беспокоилъ орудійную прислугу и заставлялъ во время боя какъ офицеровъ, такъ и матросовъ—затыкать уши. На *Yoshimo*, во время боя, лишились слуха пять человекъ; тоже самое случилось при Ялу на *Itsukishima* и затѣмъ было нѣсколько другихъ случаевъ потери слуха. При заполненіи ушей большимъ количествомъ

ваты, люди плохо слышать командныя слова, вслѣдствіе чего на *Yoshimo* приказанія передавались съ мостика надписями.

11). При Ялу, германская система башенныхъ крышъ, примѣненная на нѣкоторыхъ судахъ китайскаго флота, оказалась неудовлетворительною; при попаданіи въ крышу непріятельскихъ снарядовъ, люди внутри башни оказывались ранеными и, кромѣ того, они задыхались отъ пороховыхъ газовъ.

12). Въ противоположность этому, открытыя французскія установки, принятые на японскомъ флотѣ, дали лучшіе результаты, хотя для большей дѣйствительности и чувствовалось желаніе имѣть ихъ болѣе утолщенными.

13). Польза употребленія целлюлозы съ особенною рельефностью выказалась на *Itsukishima* при Ялу. 6-дм. снарядъ, попавъ въ бортъ этого судна, сдѣлалъ пробойну около самой ватерлиніи, черезъ которую вода имѣла возможность свободно вливаться, но тутъ целлюлоза настолько выполнила свое назначеніе, что поврежденіе было замѣчено только по окончаніи боя. Нѣчто противоположное произошло на *Yoshimo*, гдѣ въ пробойну, сдѣланную около мѣста безъ целлюлозы, вода свободно хлынула внутрь судна и надѣлала немало хлопотъ; вода прошла въ угольные ямы и затѣмъ въ кочегарное отдѣленіе, такъ что для отысканія и зачѣлки пробойны пришлось выгружать уголь.

Ручное огнестрѣльное оружіе.

Въ «Морск. Сборникѣ» (1896 г. № 4) была помѣщена статья фонъ-деръ-Ховена: «*Очеркъ современнаго вооруженія армій и флотовъ магазинными ружьями*», давшая читателямъ возможность ознакомиться съ современнымъ положеніемъ вопроса о ручномъ огнестрѣльномъ оружіи, принятомъ въ различныхъ флотахъ для вооруженія судовыхъ командъ. Въ статьѣ этой вопросъ о новѣйшихъ системахъ ружей и о предполагаемомъ дальнѣйшемъ развитіи этого рода оружія описанъ настолько подробно, что приводитъ здѣсь какія-либо свѣдѣнія изъ имѣемыхъ подъ рукою иностранныхъ журналовъ,

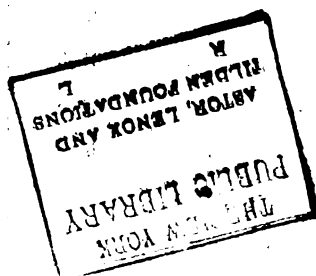
является совершенно излишнимъ и тѣмъ болѣе, что послѣднія свѣдѣнія въ общемъ весьма скудныя.

Приводимъ здѣсь только таблицу, заимствованную изъ австрійскаго «*Marine Almanach*» за 1897 г., удобную для справокъ о ружьяхъ, имѣемыхъ на судахъ различныхъ государствъ. Затѣмъ прибавимъ еще, что, по имѣемымъ новѣйшимъ свѣдѣніямъ, въ Австріи рѣшено принять ружья Манлихера, образца 1896 г., калибромъ 6 м.-м. и вѣсомъ безъ штыка 7,7 фнт. (англ.).

В. С — кій.

СТВАХЪ.

	Румынія.	Россія.	Испанія.
Образецъ и годъ	образца. 93 г.	3-хъ лин. образца. 91 г.	образца. 93 г.
Система	Канихера.	Нагана.	Маузера.
Калибръ по полямъ	6,5	7,62	7
Вѣсъ {	безъ штыка звнѣ	со штык. 4,3	4,0
	со штыкомъ разиномъ	4,42	—
Движеніе затвора	поворотное.	поворотное.	поворотное.
Нарѣзы {	число	4	—
	вѣ	30	31,4
	ходъ	6	5,6
Число патроновъ	5	5	5
Вѣсъ патронной	10,2	8	10
Патронъ {	вѣсъ	23,46	24,2
	длина	76	78
Вѣсъ заряда (безъ)	2,1	2,138	2,48
Пуля {	вѣсъ	18,5	11,6
	вѣсъ	30,23	31
	длина	3,97	4,84
	длина	31,6	30,1
Число патроновъ	—	—	—
Прицѣлъ устан.	—	—	2000
Наибольшая дальн.	—	—	4000
Наибольшее дальн.	—	—	8400
Начальная скор.	726	610	728
Живая сила пу.	282,4	265	314



НѢСКОЛЬКО СЛОВЪ О СОВРЕМЕННОМЪ СОСТОЯНІИ ВОЕННОГО СУДОСТРОЕНІЯ ВЪ АНГЛІИ.

За время короткаго пребыванія въ Англіи, мнѣ удалось ознакомиться съ адмиралтействами Чатамскимъ и Портсмутскимъ. Эти два адмиралтейства представляютъ, какъ извѣстно, главные правительственные верфи въ Англіи. При посѣщеніи этихъ адмиралтействъ, мнѣ было разрѣшено осматривать элинги и доки со строящимися судами, мастерскія судостроенія и также спущенныя достраивавшіяся суда; въ чертежныя же и канцеляріи строеній входъ иностранцамъ вообще воспрещенъ. Поэтому, мнѣ удалось ознакомиться въ этихъ адмиралтействахъ, главнымъ образомъ, съ производствомъ судостроительныхъ работъ и съ употребляющимися тамъ станками, затѣмъ съ типами строящихся въ настоящее время судовъ и, наконецъ, съ общей организаціей работъ и администраціей казенныхъ адмиралтействъ.

Относительно производства судостроительныхъ работъ и станковъ можно сказать, что они вообще очень мало отличаются отъ нашихъ. Самая работа, пожалуй, болѣе аккуратна, чище — станки почти всѣ тѣже и даже есть много станковъ совершенно устарѣлыхъ. Когда я обратилъ на послѣднее обстоятельство вниманіе сопровождавшаго меня инженера, онъ замѣтилъ, что самая слабая сторона англійскихъ казенныхъ верфей есть то обстоятельство, что министерство отпускаетъ слишкомъ ничтожныя суммы на приобрѣтеніе и улучшеніе станковъ.

Относительно клепки нужно замѣтить, что, хотя на мѣстѣ, на суднѣ, вся клепка производится въ-ручную, какъ и у насъ, зато вся клепка, которая можетъ быть совершена до установки соотвѣствующихъ частей на мѣсто (напримѣръ: клепка

шпангоутныхъ и стрингерныхъ рамокъ, небольшихъ переборокъ и отдѣльныхъ большихъ частей), производится въ элингѣ на гидравлическомъ станкѣ. Давленіе, производимое на головку заклепки при этой клепкѣ, измѣняется въ станкахъ отъ 30 до 80 тоннъ, въ зависимости отъ размѣра заклепокъ. Глубина свободного промежутка подъ пуансономъ (что англичане называютъ «гар»), опредѣляющая ширину рамокъ или частей, которыя возможно клепать на этихъ станкахъ, измѣняется отъ 5 1/2 до 7 футъ.

Другой станокъ, чрезвычайно интересный, я нашелъ въ одномъ изъ Портсмутскихъ элингговъ; онъ служитъ для малкованія угольниковъ. Въ верхней части станка находится колесо, вращая которое, можно установить малкуюющія колеса (rollers) на желаемый уголъ — острый или тупой. Опытный мастерской можетъ даже измѣнять во время прохожденія угольника, помощью указаннаго привода, уголъ малки. Самый станокъ установленъ на колесахъ и можетъ быть легко перемѣщенъ по рельсамъ. Нужно замѣтить, что на этомъ же станкѣ малкуютъ и Z-овыя полосы. Когда полоса достаточно нагрѣлась въ печи, къ послѣдней придвигаютъ станокъ и пропускаютъ черезъ него прямо изъ печи нагрѣтую полосу. Такъ какъ все это производится въ одинъ нагрѣвъ и малкованіе производятъ вращающіяся колеса, то понятно, какъ мало страдаетъ матеріалъ полосъ отъ этой обработки, чего нельзя сказать о ручной малковкѣ при помощи молотовъ. Малкующія колеса сглаживаютъ всѣ неровности на поверхности полосъ и если полосы имѣютъ продавленные предварительно на станкѣ дыры, кромки этихъ дыръ также сглаживаются и выравниваются и при клепкѣ головки заклепокъ плотно прилегаютъ къ поверхности полосъ. Кромки самыхъ угловыхъ и Z-овыхъ полосъ сохраняютъ свой прямолинейный обводъ. Кромѣ того, по выходѣ изъ станка, малкованныя полосы еще настолько сохраняютъ свой нагрѣвъ, что его бываетъ достаточно для выгибанія полосъ по шаблонамъ. Станокъ имѣетъ свою паровую машину, но можетъ приводиться въ движеніе, если нужно, помощью ремневого привода и отъ общаго вала мастерской.

Изъ остальныхъ станковъ, употребляющихся въ англій-

скихъ адмиралтействахъ, интересны еще дыропродавливательные станки. На нѣкоторыхъ изъ этихъ станковъ имѣются пуансоны круглые до 15-д. діаметромъ и продолговато-круглые (въ формѣ шпангоутныхъ вырѣзовъ и горловинъ) размѣрами до 14 д. $\times$ 21 д., такъ что вырѣзы во всѣхъ почти шпангоутахъ и горловины могутъ быть прямо продавлены на станкѣ.

Еще нужно замѣтить, что англичане гораздо больше нашего пользуются пилами, особенно ленточными. Гдѣ только возможно, они стараются примѣнить пилу, какъ для брусковой и фигурной, такъ и для листовой стали, тщательно избѣгая рубку, которой, какъ извѣстно, у насъ такъ часто злоупотребляютъ. Дѣйствительно, на всѣхъ судостроительныхъ работахъ въ Англіи, мнѣ приходилось встрѣчать очень мало рубки. Эту работу англичане считаютъ слишкомъ непроизводительной и дорогой, и примѣняютъ ее только въ исключительныхъ случаяхъ.

Что касается строящихся въ Чатамскомъ и Портсмутскомъ адмиралтействахъ судовъ, то въ Чатамѣ въ настоящее время строятся: броненосецъ *Illustrious*, крейсеръ *Vindictive* и броненосецъ *Goliath*, а въ Портсмутѣ—броненосцы *Caesar*, *Canopus* и крейсеръ *Gladiator*. Изъ этихъ судовъ уже спущены: *Illustrious*, *Caesar*, *Gladiator* и *Vindictive*. Кромѣ того, въ Чатамѣ строится небольшой броненосецъ береговой обороны, около 5500 тоннъ водоизмѣщеніемъ; но строится онъ какъ бы между дѣломъ, такъ что когда, напримѣръ, нужны для какой нибудь постройки мастеровые, ихъ берутъ съ этой постройки; повременамъ постройка броненосца почти останавливается. Зато, когда, по окончаніи какой либо постройки, освобождается масса мастеровыхъ, они всѣ могутъ поступить на эту запасную постройку. Конечно, броненосецъ строится очень медленно и стоитъ на стапелѣ уже около 3 лѣтъ.

Броненосцы I класса *Illustrious* и *Caesar*, въ 14900 тоннъ водоизмѣщеніемъ, одного типа съ извѣстнымъ *Majestic*; только вмѣсто барбетовъ на нихъ устанавливаютъ башни. Эти броненосцы имѣютъ на водѣ очень величественный и морской видъ, благодаря своей двойной (верхней и нижней) батарее,

высокому борту и въ особенности высокому баку, имѣющему въ длину 23 фута. Мостики и другія надстройки отодвинуты значительно въ корму, вмѣстѣ предѣловъ вліянія пороховыхъ газовъ при стрѣльбѣ изъ большихъ орудій. Боевая рубка выдвинута отъ мостика впередъ—къ носу, чтобы дать изъ нея безпрепятственный кругозоръ. Мостики размѣщены такъ, что не представляютъ опасности для находящихся на нихъ во время стрѣльбы изъ бортовыхъ орудій. Всѣ 6-д. орудія, которыхъ на батарейной палубѣ всего 8, а на верхней — 4, заключены каждое въ закрытый кругомъ казематъ, такъ что эти орудія отдѣлены кругомъ броней отъ остальныхъ помѣщеній судна. Палубы всѣ бронированы, какъ и на *Majestic*. Зато 12-фунт. орудія (3 д.) защищены только легкими щитами, которые настолько малы, что, защищая жизненную часть тѣла орудія, они не даютъ никакой защиты орудійной прислугѣ, такъ что верхняя батарея, за исключеніемъ четырехъ угловыхъ, заключенныхъ въ казематы 6-д. орудій, можетъ быть сравнительно легко выведена изъ дѣйствія разрывными мелкими снарядами. Сами англичане признаютъ это за слабую сторону проекта.

Броненосцы I класса *Canopus* и *Goliath*, въ 12950 тоннъ водоизмѣщенія, представляютъ усовершенствованный типъ *Renown*. Эти два броненосца совершенно одинаковы; сравнительно съ *Renown*, ихъ водоизмѣщеніе больше на 600 тон.; затѣмъ, вмѣсто четырехъ 10-д. орудій, на нихъ уставлено четыре 12-д.; вмѣсто десяти 6-д., ихъ 12; вмѣсто восьми 12-фунт.—всего 10; скорострѣльная мелкая артиллерія также значительно измѣнена. Минное вооруженіе на нихъ сравнительно слабѣе, такъ какъ на *Renown* всего 6 минныхъ аппаратовъ (5 подводныхъ и одинъ надводный), а на *Canopus* и *Goliath*—4 (всѣ подводные). Кромѣ того, новые броненосцы не будутъ имѣть деревянной обшивки. Скорость предполагается въ 18½ узл., т. е. на ½ узла больше, чѣмъ у *Renown*. Расположеніе брони и внутреннее размѣщеніе въ общемъ тоже, что и на *Renown*.

Крейсеры II класса *Gladiator* и *Vindictive*, въ 5800 тоннъ водоизмѣщенія, представляютъ видоизмѣненіе типа *Eclipse*

(5600 тон.). Въ этихъ крейсерахъ главная артиллерія уменьшена сравнительно съ *Eclipse* (вмѣсто пяти 6-д. орудій—четыре), зато мелкая скорострѣльная увеличена. Минныхъ аппаратовъ только два, вмѣсто пяти на *Eclipse*. Скорость уменьшена на $\frac{1}{2}$ узла (19 вмѣсто $19\frac{1}{2}$). Палубная броня тоньше: 1—2 д. вмѣсто $1\frac{1}{2}$ —3 д. (бортовая, мѣстная, при орудіяхъ— $4\frac{1}{2}$ д., какъ и на *Eclipse*). Всѣ эти уступки въ артиллеріи и бронированіи сдѣланы въ пользу крѣпости и вѣса корпуса; крейсера эти имѣютъ, напримѣръ, тяжелые толстые тараны, своеобразно толстой формы, специально рассчитанной для цѣлей тараненія.

Одна изъ главныхъ особенностей судостроенія въ англійскихъ адмиралтействахъ, сравнительно съ нашимъ судостроеніемъ, есть, какъ извѣстно, быстрота постройки; напримѣръ, *Illustrious* спущенъ черезъ 17 мѣсяцевъ послѣ начала постройки и долженъ быть совершенно готовъ черезъ два года послѣ начала постройки. При ближайшемъ ознакомленіи съ англійскими адмиралтействами не трудно убѣдиться, что это происходитъ по двумъ причинамъ.

Во первыхъ, средствами, необходимыми для судостроенія, не стѣсняются; если нужно, удваиваютъ и утраиваютъ число мастеровыхъ на какойнибудь постройкѣ по первому требованію; числомъ мастеровыхъ вообще не стѣсняются: на *Illustrious* поврежденіямъ бываетъ ихъ до 2000. Что касается матеріала, необходимаго для судостроенія, то его въ каждомъ адмиралтействѣ имѣются всегда громадныя запасы; заказы на весь матеріалъ, необходимый для постройки какого-нибудь судна, дѣлаются раньше, чѣмъ приступаютъ въ самой постройкѣ.

Во вторыхъ, организація работъ и администрація настолько точно и опредѣленно выработаны, что въ значительной степени способствуютъ упомянутой быстротѣ постройки; такъ, инженеръ-строитель каждаго судна совершенно самостоятельно и подъ полной своей отвѣтственностью ведетъ всю постройку. Число мастеровыхъ на постройкѣ, плата имъ опредѣляется только строителемъ, хотя, конечно, есть относительно этого общія постановленія, которыми всѣ должны руководиться; напр.,

поденная плата судостроительныхъ цеховъ не можетъ быть выше 6 шил. въ день или ниже 19 шил. въ недѣлю. При поступленіи всякій мастеровой получаетъ за первую недѣлю 19 шил.; если онъ оказался способнымъ, ему затѣмъ прибавляютъ 1 шил. недѣльнаго жалованья; дальше плата опредѣляется уже строителемъ. Больше одной недѣли мастеровой, получающій 19 шил., не можетъ оставаться въ адмиралтействѣ. Противъ цѣнъ, периодически назначаемыхъ адмиралтействомъ (главнымъ инспекторомъ кораблестроенія) на различного рода работы, мастеровые могутъ имѣть выработокъ до 40%.

До полной сдачи судна, послѣ всѣхъ испытаній по окончаніи постройки, на судно не назначаются ни командиръ, ни ни офицеры или команда. Для вопросовъ специальныхъ по вооруженію, артиллеріи, механизмамъ и т. д., назначаются отъ морскаго штаба флотскій офицеръ съ помощникомъ, инженеръ-механикъ, мастеръ, слѣдящій за внутренней отдѣлкой жилыхъ и другихъ помѣщеній, и артиллерійскій офицеръ; всѣ эти лица — въ помощь строителю. Упомянутые два флотскихъ офицера назначаются для всего адмиралтейства. Такимъ образомъ, общее веденіе постройки находится всецѣло въ рукахъ строителя.

Изъ корабельныхъ инженеровъ у строителя рѣдко бываетъ больше одного помощника. Если ихъ два, то одинъ обыкновенно завѣдуетъ чертежной, совершенно не вмѣшиваясь въ постройку. Для приѣмки и повѣрки различного рода работъ, строитель имѣетъ достаточное число приемщиковъ (records); такъ, на *Illustrious* 20 приемщиковъ. За мастеровыми и ихъ работой слѣдятъ «инспекторы» (inspectors), которыхъ всего 25 на *Illustrious*. Отвѣтственность за акуратность и добросовѣстность работъ и общій техническій надзоръ лежитъ на мастерахъ (foremen); ихъ на «*Illustrious*» всего два. Такимъ образомъ, на долю инженера приходится только дѣйствительно инженерный трудъ: общее веденіе постройки, общій надзоръ за работами и разработка деталей. Даже условія на работы заключаются мастерами, а не инженерами. Благодаря этому, англійскіе инженеры, свободные отъ мелкой канцелярщины,

неограниченные притомъ въ своихъ дѣйствіяхъ и распоряженіяхъ какими-либо формальностями, но вмѣстѣ съ тѣмъ выполнѣ отвѣтственные за ходъ постройки, находятъ возможность и время (несмотря на то, что ихъ рѣдко бываетъ на постройкѣ больше двухъ, даже на самыхъ большихъ постройкахъ), помимо руководства постройки, предпринимать мѣры къ улучшенію и ускоренію ея. А въ настоящее время, какъ извѣстно, быстрота постройки есть одинъ изъ главныхъ, если не самый главный принципъ англійскихъ адмиралтействъ и англичане надѣются достигнуть того, что будутъ въ состояніи строить большіе броненосцы въ одинъ годъ.

Изъ всего изложеннаго видно, что главное свойство организации англійскихъ адмиралтействъ, отличающее ихъ отъ другихъ (хотя бы, напримѣръ, русскихъ), состоитъ въ томъ, что служебная дѣятельность каждаго лица заключается именно въ томъ, въ чемъ онъ получилъ спеціальную подготовку или образованіе; такъ, связанныя съ дѣломъ постройки обязанности инспекторовъ по наблюденію за исполненіемъ рабочими полицейскихъ правилъ, увольненіе мастеровыхъ отъ работъ, провѣрка ихъ и т. п.; затѣмъ пріемщиковъ—счетъ принятой работы, отмѣтка рабочихъ по работамъ и т. п.; наконецъ, мастеровъ—вся мелкая канцелярщина, заключеніе условіе съ мастерами и надзоръ за доброкачественностью всѣхъ мелкихъ работъ—всѣ эти обязанности, какъ не требующія спеціально инженернаго образованія, а нѣкоторыя даже и практически технической подготовки, напримѣръ, служба пріемщиковъ, которая требуетъ отъ нихъ (какъ выразился сопровождавшій меня инженеръ) «только нравственной подготовки», т. е. честности, поручаются уже не инженерамъ, а особымъ служащимъ, практически подготовленнымъ къ своей службѣ и подчиненнымъ инженеру; они получаютъ хорошее жалованье (до 50 и 60 шил. въ недѣлю) и выбираются изъ людей съ нѣкоторымъ образованіемъ, что представляетъ гарантію противъ сдѣлокъ съ мастерами. На долю инженера остается поэтому лишь спеціально инженерный трудъ и это даетъ возможность Англіи (гдѣ постройка судовъ многочисленнѣе, чѣмъ гдѣ либо въ мірѣ) обходиться съ мень-

*

шимъ числомъ корабельныхъ инженеровъ, чѣмъ гдѣ-либо и вмѣстѣ съ тѣмъ достигать выдающихся блестящихъ результатовъ, такъ какъ инженеры, занимаясь только своимъ дѣломъ и служа лишь руководителями построекъ, имѣютъ возможность болѣе и болѣе совершенствовать отечественную технику.

Кораб. инж. К. Теннисонъ.

БЫСТРОЕ ПРОЛОЖЕНІЕ ПОДВОДНАГО ТЕЛЕГРАФНАГО КАБЕЛЯ ДЛЯ ВОЕННЫХЪ ЦѢЛЕЙ (*).

Подводное телеграфное сообщеніе въ современныхъ войнахъ должно играть значительную роль. Въ рукахъ командующаго флотомъ, эскадрой, отрядами и даже командировъ отдѣльных судовъ, подобное сообщеніе будетъ имѣть огромное значеніе, давая возможность поддерживать непосредственныя сношенія съ главнымъ базисомъ военныхъ операцій, а также и съ отдѣльными отрядами флота на разстояніяхъ до 500—600 миль.

Значеніе предлагаемаго способа увеличивается еще тѣмъ обстоятельствомъ, что прокладка кабеля, благодаря особымъ механизмамъ устанавливаемымъ на суднѣ, можетъ производиться быстро, безъ всякаго вреда для кабеля, даже при скорости 20 узловъ, такъ что устройство телеграфнаго сообщенія на разстояніи 600 миль можетъ быть выполнено не долѣе 30 часовъ. Приспособленіе для этого можетъ быть установлено какъ на военномъ, такъ и на любомъ быстроходномъ коммерческомъ крейсерѣ. Установка всѣхъ нужныхъ для этой цѣли механизмовъ не требуетъ никакихъ сложныхъ работъ и можетъ быть произведена въ очень короткій промежутокъ времени.

Открытія, сдѣланныя за послѣднее время въ области электричества, дали намъ въ руки огромныя средства для устройства сообщенія посредствомъ телеграфа или телефона. Весьма важное удобство этого способа заключается еще въ томъ, что не требуется непременно непосредственнаго касанія двухъ

(*) Изъ статьи лейтенанта англійскаго флота W. Crutchley (въ журналѣ *Journal of the Royal United Service Institution*), сентябрь 1897 г.).

проводниковъ; достаточно пользоваться одной возможностью производить индуктированные токи въ проложенномъ кабелѣ.

Предлагаемый способъ прокладки телеграфнаго кабеля имѣетъ то преимущество передъ практиковавшимися прежде, что въ немъ облегчена размотка самого кабеля съ вьюшекъ, помѣщаемыхъ обыкновенно въ трюмъ корабля. Способъ этотъ совершенно устраняетъ возможность разрыва кабеля отъ чрезмернаго его натяженія, благодаря устройству особаго запаса кабеля, вытравливаемого въ случаяхъ неожиданнаго увеличенія натяженія. Для предлагаемаго сооруженія прежде всего требуется кабель, который по прочности своей могъ бы служить для нѣсколькихъ прокладокъ. Этому вполне удовлетворить кабель, состоящій изъ семи луженыхъ проводниковъ красной мѣди (№ 22), свитыхъ вмѣстѣ и покрытыхъ изолирующимъ слоемъ чистаго вулканизированнаго каучука. Поверхъ изолировки, онъ долженъ быть обмотанъ стрендью, свитой изъ трехъ стальныхъ проволокъ (№ 20). Стоимость этого кабеля будетъ около 60 фун. стер. за одну морскую милю и всѣхъ этого же количества на воздухѣ около 11,4, а въ соленой водѣ около 8,75 cwtс (1 cwtс означаетъ hundred-weight, равный 112 англ. фунтамъ или 50,8 килограммъ).

Такое быстрое вытравливаніе кабеля, какъ 34 фута въ секунду (т. е. 20 узловъ въ часъ), можетъ казаться сначала сомнительнымъ, но вспомнимъ различные береговые механизмы, гдѣ для передачи движенія употребляются толстые и тонкіе стальные безконечные тросы, движущіеся по шкивамъ нерѣдко со скоростью до 80 футовъ въ секунду; тросы эти служатъ годами и не рвутся. Не все ли равно—движется ли по шкивамъ безконечный тросъ, или же только по нимъ вытравливается прочный кабель. Дѣло все только въ томъ, чтобы не допускать кабель до чрезмернаго натяженія. Регуляторъ этого натяженія устроить очень просто; для этой цѣли достаточно имѣть въ запасѣ 2000 футовъ кабеля, что составитъ 10% отъ 20 узловой скорости въ теченіе одной минуты.

Положимъ этотъ кабель на два равныхъ по величинѣ шкива, а на свѣшивающуюся часть кабеля наложимъ третій шкивъ съ грузомъ W (фиг. 1); всѣ три шкива вращаются незави-

симо другъ отъ друга. Конецъ А вытравливается за-бортъ, а В принимается изъ трюма. При одинаковыхъ скоростяхъ обоихъ шкивовъ, третій шкивъ будетъ находиться въ неизмѣненномъ положеніи, т. е. онъ не будетъ ни подниматься, ни опускаться; если же скорость вытравливанія увеличится, т. е. шкивъ С начнетъ вращаться скорѣй, а D будетъ продолжать двигаться съ прежней скоростью, то третій шкивъ F съ грузомъ начнетъ подниматься, что служить признакомъ увеличенія натяженія забортной части кабеля. Если бы не было этого запаса въ 2000 футъ, то кабель отъ излишняго натяженія лопнулъ бы, но теперь этого случиться не можетъ. Для приведенія системы въ прежнее равновѣсіе, требуется увеличить скорость шкива D, что и дѣлается посредствомъ соотвѣтствующаго механизма. Если натяженіе забортной части кабеля ослабѣваетъ, т. е. вращеніе шкива С замедляется, то шкивъ F начнетъ опускаться и дастъ указаніе на то, что надо уменьшить скорость шкива D.

На практикѣ, конечно, невозможно имѣть на суднѣ 1000 футъ кабеля на вѣсу со шкивомъ и грузомъ. Можно представить себѣ тѣже два шкива, но только съ намотанной на нихъ висящей частью кабеля (фиг. 2), гдѣ шкивъ E, съ грузомъ P, вращающій приѣмную вьюшку D, въ дѣйствительности замѣненъ двигателемъ. Шкивъ F, съ грузомъ W, тоже замѣняется другимъ шкивомъ G (фиг. 3), насаженнымъ на стержень, перпендикулярный къ оси вьюшекъ C и D и могущій вращаться какъ на своей оси, такъ и со стержнемъ въ пространствѣ между шкивами; грузъ W можетъ быть здѣсь замѣненъ тормазомъ или особой машинкой. Шкивъ G установленъ такъ, что всегда находится въ плоскости тангенсовъ къ поверхности обѣихъ вьюшекъ (фиг. 4).

Обратимся къ чертежу 5. Двѣ вьюшки или два барабана C и D находятся, какъ видно, на несвязанныхъ между собою осяхъ, такъ что оба барабана и стержень АВ со своей осью могутъ вращаться независимо другъ отъ друга. Приѣмный барабанъ D приводится въ движеніе лебедкой H, которая можетъ быть паровой, гидравлической или электрической. Кабель, въ количествѣ 1000 футъ, навитый на этотъ барабанъ,

переходить по шкиву G на сматывающій барабанъ C, на которомъ навиваются остальные 1000 футъ и затѣмъ уже проходить въ кормовые травящіе его за-бортъ шкива. Къ оси, съ которой неизмѣнно связанъ стержень съ тангентнымъ шкивомъ G, приспособленъ двигатель, удерживающій въ равновѣсіи стержень АВ. Какъ только натяженіе кабеля возрастаетъ, стержень, отклоняясь, пересиливаетъ двигатель; если же натяженіе ослабѣваетъ, то двигатель начинаетъ уклонять стержень въ другую сторону и этимъ уменьшаетъ разматываніе. Этотъ двигатель замѣняетъ собой грузъ W. Барабаны C и D имѣютъ тормазъ изъ пружинныхъ полосъ EF, управляемые рычагами.

Пусть приѣмный барабанъ D работаетъ со скоростью 20 футъ въ секунду, а сматывающій C со скоростью 21 футъ. Ясно, что тангентный шкивъ G начнетъ отклоняться на стержнѣ АВ въ сторону вращенія сматывающаго барабана и это движеніе будетъ подобно поднятію шкива F съ грузомъ W и такимъ образомъ поддерживается постоянное натяженіе кабеля. Въ 2000 секундъ, оба барабана будутъ совершенно пусты, но во время прокладки кабеля до этого допускать нельзя; стержень съ тангентнымъ шкивомъ будетъ обращаться вокругъ барабановъ со скоростью двухъ оборотовъ въ минуту и въ тоже время оба барабана будутъ вращаться на своихъ осяхъ, независимо другъ отъ друга. Для предотвращенія полного сматыванія кабеля съ барабановъ, машинистъ долженъ наблюдать за тангентнымъ шкивомъ и не позволять ему уклоняться въ ту или другую сторону, прибавляя или убавляя ходъ лебедки Н. Можно, конечно, сдѣлать автоматическое регулированіе, но это только увеличиваетъ рискъ и вѣроятіе различныхъ случайностей. Быстрота вытравливанія кабеля за-бортъ зависитъ отъ работы двигателя кормовыхъ шкивовъ, которая должна быть управляема согласно указаніямъ особыхъ счетчиковъ или индикаторовъ, приводимыхъ въ дѣйствіе электрическимъ контрольнымъ приборомъ.

Только-что описанный приборъ носить названіе «кабельнаго аккумулятора». Покачивая слегка рукоятку тормазъ свивающаго барабана, можно опредѣлить величину натяженія ка-

беля, которая зависить отъ скорости хода судна, отъ глубины моря и ея измѣненій. Вытравливаемый кабель будетъ изображать наклонную линію, уголъ которой съ поверхностью моря будетъ зависѣть отъ хода судна. При 20 узлахъ, онъ по всѣмъ вѣроятіямъ будетъ меньше 5° . Вообще, образованіе большей слабину не должно быть допускаемо. На гакобортѣ судна должны быть установлены шкивы, черезъ которые кабель вытравливается за-бортъ. Шкивы эти приводятся въ дѣйствіе машинкой и имѣютъ приспособленіе для перерѣзыванія кабеля. Вьюшка, на которой намотанъ весь запасъ кабеля и хранящая въ трюмѣ, должна имѣть приборъ, который правильно сматывалъ бы съ нея кабель, не давая ему возможности образовывать лишніе шлага.

Такимъ образомъ, вся предлагаемая система требуетъ слѣдующихъ приспособленій:

Вьюшка съ кабелемъ; при ней приборъ для разматыванія; кабельный аккумуляторъ съ двигателемъ; кормовые шкивы для вытравливанія кабеля съ приборомъ, для его разрѣзыванія и съ двигателемъ.

Начнемъ съ описанія вьюшекъ, которыя могутъ быть различныхъ величинъ, въ зависимости отъ имѣемаго мѣста на суднѣ. Вьюшки могутъ быть малыя, неподвижныя, содержащія каждая по 40 миль кабеля; затѣмъ могутъ быть большія, вращающіяся, ёмкостью въ 300 миль кабеля. Эти послѣднія требуютъ нѣкоторыхъ измѣненій въ устройствѣ, сравнительно съ малыми вьюшками.

Система съ малыми вьюшками заключается въ томъ, что кабель навить на вьюшки по 40 миль въ каждой. Нѣсколько такихъ вьюшекъ ставятся въ два ряда вдоль судна; головныя вьюшки каждаго ряда имѣютъ по разматывающему прибору. Концы кабеля вьюшекъ соединены между собой послѣдовательно, т. е. конецъ первой съ началомъ второй и т. д. Когда опоражнивается, положимъ, правая вьюшка, то автоматически въ дѣйствіе вводится головная лѣвая, а въ это время правая замѣняется новой. Эта работа замѣны вьюшекъ будетъ повторяться каждыя два часа при 20 узловой скорости.

Разсмотримъ фигуру 6, изображающую вьюшку, помѣщен-

ную въ особомъ чанѣ. На оси вьюшки посаженъ трубчатый стержень АВ, имѣющій на одномъ концѣ горизонтальный шкивъ АС, а на другомъ передвижной грузъ D. На этомъ стержнѣ установленъ еще вертикальный шкивъ Е, вилка котораго проходитъ насквозь стержня и имѣетъ пружину, притягивающую ее все время книзу. Вилка эта соединена рычагами съ тормазомъ, дѣйствующимъ на особый выступъ на основаніи разматывающаго прибора. Кабель, скользя по закругленной верхней щекѣ вьюшки, идетъ на шкивы АС и затѣмъ переходитъ на вертикальные шкивы Е, F, G и далѣе идетъ на приемный барабанъ кабельнаго аккумулятора. Тормазъ, соединенный съ вилкой шкива Е, все время сжатъ пружиной, почему не даетъ стержню слишкомъ быстро разматывать вьюшку. Напримѣръ, если ходъ приемнаго барабана аккумулятора почему-либо уменьшенъ, то разматывающій приборъ, вслѣдствіе инерціи, продолжалъ бы вращаться съ прежней скоростью и набросалъ бы лишніе шлаговъ кабеля. Если вѣншее натяженіе кабеля увеличивается, т. е. ускоряется вращеніе приемнаго барабана, то вертикальный шкивъ слегка приподнимается, снимая пружину и освобождая тормазъ, позволяя этимъ стержню вращаться скорѣе. Сматывающий приборъ не имѣетъ никакого двигателя, но вращается отъ натяженія кабеля, вслѣдствіе дѣйствія приемнаго барабана аккумулятора. Контръ-грузъ D, при началѣ сматыванія, лучше помѣщать ближе къ центру вращенія, для уменьшенія момента инерціи, а затѣмъ, помѣръ разматыванія, передвигать его къ концу. Это достигается при помощи автоматическаго привода. Такое передвиженіе груза уменьшить толчекъ, получаемый кабелемъ и разматывающимъ приборомъ въ моментъ начала размотки. При сматываніи послѣдняго шлага съ вьюшки, шкивъ F автоматически поворачивается и кабель сбрасывается съ него и со шкивовъ АС и Е и переходитъ на верхній шкивъ К, т. е. происходитъ перемѣна вьюшекъ. Въ это время скорость приемнаго барабана аккумулятора должна быть уменьшена, дабы облегчить работу при замѣнѣ вьюшекъ; но, такъ какъ уменьшеніе скорости сматыванія при той же скорости судна причинило бы увеличеніе натяженія кабеля и, слѣдовательно, возможность его повреж-

денія, то тутъ-то и является на помощь кабельный аккумуляторъ, временно расходующій свой запасъ.

Чаны, въ которые заключены въюшки, служатъ для того, чтобы наполнять ихъ водой и такимъ образомъ хранить кабель въ водѣ, если судно почему-либо задержано въ порту и не можетъ приступить къ прокладкѣ кабеля скоро.

Разматывающій приборъ, т. е. стержень съ поддономъ и обоими шкивами, снимается съ размотанной въюшки, которая вмѣстѣ со своимъ чаномъ убирается въ сторону. Разматывающій же приборъ устанавливается на вновь пододвинутую въюшку. Электрическій контрольный аппаратъ служитъ для указанія машинисту, находящемуся у лебедки кормовыхъ шкивовъ, а также и офицеру, наблюдающему за работой, о скорости, какая должна быть сообщена вытравливающей лебедѣ (кормовымъ шкивамъ) и вообще даетъ указанія о регулированіи всей системы.

Слѣдующее описаніе этого прибора даетъ понятіе о его устройствѣ и примѣненіи къ дѣлу. Вертикальный дискъ (фиг. 7), сдѣланный изъ изолятора, можетъ вращаться вокругъ своей оси *O*. Вблизи окружности диска устроенъ рядъ контактовъ, въ видѣ кнопокъ *b*. Всѣ эти контакты соединены между собой и съ осью диска посредствомъ мѣднаго кольца и планки расположенныхъ на обратной сторонѣ диска и показанныхъ на рисункѣ пунктиромъ. Контакты *b*, при вращеніи диска, попеременно приходятъ въ соприкосновеніе съ пружинкой *c*. Ось же диска соединена со стойкой *d*. Отъ *c* и *d* берутся проводники черезъ батарею къ индикаторамъ *E* и *E*₁. Такимъ образомъ, попеременное замыканіе и размыканіе контактовъ *b* будетъ приводить въ дѣйствіе оба индикатора.

Вращеніе диска производится тоже электрическимъ токомъ. Замыканіе и размыканіе тока происходитъ въ механическомъ лагѣ. Каждое замыканіе возбуждаетъ магнетизмъ въ электромагнитѣ *M*, притягивающемъ якоря *A* и рычагъ *OF* начинаетъ—то опускаться, то подниматься, вращая дискъ треніемъ пала *G*. Ввинчивая или вывинчивая регулирующий винтъ *H*, какъ видно на рисункѣ, мы будемъ уменьшать или увеличивать ходъ рычага, а этимъ и передвиженіе пала, а слѣдова-

тельно и диска. Такимъ образомъ, можно получить, что, положимъ, при 60 колебаніяхъ рычага, т. е. 60 замыканій тока лагомъ, дискъ передвинется на 66 кнопокъ. Ввинчиваніе или вывинчиваніе регулирующаго винта Н будетъ дѣлать передвиженіе стрѣлки L при помощи рычаговъ. На дугѣ, по которой движется стрѣлка, назначены цифры процентовъ 0, 10, 20%,...., такъ что во взятомъ нами примѣрѣ стрѣлка укажетъ 10%.

Если дискъ передвинется на 66 кнопокъ, при 60 замыканіяхъ лага, то и индикаторы Е и Е₁ будутъ показывать тоже 66 передвиженій. Индикаторы эти установлены—одинъ въ спеціальному помѣщеніи (напримѣръ, въ штурманской рубкѣ), а другой у лебедки кормовыхъ вытравливающихъ шкивовъ, такъ что наблюдающій офицеръ и машинистъ, стоящій у кормовой лебедки, всегда видятъ указанія индикаторовъ. Машинистъ по нимъ регулируетъ ходъ лебедки, а офицеръ, помощью другого индикатора, можетъ контролировать машиниста.

Кормовая лебедка тоже снабжена приборомъ вродѣ описаннаго, причемъ дискъ съ кнопками приспособленъ къ самому шкиву. Эта вторая контрольная цѣпь имѣетъ тоже два индикатора, установленныхъ въ тѣхъ же мѣстахъ и такимъ образомъ офицеръ видитъ всегда оба индикатора Е и R и можетъ судить о томъ, согласуется ли работа вытравливающей лебедки съ указаніями индикатора Е. Если работа согласуется, то движеніе стрѣлокъ индикаторовъ Е и R будетъ синхронично.

Точно также и машинистъ, глядя на индикаторъ Е₁, регулируетъ ходъ лебедки такъ, чтобы постоянно поддерживать синхроническое движеніе стрѣлокъ индикаторовъ Е₁ и R₁. Если стрѣлки индикаторовъ Е и R почему-либо разошлись, то, при синхронической ихъ работѣ, не трудно согласовать ихъ: стоитъ только передвинуть рукой дискъ прибора и указанія стрѣлокъ индикаторовъ Е и Е₁ будутъ согласованы съ указаніемъ индикаторовъ R и R₁.

Травить кабель со скоростью, равной скорости корабля — нельзя; кабель можетъ лопнуть, необходимо вытравливать больше въ расчетъ на провѣсъ отъ его собственной тяжести. Значитъ кормовая лебедка должна работать быстрее и вытравливать кабеля на нѣсколько процентовъ болѣе. Для полученія

уже исправленныхъ этимъ процентнымъ увеличеніемъ указаній индикаторовъ E и E_1 и служить регулирующий винтъ N ; стрѣлка же L представляетъ собой индиксъ, указывая цифру процента увеличенія скорости на дугѣ N .

Допустимъ, что лагъ замыкаетъ токъ по прохожденіи судномъ каждаго 34 футъ, при скорости 20 узловъ; число такихъ замыканій будетъ равно 60 въ минуту, и если мы регулирующимъ винтомъ приведемъ стрѣлку на цифру 10%, то дискъ въ теченіе одной минуты будетъ передвигаться по 66 кнопокъ и индикаторы E и E_1 укажутъ тоже число передвиженій; слѣдовательно, машинисту надо будетъ только увеличивать или уменьшать ходъ своей лебедки, чтобы получить синхроничную работу индикаторовъ R и R_1 и E и E_1 . Положимъ, что морское дно начинаетъ углубляться; вслѣдствіе этого увеличивается и провѣсъ кабеля, а слѣдовательно, его надо вытравливать больше. Руководствуясь этимъ, наблюдающій офицеръ, дѣйствуя регулирующимъ винтомъ, измѣняетъ ходъ диска, а вмѣстѣ съ нимъ и индикаторовъ E и E_1 , заставляя и машиниста измѣнить ходъ его лебедки.

Необходимо устроить какую-нибудь передачу между главной машиной, мостикомъ, штурманской рубкой и кормовой лебедкой, чтобы можно было предупреждать машиниста о случайныхъ измѣненіяхъ хода судна и о прочихъ перемѣнахъ.

Обрѣзываніе кабеля при такомъ быстромъ вытравливаніи не можетъ производиться простымъ перерѣзываніемъ или перерубаніемъ; для этого, въ кормовымъ шкивамъ приспособленъ особый рѣжущій приборъ.

На одномъ изъ шкивовъ A положено два или нѣсколько шлаговъ кабеля (фиг. 8). На этотъ кабель нажимаетъ колесо B , равное по діаметру шкиву A . Оба шкива соединены между собой безконечной цѣпью или какимъ либо инымъ способомъ, такъ что вращеніе ихъ всегда синхронично. На окружности одного сдѣланъ рѣзецъ a , а у другого наковальня b . Рѣзецъ и наковальня имѣютъ рычаги c и d , находящіеся въ двухъ параллельныхъ плоскостяхъ (фиг. 9), такъ что другъ друга не касаются. Во время вращенія колесъ, они находятся въ положеніи изображенномъ на рисункѣ, т. е. рѣзецъ и на-

вальня вдвинуты, но если будетъ опущенъ стопорный палецъ /, то рычаги, задѣвъ за него, раздвинутся и сожмутъ рѣзецъ и наковальню и перерѣжутъ кабель; послѣ этого остается только застопорить всѣ механизмы.

Устройство различныхъ буйковъ и способовъ присоединенія къ нимъ кабеля показано на рисункахъ 10, 11, 12, 13, 14, 15 и 16; постановка ихъ можетъ производиться на полномъ ходу. Главнымъ образомъ буйки нужны у береговъ для поднятія кабеля, для соединенія его конца съ береговой станціей. Можно пропустить судно, прокладывающее кабель между двумя судами или буйками, соединенными между собой проволочнымъ тросомъ, брошеннымъ на дно. Это упрощаетъ подъемъ кабеля и не задерживаетъ судна, кладущаго кабель. Вытравливаемый за-бортъ кабель будетъ тонуть со скоростью двухъ футовъ въ секунду; поэтому сзади идущему судну нечего опасаться повредить кабель или запутать въ немъ свой винтъ. Такъ что прокладка кабеля можетъ производиться при плаваніи эскадрой или отрядомъ. При циркуляціи, затрудненій также никакихъ не встрѣчается. Если прокладка кабеля начинается въ гавани или въ тѣсномъ мѣстѣ, то лучше всего на кормѣ дѣлать на особомъ выстрѣлѣ выносной блокъ, чтобы, въ случаѣ надобности, дать задній ходъ, не намотать кабель на винтъ.

Выше упоминалось, что можетъ быть установлена выюшка большой емкости, т. е. въ 300 миль кабеля и что это приспособленія требуетъ нѣкоторыхъ измѣненій противъ устройства описаннаго способа малыхъ выюшекъ. Прежде всего сама выюшка превосходитъ размѣрами 40 мильную, которая не подвигна; большая же выюшка вращается и сама разматываетъ кабель. Для ея вращенія требуется механизмъ, приспособленный къ ея оси, около 150 силъ. Размѣры ея слѣдующіе: длина по оси 15 $\frac{1}{2}$ футовъ, діаметръ 15 ф., діаметръ балера 6 ф., вѣсъ 180 тоннъ. При 20 узловомъ ходѣ, въ началѣ сматыванія, выюшка будетъ вращаться со скоростью 45 оборотовъ въ минуту и помѣръ сматыванія кабеля скорость будетъ возрастать и въ концѣ достигнетъ 100 оборотовъ. На суднѣ можно помѣстить двѣ такихъ выюшки, что составитъ 360 тоннъ, а такъ какъ грузовая вмѣстимость судна будетъ больше, то

можетъ быть принять какой-нибудь другой грузъ для судовъ эскадры.

На фиг. 17 изображена большая вьюшка, заключенная въ цилиндрической чанъ, по производящей котораго положена зубчатая полоса; съ этой полосой сцѣпляется червякъ, связанный съ рамой шкива, черезъ который проходитъ кабель съ вьюшки. Система зубчатыхъ колесъ заставляетъ червякъ вращаться въ ту или другую сторону и такимъ образомъ шкивъ можетъ передвигаться по зубчатой полосѣ вправо или влѣво; для этого отъ системы зубчатыхъ колесъ идетъ рычагъ *abc* съ двумя малыми шкивами *d* и *f*, между которыми и проходитъ кабель прежде, чѣмъ лечь на шкивъ *A*. Если шлага сматывающагося кабеля отходятъ по вьюшкѣ вправо, то кабель все время нажимаетъ на шкивъ *f* и, прижимая рычагъ вправо, сцѣпляется съ червякомъ зубчатки, заставляющія его вращаться, такъ что онъ тоже передвигается вмѣстѣ со шкивомъ *A* вправо. Если кабель будетъ нажимать на шкивъ *d*, то червякъ со шкивомъ *A* пойдетъ влѣво, т. е. приборъ будетъ все время передвигаться вслѣдъ за сматывающимся кабелемъ. Подшипники у всѣхъ вращающихся частей должны быть тщательно выдѣланы и вывѣрены. Порча одного подшипника губитъ все дѣло.

Спеціальный вопросъ о телеграфированіи помощью индукціи возбуждаетъ большой интересъ, несмотря на то, что объ этомъ писалось и говорилось очень много. Представимъ себѣ береговую станцію *A* (фиг. 20), соединенную съ судномъ *B*, прокладывающимъ кабель; судно это находится на разстояніи 100 миль и имѣетъ у себя еще 200 миль кабеля, несмотаннаго съ вьюшки. Другое судно *C*, въ разстояніи 50 миль, желаетъ переговорить съ судномъ *B* или со станціей; для этого нужно, чтобы *C* имѣло спущенную въ воду бухту проводника, корпусъ же его замѣнить обратный проводникъ. Что будетъ лучше: дѣйствіе электростатической индукціи, или электромагнитной? Вѣроятно, что болѣе дѣйствительной окажется вторая, судя по немногимъ опытамъ, произведеннымъ въ этомъ направленіи.

Въ журналѣ «*Engineering*» (October, 1896) напечатано письмо

Стивенсона (Stevenson), въ которомъ онъ говоритъ, что индукція, производимая токомъ, силой меньше одного ампера, идущимъ по проложенному на глубинѣ 30 — 40 саж. кабелю, будетъ достаточна для того, чтобы быть замѣченной въ судовомъ телефонѣ. Опыты, произведенные Стивенсономъ, слишкомъ хорошо извѣстны, чтобы здѣсь о нихъ говорить. Вспомнимъ, что Стивенсону удалось устроить телеграфное сообщеніе безъ проводовъ на разстояніи 840 ярдовъ (фиг. 18); токъ, замыкаемый въ А, индукировалъ токъ въ В.

Профессоръ Блэкъ (L. I. Blake) говоритъ, что трудно сказать утвердительно—увѣнчается ли подобный способъ телеграфированія успѣхомъ, но, на основаніи опытовъ, произведенныхъ гидрографическимъ бюро Сѣверо-Американскихъ Штатовъ, онъ полагаетъ, что способъ этотъ осуществимъ. Опыты производились по инициативѣ профессора, но результаты держатся въ секретѣ и американское правительство не даетъ согласія на ихъ объявленіе. Самое трудное, что можетъ встрѣтиться, это передача токовъ по кабелю, обладающему большой самоиндукціей, благодаря стальной бронѣ.

Далѣе проф. Блэкъ говоритъ, что опыты, произведенные въ Америкѣ съ плавучимъ маякомъ «Sandy Hook», дали результаты удовлетворительные. Сообщеніе было телефонное между плавучимъ маякомъ и берегомъ на разстояніи 6 миль. Маякъ на канатѣ могъ описывать площадь около 16 акровъ. Электрическая энергія, какой при этомъ пользовались, была слабая и не превышала 4 уаттъ; это зависѣло отъ телефоннаго индуктора. Пробовали производить телеграфированіе замыканіемъ и размыканіемъ переменнаго тока, причемъ замѣчалось дѣйствіе телефона. Нужно было установить обыкновенное телефонное сообщеніе и въ концѣ концовъ цѣль была достигнута. Между берегомъ и маякомъ велись переговоры безъ непосредственнаго металлическаго соединенія проводовъ; кромѣ того, судно, маневрировавшее около кабеля, могло слышать у себя все отъ слова до слова.

Рисунокъ 19 изображаетъ береговую станцію съ батареей В, микрофономъ С, приѣмникомъ D и данной пластиной Е. На маякѣ токи обозначены; глубина $10\frac{1}{2}$ саж. На практикѣ

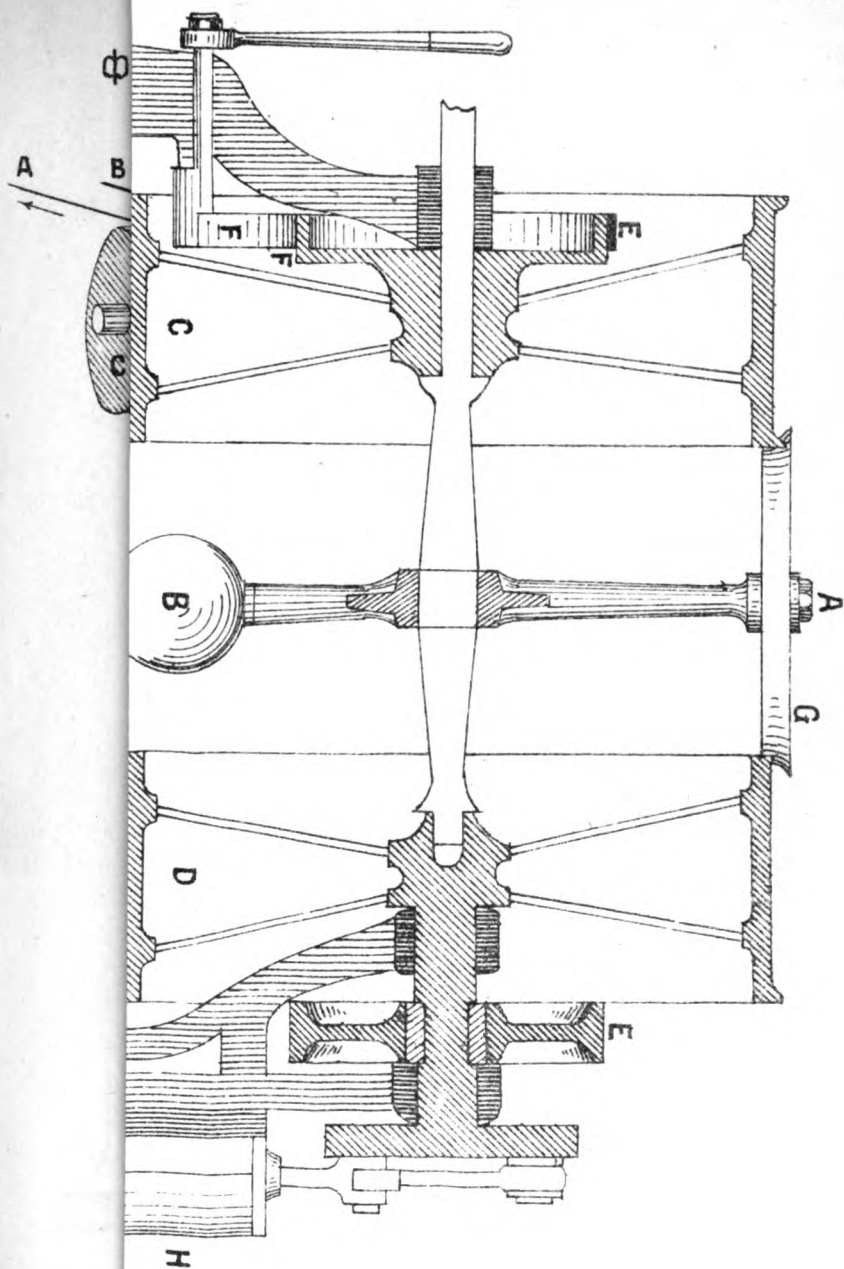
изобрѣтатель нашель, что если къ кабелю прирастить мѣдный голый проводникъ G малаго сопротивленія, то дѣйствіе индукціи замѣчалось на разстояніи мили и болѣе по направленію голаго провода и на нѣсколько сотъ футъ вокругъ.

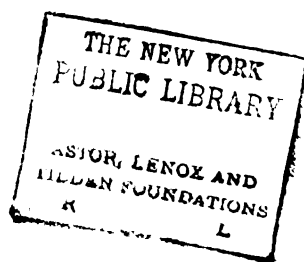
Другіе извѣстные экспериментаторы также занимались подобными изслѣдованіями и полученныя ими данныя убѣдили въ возможности устройства предлагаемаго телеграфнаго сообщенія. Приборы для этой цѣли не требуютъ никакого особеннаго устройства, а могутъ быть употреблены обыкновенные телеграфы и телефоны. Судамъ, переговаривающимся посредствомъ такого подводнаго кабеля, нѣтъ надобности становиться на якорь по близости кабеля; они могутъ смѣло двигаться около него. Не требуется никакого металлическаго соединенія съ кабелемъ, для обратнаго тока можетъ служить металлическая пластина и корпусъ желѣзнаго судна или металлическая обшивка его подводной части. Все вышесказанное представляетъ большой интересъ въ мирное время и имѣетъ весьма важное значеніе въ военное.

Для иллюстраціи сказаннаго предположимъ, что A , B , C и D будутъ непріятельскіе порты, между которыми проложенъ кабель, какъ показано на рисункѣ 21 пунктиромъ. Изъ C направляется судно въ B ; если отрядъ судовъ противной эскадры находится около C , но не обладаетъ достаточной скоростью, чтобы настичь судно, то извѣщенный объ этомъ портъ B можетъ выслать навстрѣчу судну отрядъ и такимъ образомъ его задержать.

Предположимъ, что портъ A находится въ блокадѣ (фиг. 22). DE —кабель, проложенный блокирующей эскадрой C ; вблизи кабеля крейсеруетъ специальное судно для телеграфной службы. Отрядъ развѣдчиковъ находится около D или E ; онъ можетъ всегда извѣстить главныя силы C о приближеніи непріятеля. Развѣдчики могутъ быть немедленно перемѣщаемы изъ одного пункта въ другой или вовсе удалены. Вообще, производство сношеній упрощается и сокращается до-нельзя.

Лейтенантъ **К. Сутковъ.**





ПАМЯТИ ВИЦЕ-АДМИРАЛА ВИКТОРА ИВАНОВИЧА ЗАРУДНАГО.

15 іюня 1897 года, въ Харьковѣ, скончался отставной вице-адмиралъ В. И. Зарудный. Тяжкая душевная болѣзнь, постигшая его въ 1886 году, заставила его покинуть активное участіе въ гидрографическихъ работахъ Чернаго моря, а послѣдніе годы онъ, хотя и оправился отъ болѣзни, но уже къ дѣламъ не возвращался и удалился въ свой родной городъ Харьковъ, изъ котораго изрѣдка наѣзжалъ въ С.-Петербургъ, но уже не посѣщалъ береговъ излюбленнаго имъ Чернаго моря, изученію котораго онъ посвятилъ всѣ силы своего выдающагося ума и неутомимаго трудолюбія. Условія послѣднихъ лѣтъ его жизни, удалившихъ его изъ кругозора его бывшихъ сослуживцевъ, были причиною того, что въ нашей печати еще не было воздано должное памяти этого замѣчательнаго человека (*).

Мнѣ довелось прослужить подъ начальствомъ В. И. Заруднаго съ 1873 по 1887 г. и я считаю нравственнымъ долгомъ возстановить въ памяти многочисленныхъ почитателей облика этой своеобразной личности. Не имѣя достаточнаго біографическаго матеріала, я не могу задаться цѣлью написать полное жизнеописаніе В. И. Заруднаго, а долженъ ограничиться бѣглымъ очеркомъ его дѣятельности и личности.

Сынъ многочисленной семьи крупныхъ степныхъ помѣщиковъ, Викторъ Ивановичъ выросъ въ имѣніи его близкихъ родственниковъ Герсевичевыхъ. О годахъ его дѣтства и отро-

(*) *Примѣч. автора.* Настоящая статья уже была отдана въ редакцію «Морскаго Сборника», когда появился въ № 156 «Кроншт. Вѣстн.» тепло и живо написанный очеркъ И. С. Генбачева, посвященный памяти В. И. Заруднаго.

чества, двоюродный его братъ Михаилъ Николаевичъ Герсевановъ, директоръ «Института Путей Сообщеній», любезно сообщилъ намъ слѣдующій очеркъ:

«Когда В. И. Зарудному было отъ 11 до 14 лѣтъ (между 1839 и 1842 гг.), онъ жилъ и воспитывался съ его младшимъ братомъ М. И. Заруднымъ и его сестрами вмѣстѣ съ нами, его двоюродными братьями Герсевановыми, такъ какъ наша мать Анна Михайловна приходилась Заруднымъ родною теткою. Жили мы лѣтомъ въ деревнѣ въ Изюмскомъ уѣздѣ Харьковской губерніи, а зимою—то въ деревнѣ, то въ Харьковѣ. Гувернеромъ у насъ былъ англичанинъ, г-нъ Кукъ, жена котораго, тоже англичанка, урожденная Gullet, женщина отлично образованная и съ прекраснымъ характеромъ, имѣла на всю нашу компанію прекрасное вліяніе. Она насъ учила русскому, англійскому и французскому языкамъ, которыми владѣла въ совершенствѣ, затѣмъ исторіи и географіи. Послѣдней она особенно умѣла насъ увлекать. Мы съ жадностью читали географію Balbi и многочисленные томы извѣстнаго изданія Firmin Didot—Univers pittoresque, которыми насъ снабжала наша сосѣдка по деревнѣ, Ю. В. Данзасъ, урожденная Зарудная и двоюродная сестра Виктора Ивановича, женщина рѣдкаго ума и образованія. Священной исторіи и закону Божію насъ училъ студентъ Харьковского университета И. Н. Мокрицкій и ближайшій приходскій священникъ. Ариметикѣ и геометріи насъ училъ нашъ англичанинъ, но онъ плохо зналъ эти предметы и едва ли понималъ то, что намъ читалъ по книжкамъ. Тутъ ему неизмѣнно являлся на помощь Викторъ Ивановичъ и объяснялъ арифметическія дѣйствія и геометрическія задачи намъ самимъ и нашему англичанину, что послѣдній всегда принималъ какъ должное и правильное.

«В. И. мало принималъ участія въ нашихъ играхъ и только по приказанію нашего англичанина долженъ былъ ежедневно участвовать въ нашихъ прогулкахъ верхомъ, причемъ горячая лошадь его нерѣдко заносила его и приводила въ нѣкоторое отчаяніе, что насъ очень потѣшало. Былъ В. И. всегда серьезень, очень набоженъ—до того, что нерѣдко клалъ Еван-

геліе, ложась спать, подъ подушку и, сколько я помню, никогда не шутилъ, а все принималъ самымъ серьезнымъ образомъ.

«Мало помалу, занимаясь самостоятельно, онъ пристрастился къ геометріи и географіи. Мы любили съ нимъ разсматривать географическія карты, разложивъ ихъ на полу, и нерѣдко умственно путешествовали по нимъ въ мало извѣстныя намъ страны, стараясь привлечь въ наши фантастическія путешествія нашихъ сестеръ (нынѣ М. И. Старицкая и княгиня Е. И. Голицына), чему — надо сознаться — онъ мало сочувствовали.

«Надо думать, что эти путешествія по картѣ по слѣдамъ не нашего, а знаменитаго Кука, Бугенвиля, Лаперуза, Дюмонъ-Дюрвиля и др. развили въ Викторѣ Ивановичѣ склонность къ морской профессіи, о которой онъ постоянно мечталъ. Большая часть знакомой намъ молодежи постоянно мечтала о службѣ въ кирасирахъ, гусарахъ и уланахъ, которыми мы были окружены въ Харьковѣ и потому желаніе В. И. поступить въ морской корпусъ считалось среди нихъ чудачествомъ. Я однако очень ему сочувствовалъ, равно какъ старшій братъ Виктора Ивановича, Николай Ивановичъ Зарудный, котораго мы всѣ обожали, служившій въ Царскосельскомъ кирасирскомъ полку и онъ-то и увезъ В. И. изъ Харькова въ Петербургъ весною 1843 года съ цѣлью опредѣлить его въ Морской кадетскій корпусъ.

«В. И. былъ въ восторгѣ, что его мечты о морской службѣ близки къ осуществленію. Когда подали кибитку съ почтовыми лошадьми, чтобы ѣхать въ Москву и Петербургъ, то В. И. первый забрался въ нее и когда его просили выйти изъ нея, чтобы еще попрощаться съ нами, то онъ долго не рѣшался на это, боясь, что вотъ — чего добраго, отъѣздъ его замедлится или не состоится. Затѣмъ, по опредѣленіи меня въ 1845 г. въ Главное инженерное (Николаевское) училище, я часто видѣлся по воскресеньямъ съ Викторомъ Ивановичемъ, когда онъ былъ кадетомъ морскаго корпуса. Тутъ только и было разговора, что о математикѣ, астрономіи, логіи и т. п.»

М. Герсевичъ.

О корпусномъ періодѣ жизни В. И. Заруднаго, его товарищъ по корпусу, вице-адмиралъ Павелъ Николаевичъ Назимовъ, любезно сообщилъ намъ слѣдующія воспоминанія: «Викторъ Ивановичъ Зарудный поступилъ въ морской кадетскій корпусъ съ весьма хорошей подготовкой по математикѣ и по степени общаго своего развитія настолько отличался отъ большинства его товарищей, что онъ сразу занялъ несомнѣнное первенство между нами, только-что перешедшими изъ малолѣтней въ 3-ю роту. Въ связи съ этимъ первенствомъ, его симпатичный характеръ и всегдашняя готовность помочь разъясненіемъ трудно усваиваемыхъ нами задачъ и теоремъ, положительно приковывали къ нему насъ, юныхъ его товарищей (онъ уже брилъ бороду и казался намъ старше своихъ лѣтъ); его доброе, отзывчивое сердце, еще рельефнѣе рисовалось при сравненіи съ другимъ нашимъ товарищемъ, тоже старше насъ годами и лучше подготовленнымъ, чѣмъ мы, но который, совершенно обратно, радовался незнанію товарища и помощи не оказывалъ. Викторъ Ивановичъ находилъ даже время и возможность слѣдить за нѣкоторыми кадетами постоянно, какъ гувернеръ и добиваться того, чтобы его ученикъ или ученики, обыкновенно слабые, привыкали къ умственной работѣ и онъ умѣло достигалъ этого. Когда мы были гардемарины въ классѣ глубокоуважаемаго нашего учителя Семена Ильича Зеленаго, который въ то время былъ занятъ чтеніемъ публичныхъ лекцій по астрономіи и изданіемъ своихъ лекцій и потому часто долженъ былъ отлучаться изъ класса, то Зарудный являлся къ доскѣ въ роли ментора по приглашенію самого Семена Ильича; помнится мнѣ, что всѣ Неперовы аналогіи были пройдены именно съ Викторомъ Ивановичемъ, а Семенъ Ильичъ впослѣдствіи только провѣрялъ насъ и не было случая серьезныхъ исправленій. Викторъ Ивановичъ у насъ (въ выпускѣ 1847 года) былъ всегда первымъ по всѣмъ наукамъ и офицерскій экзаменъ сдалъ первымъ, но, по своему физическому строенію, не былъ украшеніемъ фронта, а потому его первенство было уступлено болѣе ловкимъ фронтовикамъ, которые, отнявъ это первенство, не оставили однако по себѣ никакого слѣда ни по какой отрасли морскаго дѣла, тогда

какъ Викторъ Ивановичъ вложилъ въ морское дѣло всю душу и, работая неустанно до конца своихъ дней, успѣлъ сдѣлать многое на пользу нашего флота.

Товарищъ по выпуску съ Викторомъ Ивановичемъ, уважавшій его П. Н. Назимовъ.

Окончивъ курсъ первымъ по выпуску и фельдфебелемъ гардемаринской роты, Викторъ Ивановичъ былъ, однако, не допущенъ слушателемъ въ офицерскіе классы тогдашнимъ директоромъ, вице-адмираломъ Н. А. Римскимъ-Корсаковымъ. Этотъ преемникъ знаменитаго Крузенштерна цѣнилъ одну лишь внѣшнюю ловкость и выправку, и, по недостатку этихъ качествъ въ Зарудномъ, призналъ его недостойнымъ получить высшее образованіе. Викторъ Ивановичъ впослѣдствіи съ избыткомъ пополнилъ этотъ пробѣлъ самостоятельными занятіями, но тогда столь несправедливое проявленіе нелѣпаго самодурства его глубоко оскорбило. Лишенный возможности удовлетворить потребности продолжать систематическое обученіе наукамъ, Зарудный, желая усовершенствоваться въ морскомъ дѣлѣ, поступилъ въ Черноморскій флотъ, гдѣ, между прочимъ, плавалъ на тендерѣ «Скорый» подъ командою лейтенанта Н. А. Шестакова, которому было поручено, совмѣстно съ Г. И. Бутаковымъ, обследованіе береговъ Чернаго моря, для составленія лоціи Чернаго моря. Тутъ В. И. Зарудный положилъ основаніе тому глубокому знакомству съ Чернымъ моремъ, которое онъ впослѣдствіи пополнилъ постоянными разъѣздами по его берегамъ—и моремъ и сухопутьемъ.

Въ 1850 году, Зарудный перевелся въ Балтійскій флотъ для участія въ гидрографическихъ работахъ, подъ непосредственнымъ руководствомъ извѣстнаго гидрографа Михаила Францовича Рейнеке, къ памяти котораго, какъ неумоимаго и добросовѣстнаго труженика, Викторъ Ивановичъ всегда сохранялъ восторженное почитаніе. Въ концѣ 1852 года, лейтенантъ Зарудный снова былъ переведенъ въ Черноморскій флотъ, гдѣ въ 1853 г., по выбору адм. Корнилова, назначенъ преподавателемъ математики и астрономіи въ конекерскомъ классѣ. Преподавательное дѣло было истиннымъ призваніемъ Виктора Ивановича. Здѣсь въ полной мѣрѣ могли проявляться

выдающіяся его достоинства: пытливый, многосторонне образованный умъ, способность увлекаться отвлеченной идеей, природный даръ слова и потребность дѣлиться своими мыслями съ окружающими; въ этой дѣятельности, менѣе чѣмъ въ какой либо другой, давалъ себя знать его главный недостатокъ: отсутствіе чувства мѣры и непониманіе людей.

Въ 1857 году, В. И. Зарудный былъ командированъ въ Англію, для пополненія запаса инструментовъ для мастерскихъ Николаевскаго порта. Помимо добросовѣстнаго исполненія прямой своей задачи, Викторъ Ивановичъ воспользовался полуторагодовымъ пребываніемъ въ чужихъ краяхъ для ознакомленія съ состояніемъ педагогики, которая его всегда особенно интересовала. Онъ увлекся примѣненіемъ нагляднаго обученія въ начальныхъ училищахъ и, по возвращеніи въ Николаевъ, учредилъ элементарную школу, основанную на Фребелевскихъ началахъ. Эта школа, извѣстная подъ именемъ «школы Ильиныхъ», была долгое время единственною въ своемъ родѣ въ Россіи и пользовалась заслуженною громкою славою; душою и руководителемъ ея былъ В. И. Зарудный до кончины, въ 1863 году, его первой жены (рожденной Ильиной), которая оказывала ему весьма существенное содѣйствіе при завѣдываніи школой. Во время посѣщенія въ 1858 году Николаева Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ, Великій Князь, оставшись чрезвычайно довольнымъ всѣмъ видѣннымъ имъ въ школѣ Ильиныхъ, изволилъ тутъ предложить В. И. Зарудному примѣнить эти педагогическіе приемы къ воспитанію августѣйшихъ дѣтей Его Высочества. Но Викторъ Ивановичъ рѣшительно отказался отъ высокой чести быть воспитателемъ велико княжескихъ дѣтей, сознавая, что его склонность къ увлеченіямъ, представляя необходимое свойство въ преобразователѣ школьнаго дѣла, могла быть крупнымъ недостаткомъ въ гувернерѣ, отъ котораго скорѣе требуется спокойное и равномѣрное обращеніе съ его питомцами, чѣмъ пылкая фантазія и стремительный нравъ.

Съ 1863 года В. И. Зарудный совмѣщалъ должности начальника гидрографической части и директора маяковъ Черноморскаго флота. Несмотря на скудность средствъ, которыми

располагалъ въ то время Черноморскій флотъ, В. И. Зарудный неустанно работалъ надъ улучшеніемъ вѣренной ему части.

Прекрасная система маячнаго освѣщенія береговъ Чернаго и Азовскаго морей, которая дѣйствуетъ и по настоящее время, выработана В. И. Заруднымъ. Это составляетъ одну изъ крупнѣйшихъ его заслугъ; въ это дѣло онъ вложилъ все свое знаніе мѣстныхъ условій и потребностей моряковъ-практиковъ, съ которыми онъ не упускалъ случая бесѣдовать объ этихъ вопросахъ, провѣряя свои личные взгляды и заключенія.

Съ уничтоженіемъ, во время франко-германской войны 1870 года, нѣкоторыхъ статей Парижскаго трактата 1856 г., налагавшихъ запретъ на развитіе Черноморскаго флота, снова началась въ немъ дѣятельность по всѣмъ отраслямъ и въ 1871 году Морское вѣдомство рѣшило приступить къ новой, болѣе подробной описи и промѣру Чернаго и Азовскаго морей. Начальникомъ гидрографической экспедиціи былъ назначенъ В. И. Зарудный, съ оставленіемъ его начальникомъ гидрографической части и директоромъ маяковъ. Съ юношескимъ пыломъ онъ принялся за выполненіе возложенной на него задачи, стараясь поставить это дѣло на достижимую высоту научной точности и основательности. Въ этихъ своихъ стремленіяхъ, онъ находилъ мощную поддержку въ просвѣщенномъ довѣріи къ нему Генераль-Адмирала; тѣмъ не менѣе Виктору Ивановичу приходилось преодолевать силу рутины и бороться со многими предвзятыми мыслями и съ такими требованіями со стороны нѣкоторыхъ людей практики, на которыя онъ не считалъ себя въ правѣ соглашаться. Эта борьба велась Викторомъ Ивановичемъ съ фанатизмомъ идеалиста, защищающаго принципы, въ непогрѣшимость которыхъ онъ безусловно вѣрилъ и съ горячностью, беспощадною какъ для себя, такъ и для другихъ. Но чистота и благородство побужденій Виктора Ивановича, его восторженная преданность дѣлу и неутомимая энергія, съ которою онъ самъ работалъ, не щадя своихъ силъ, внушали къ нему уваженіе даже тѣхъ лицъ, которыя не раздѣляли нѣкоторыхъ изъ его крайнихъ взглядовъ. Мы же, молодые помощники, преклонявшіеся передъ его авторитетомъ, удивлялись обширности его знаній и заразительной способно-

сти увлекаться работой. Со своими подчиненными онъ держалъ себя чрезвычайно просто, вызывая и поощряя въ нихъ духъ самостоятельной инициативы и если онъ о комъ-либо составилъ себѣ выгодное представленіе, какъ о человѣкѣ преданномъ дѣлу, то онъ бывалъ расточителенъ на похвалы и съ особымъ энтузіазмомъ отзывался о дѣятельности скромныхъ тружениковъ, интересы которыхъ отстаивалъ горячѣе своихъ собственныхъ. Если же Викторъ Ивановичъ находилъ поводъ разочаровываться въ комъ-либо, то возстановить потерянное довѣріе было трудно. Эта особенность выступала все болѣе въ послѣдніе годы его службы, когда при чрезмѣрной, лихорадочной дѣятельности, въ связи съ потерей любимой дочери и съ несомнѣннымъ предрасположеніемъ къ нервному разстройству, подготовлялся приступъ недуга, для излеченія котораго Викторъ Ивановичъ въ 1886 году былъ помѣщенъ въ психіатрическую лечебницу Винцендорфа, близъ Вѣны. По прошествіи нѣсколькихъ мѣсяцевъ, проведенныхъ въ лечебницѣ, онъ настолько поправился, что могъ вернуться въ семью, но вышелъ въ отставку; въ продолженіи нѣсколькихъ лѣтъ онъ оставался въ состояніи какаго-то умственного оцѣпененія, изъ котораго въ 1892 году вдругъ ожилъ, повидимому, съ полнымъ возстановленіемъ умственныхъ силъ. Встрѣчаясь съ нимъ въ эту пору его жизни изрѣдка, можно было попрежнему удивляться его неистощимому остроумію, своеобразному юмору, блестящимъ мыслямъ, излагавшимся съ рѣдкимъ краснорѣчіемъ и силою; однако, были и зловѣщіе признаки: преувеличенное значеніе, какое придавалъ онъ сравнительнымъ пустякамъ, повтореніе нѣкоторыхъ излюбленныхъ изреченій, блестящихъ по формѣ, ѣдкихъ по содержанію, но иногда прямо несправедливыхъ, оставляли у его друзей и почитателей тяжелое впечатлѣніе нарушеннаго равновѣсія душевныхъ силъ. Онъ уподобился чудному кораблю, несущемуся на всѣхъ парахъ, но безъ руля! Въ эти послѣдніе годы, онъ со свойственнымъ ему увлеченіемъ занялся преимущественно вопросами гигиены. Пропагандируемые имъ взгляды представляли странную смѣсь глубокаго знанія предмета, смѣлыхъ мыслей проницательнаго ума съ парадоксами фантазера-чудака. Съ каждымъ годомъ эта послѣд-

ная сторона брала верхъ; богато одаренный умъ омрачался и благородная, добрая, отзывчивая душа его все болѣе поддавалась болѣзненной подозрительности и непримиримой ненависти къ нѣкоторымъ личностямъ, бывшимъ свидѣтелями его перваго остраго припадка душевной болѣзни. Въ добровольномъ одиночествѣ, лишенный комфорта и любящаго ухода, онъ провелъ послѣдніе годы жизни и скончался, окруженный чужими.

Но признательная память объ этомъ безкорыстномъ, благородномъ дѣятелѣ, не померкнетъ въ сердцахъ его друзей и учениковъ, съ которыми онъ щедро дѣлился обширными своими свѣдѣніями, мѣткими наблюденіями и умными замѣчаніями. Его знакомство съ особенностями Чернаго и Азовскаго морей было изумительно и можно только сожалѣть, что онъ не свелъ ихъ въ одно цѣлое. Но Викторъ Ивановичъ Зарудный не былъ ученымъ, систематически группирующимъ единичные факты около руководящей мысли; онъ прежде всего былъ проповѣдникъ и учитель. Онъ всю жизнь проповѣдывалъ и словомъ, а главное своимъ личнымъ примѣромъ, безкорыстное служеніе идеѣ, беззаветную любовь къ наукѣ и уваженіе къ чужому труду; для него было потребностью подѣлиться живымъ словомъ, результатами своихъ наблюденій, обогатить другихъ изъ обильнаго источника своихъ свѣдѣній и мыслей. Много добрыхъ сѣмянъ имъ посѣяно, не ради приращенія его личной славы, а въ безкорыстномъ желаніи обогатить науку и содѣйствовать культурному развитію Россіи. Не забудемъ же мы щедрого сѣятеля, честнаго дѣятеля, одного изъ благороднѣйшихъ офицеровъ и лучшихъ гидрографовъ нашего флота, Виктора Ивановича Заруднаго.

Баронъ Ф. Врангель.

50-ЛѢТІЕ ЖУРНАЛА „МОРСКОЙ СБОРНИКЪ“ (1848—1898 гг.).

(Окончаніе) (*).

Періодъ третій.

Вступленіе «Морскаго Сборника» въ третій періодъ своего полувѣкового существованія совпало съ обстоятельствами, зависѣвшими преимущественно отъ тѣхъ матеріальныхъ средствъ, какія съ 1867 года Морское министерство могло отпускать на изданіе своего officialнаго печатнаго органа.

1867 годъ принадлежалъ вообще къ числу труднѣйшихъ годовъ, пережитыхъ Морскимъ вѣдомствомъ. Въ силу высшихъ государственнхъ соображеній, смѣта Морскаго министерства, простиравшаяся въ предшествовавшіе годы до 24 милл. рублей, была ограничена въ 1867 году нормою 16 $\frac{1}{2}$ милл. Такое ограниченіе повлекло за собою сокращеніе до крайнихъ предѣловъ не только личнаго состава морскихъ командъ и чиновъ, но сокращеніе и нашихъ флотилій: Черноморской, Каспійской и Восточнаго океана, управленія которыми оставлены были въ самомъ ограниченномъ размѣрѣ. Это обстоятельство, въ свою очередь, не могло не отразиться на суммѣ ежегоднаго отпуска на изданіе «Морскаго Сборника», такъ что, вмѣсто отпускавшихся до того времени 30,000 рубл., министерство могло ассигновать на журналъ только 14,000—сумму, хотя и увеличенную на слѣдующій 1868 годъ до 16,000, но эта послѣдняя сумма оставалась неизмѣнною въ теченіе послѣднихъ 30 лѣтъ, т. е. по 1 января 1898 года.

Редакторомъ «Морскаго Сборника», вмѣсто умершаго въ 1866 году В. П. Мельникаго, былъ назначенъ капитанъ-лей-

(*) «Морской Сборникъ», 1898 г. № 1.

тенантъ *Н. И. Зеленой* (*). Онъ состоялъ въ редакторской должности почти 20 лѣтъ, съ 1867 по 1886 г.—явленіе выдающееся въ нашей морской литературѣ. Ограниченіе суммы на изданіе Сборника потребовало ограниченія и числа помощниковъ редактора, такъ что, вмѣсто трехъ помощниковъ и особыхъ сотрудниковъ по каждой изъ специальностей морскаго отдѣла, пришлось довольствоваться уже однимъ помощникомъ, которымъ (съ 1855 г.) состоялъ штурманскій капитанъ *А. М. Пашинниковъ*. Въ 1872 году, его смѣнилъ лейтенантъ *Д. Θ. Мертваго*, который въ этой должности находился по 1879 годъ, а затѣмъ по 1886 г. помощникомъ редактора состоялъ лейтенантъ *В. А. Купреяновъ*.

На содержаніе личнаго состава редакціи, сверхъ 16,000 руб. въ годъ, назначалась ежегодно еще сумма 4300 р., изъ которой редакторъ получалъ 2800 р. и его помощникъ 1500 р. Эта сумма ассигновывалась до 1886 года, когда послѣдовало увеличеніе ея до 5,000 руб. (редактору 3200 р., помощнику 1800 р.), что отпускается и по настоящее время.

Въ виду значительнаго уменьшенія матеріальныхъ средствъ для Сборника и появленія въ тоже время многихъ частныхъ изданій, которыя, благодаря безцензурной журналистикѣ, стали удѣлять мѣсто статьямъ, бывшимъ прежде исключительнымъ достояніемъ морскаго журнала, пришлось измѣнить не только составъ книжекъ Сборника, но и уменьшить его объемъ выпускомъ не свыше 15—16 печатныхъ листовъ каждая. Мало того: существовалъ даже проектъ, въ концѣ 1866 года, чтобы, вмѣсто 12 книжекъ журнала, издавать ежегодно только по 4 книжки; но соображенія по этому проекту новаго редактора

(*) *Никандръ Ильичъ Зеленой*, впослѣдствіи генераль-маіоръ, род. 7 февраля 1829 г., скончался 20 дек. 1888 года. Въ 1876 г., въ чинѣ капитана 1 ранга, былъ назначенъ членомъ ученаго отдѣленія Морскаго техническаго комитета, съ оставленіемъ въ должности редактора, а въ 1886 г.—непремѣннымъ членомъ того же отдѣленія. Труды его по морской литературѣ заключались въ составленіи морской походной книжки для кадетъ морскаго корпуса (въ которомъ онъ былъ (съ 1849—1858 г.) преподавателемъ математическихъ и морскихъ наукъ) и переходныхъ таблицъ, изданныхъ морскимъ корпусомъ; въ «Морскомъ же Сборникѣ», съ 1857 по 1865 г., помѣстивъ нѣсколько статей по кораблестроенію, картографіи и въ морской хроникѣ.

получили перевѣсъ и изданіе книжекъ Сборника оставлено ежемѣсячное. «Трехмѣсячное изданіе, писалъ Н. И. Зеленой, очень скоро теряетъ характеръ періодическаго журнала и обращается въ книгу, которую можно купить во всякое время года и притомъ не годовое изданіе, а одну изъ 4-хъ книжекъ, слѣдовательно, въ этомъ случаѣ уменьшеніе числа годовыхъ подписчиковъ неизбежно» (*). По его же соображеніямъ, Морское министерство признало уважительнымъ придать «Морскому Сборнику» характеръ спеціально-технической и не помѣщать въ немъ болѣе такихъ статей, которыя прежде въ немъ помѣщались и которыя, имѣя общій интересъ, могли съ удобствомъ печататься въ учено-литературныхъ частныхъ журналахъ. Поэтому и самая программа журнала подверглась значительному измѣненію. Въ *официальномъ отдѣлѣ*: стали помѣщаться приказы, подлежащіе къ руководству; наиболѣе важныя циркуляры центральныхъ учреждений Морскаго министерства; всякія положенія, незанимающія значительнаго объема; отчеты ученаго отдѣленія, эмеритальной кассы и гидрографическаго департамента; рапорты и свѣдѣнія о плаваніи за границею нашихъ судовъ. Въ *неофициальномъ отдѣлѣ*: статьи, относящіяся къ различнымъ спеціальностямъ морскаго дѣла, развивающія какъ теоретическую, такъ и практическую стороны морскихъ знаній по части морской исторіи, кораблестроенія, морской практики, артиллеріи, механики, гидрографіи и другихъ прикладныхъ наукъ. Въ этомъ же отдѣлѣ отведено мѣсто современнымъ усовершенствованіямъ въ иностранныхъ флотахъ, морскому судопроизводству, гигиенѣ и снабженію судовъ, крушеніямъ и т. п.; далѣе слѣдовали «Морская хроника и библиографія».

Подписная цѣна на журналъ была объявлена: для лицъ Морскаго вѣдомства 4 руб. безъ пересылки, и 6 руб. для прочихъ подписчиковъ.

Такой строго-научный характеръ «Морскаго Сборника», съ его подборомъ спеціальныхъ статей, болѣею частію, отвлеченныхъ и безъ живого интереса, не могъ уже привлекать

(*) Дѣло Канц. Морс. минис. 1866 г. № 74.

большинства моряковъ, помнившихъ еще хорошо прежній характеръ журнала; вслѣдствіе чего, число подписчиковъ на Сборникъ быстро стало уменьшаться, а сообразно съ этимъ уменьшеніемъ послѣдовало и уменьшеніе числа сотрудниковъ, ихъ статей и самаго количества печатавшихся экземпляровъ журнала, что видно изъ слѣдующей таблички:

Годы.	Подписчиковъ.	Авторовъ.	Статей.	Число экзем. журн.
1866	720	71	121	980
1867	493	60	90	750
1868	424	46	67	700
1869	302	40	62	600
1870	307	41	53	600
1871	293	36	43	600
1872	289	35	52	600
1873	288	34	50	600

Эти цифры, свидѣтельствуя объ умаленіи значенія «Морскаго Сборника», не могли въ то же время не обезпокоить Морское министерство, пожелавшее въ 1873 году изыскать иной способъ для возвращенія морскому журналу прежняго его значенія и интереса. Въ канцеляріи Морскаго министерства возникло предположеніе о возможности передачи «Морскаго Сборника» частному лицу — на правахъ арендатора. Исходя изъ неопровержимаго факта уменьшенія числа подписчиковъ, канцелярія министерства въ 1873 году мотивировала свои доводы соображеніями такого рода:

«Быстрое уменьшеніе подписчиковъ, несмотря на все еще значительную правительственную поддержку, показываетъ, что журналъ не имѣетъ уже тѣхъ достоинствъ, которыя привлекали къ нему въ прежнее время читателей, ибо подобное явленіе ни-

какъ не можетъ быть объяснено тѣмъ, что морское дѣло утратило интересъ въ глазахъ публики. Напротивъ того, эта специальность въ настоящее время переходнаго своего состоянія и развитія техники представляетъ уже сама по себѣ высокій интересъ. Но «Морской Сборникъ» долженъ служить не одной специальности кораблестроенія и плаванія. Морское вѣдомство не имѣетъ другихъ литературныхъ органовъ по части морской артиллеріи, гидрографіи, строительному искусству, заводскому дѣлу, международному морскому праву, воспитанію и пр. Кромѣ того, вопросы, касающіеся созданія у насъ торговаго флота и вообще морская торговля пріобрѣтаютъ все болѣе значеніе. Наконецъ, въ то время, какъ нѣсколько специальныхъ журналовъ и сборниковъ появилось въ послѣднее время для изданія историческихъ документовъ и мемуаровъ, относящихся какъ къ старинѣ, такъ и къ послѣднему времени, «Морской Сборникъ» почти не касается этой весьма живой и интересной части и документы, хранящіеся въ нашихъ морскихъ архивахъ, не публикуются, а мемуары и записки моряковъ публикуются повсюду, кромѣ «Морскаго Сборника». Кажется, можно безъ преувеличенія сказать, что «Морской Сборникъ» утратилъ живой интересъ и что онъ требуетъ коренныхъ преобразованій». Поэтому канцелярія министерства приходила къ убѣжденію: «Не полезнѣе ли будетъ передать изданіе «Морскаго Сборника» частному лицу, на правахъ арендатора, который, при извѣстной субсидіи и съ нравственною поддержкою морскаго министерства, обязался бы печатать все распоряженія и сообщенія министерства и морскаго начальства въ официальной части своего журнала и затѣмъ могъ бы пользоваться, по своему усмотрѣнію, остальною частью изданія, сохраняя однако за нимъ специальный характеръ?» (*).

Но ученое отдѣленіе Морскаго техническаго комитета (преобразованное въ 1867 году изъ бывшаго морскаго ученаго комитета), куда на разсмотрѣніе поступилъ этотъ вопросъ, взглянуло на дѣло иначе, болѣе оптимистически и высказалось, что если фактъ уменьшенія числа подписчиковъ и указываетъ на

(*) См. дѣло ученаго отдѣленія Морскаго технич. ком. 1873 г. № 9. неоф.

слабую охоту къ чтенію дѣльныхъ статей между морскими офицерами, то привлекать ихъ къ чтенію слѣдуетъ никакъ не популяризацией статей Сборника; что «развитіе морскаго дѣла невозможно безъ научной подготовки, а потому спеціальныи морской журналъ по необходимости долженъ заключать въ себѣ статьи сухого научнаго содержанія, которымъ нельзя придать живого интереса». Относительно же того факта, что документы, хранящіеся въ морскихъ архивахъ, не печатаются въ «Морскомъ Сборникѣ», ученое отдѣленіе возражало, что «это вполне естественно, такъ какъ для разработки и печатанія такихъ документовъ существуетъ при ученomъ отдѣленіи историческое отдѣленіе, на которое ассигнуется ежегодно особая сумма». Далѣе, въ защиту Сборника, оно привело слѣдующіе факты, доказывавшіе, что журналъ не служилъ только одной спеціальности кораблестроенія и плаванія, а обнималъ и прочіе отдѣлы, на отсутствіе которыхъ указывала канцелярія министерства.

Число страницъ статей по нѣкоторымъ спеціальнымъ отдѣламъ, напечатанныхъ въ «Морскомъ Сборникѣ» въ 1867—1872 гг.

Годы.	Артиллерія.	Гидрографія.	Заводское дѣло.	Строительное искусство.	Международ. право.	Воспитан.	Торгов. флотъ.	Истор. докум. и мемуары.	Всего.
1867	184	296	46	•	42	180	191	177	1116
1868	411	122	88	20	43	111	62	119	926
1869	243	101	176	80	99	50	20	815	1584
1870	228	199	166	•	•	115	105	202	1015
1871	175	96	281	•	701	81	68	345	1692
1872	190	270	126	27	280	180	155	285	1513
Въ 6 лѣтъ въ % объемъ неофіціал. «Мор. Сб.»	1431 8½%	1084 6%	783 4½%	127 ½%	1165 6½%	717 4%	596 3½%	1943 12½%	7846 46%

Остальные 54%, по объясненію отдѣленія, были посвящены морской практикѣ, судостроенію, теоріи и практикѣ корабельной архитектуры и механики, тактикѣ, минному дѣлу, боевымъ вопросамъ и другимъ статьямъ.

«Если же найдется достаточно денежныхъ средствъ (заключало свой отвѣтъ ученое отдѣленіе) для основанія особаго журнала съ субсидією отъ министерства, для распространенія свѣдѣній, относящихся до флота въ средѣ не морской публики, не уничтожая для этого «Морскаго Сборника», какъ спеціально научнаго журнала, то ученое отдѣленіе ничего не можетъ возразить на это и съ сочувствіемъ готово привѣтствовать основаніе новаго популярно-морскаго органа».

Вопросъ о болѣе широкомъ распространеніи «Морскаго Сборника» не получилъ тогда дальнѣйшаго развитія и журналъ остался при ограниченномъ кругѣ подписчиковъ.

Въ 1881 году, назначенный предсѣдателемъ ученаго отдѣленія Морскаго техническаго комитета, генераль-лейтенантъ **Θ. Θ. Веселаго**, озабочиваясь сообщеніемъ «Морскому Сборнику» болѣе оживленнаго характера и полноты, обратилъ вниманіе на скудость официальнаго отдѣла. Мы видѣли выше, что до 1867 года въ Сборникѣ помѣщались извлеченія изъ отчетовъ департаментовъ, нѣкоторыхъ комитетовъ, канцелярій министра, а иногда даже и изъ всеподданнѣйшихъ отчетовъ по министерству; но послѣ реформъ, происшедшихъ въ морской администраціи въ 1867 году, Сборникъ, по ограниченности отпускающей на него суммы, могъ печатать только отчеты гидрографическаго департамента, эмеритальной кассы и ученаго отдѣленія; появленіе же отчетовъ другихъ учреждений сдѣлалось весьма рѣдкою случайностью. По инициативѣ **Θ. Θ. Веселаго**, одобренной въ 1882 г. Управляющимъ Морскимъ министерствомъ **И. А. Шестаковымъ**, было сдѣлано распоряженіе, чтобы всѣ отчеты центральныхъ и портовыхъ учреждений доставляемы были въ редакцію «Морскаго Сборника» и печатаемы въ немъ въ сокращенномъ видѣ и съ одобренія отчетныхъ учреждений (*). Поэтому, въ томъ же 1882 году помѣщены были увлеченія изъ отчетовъ за 1881 г.

(*) См. дѣло ученаго отд. 1881 г. № 22.

по Морскому военно-судному управленію и такія же извлеченія изъ отчетовъ управленія С.-Петербургскаго порта. Въ слѣдующемъ 1883 году, съ разрѣшенія И. А. Шестакова, на страницахъ Сборника появились отчеты кодификаціоннаго управленія и комиссій, осматривавшихъ суда, возвращавшіяся изъ заграничнаго плаванія.

Но такое увеличеніе официальной части журнала могло легко отразиться на уменьшеніи неофициальнаго отдѣла, такъ какъ редакція не имѣла возможности выходить изъ опредѣленной смѣты. Въ послѣдующіе затѣмъ годы, печатаніе отчетовъ, по независящимъ отъ редакціи Сборника причинамъ, болѣе уже не возобновлялось. Чтобы имѣть возможность хотя нѣсколько судить о составѣ книжекъ «Морскаго Сборника» за это время и ознакомиться съ распредѣленіемъ издержекъ на изданіе журнала, помѣщаемъ цифровыя данныя за *три года*, составленныя Н. И. Зеленымъ для только-что назначеннаго предсѣдателемъ ученаго отдѣленія *Θ. Θ. Веселаго*.

	1880.	1881.	1882.	Среднее за три года.	Въ процен- тахъ общаго числа.
Объемъ въ печатныхъ листахъ.					
1) Неофициальный отдѣлъ	93 ¹ / ₈	114 ³ / ₈	96 ³ / ₈	101	46,0
2) Редакціонный } Библіографія	4 ⁵ / ₈	6	13 ³ / ₈	8	3,7
3) отдѣлъ. } Морская хроника . .	54 ³ / ₈	43 ¹ / ₈	57 ⁵ / ₈	52	23,8
Итого оплачиваемая авторамъ часть изданія	152 ¹ / ₈	163 ⁴ / ₈	167 ³ / ₈	161	73,5
4) Официальный отдѣлъ, прибавленія къ нему и рапорты командировъ судовъ.	76 ² / ₈	49 ³ / ₈	46	57	26,5
Всего	228 ³ / ₈	212 ⁷ / ₈	213 ³ / ₈	218	100,0
Средній объемъ каждой книжки .	19	17 ⁵ / ₈	17 ⁷ / ₈	18	

	1880.	1881.	1882.	Среднее за три года.	Въ процен- тахъ общаго числа.
Распределение расходовъ по статьямъ въ рубляхъ.					
1) Вознагражденіе авторовъ	6275	5819	6550	6214,67	38,8
2) Типографскіе расходы	6760	7024	6406	6780,00	42,1
3) Чертежи съ бумагою и печатаніемъ .	1424	1621	1580	1525,00	9,5
4) Содержаніе чиновника и разсылнаго.	828	828	828	828,00	5,2
5) Плата коммиссіонеру и разсылка «Мор- скаго Сборника»	390	378	380	382,67	2,4
6) Иностранныя періодическія изданія .	323	380	306	319,67	2,0
	16,000				
На каждый листъ приходилось типограф- скихъ расходовъ	29р. 62к.	32р. 97к.	30р. 7к.	30р. 88к.	
На каждый оплачиваемый листъ прихо- дилось давать вознагражденія . . .	41р. 28к.	35р. 70к.	39р. 22к.	38р. 73к.	

За продолжительное время редакторства Н. И. Зеленаго, болѣе постоянными сотрудниками «Морскаго Сборника», по разработкѣ научно-морскихъ вопросовъ, были: Алымовъ, Верховскій, Пиленко, Мертваго, де-Колонгъ, Березинъ и др. Изъ нихъ Д. Θ. Мертваго въ теченіе семи лѣтъ (съ 1872 г.) за-вѣдывалъ отдѣломъ «Заграничной морской хроники», а съ 1879 и по 1893 г. этотъ отдѣлъ велъ А. О. Пиленко (умеръ декабрь 1893 г.).

Несмотря на то, что цифра печатавшихся экземпляровъ Сборника за послѣдніе годы редакторства Н. И. Зеленаго держалась на постоянномъ уровнѣ (600 экз.), число подписчиковъ на журналъ подвергалось значительнымъ колебаніямъ, какъ показываютъ слѣдующіе итоги (въ дополненіе къ приведенной выше имъ же составленной таблицѣ):

Въ 1874 году подписчиковъ было	290
» 1875 » » »	294
» 1876 » » »	252
» 1877 » » »	227
» 1878 » » »	220
» 1879 » » »	219
» 1880 » » »	205
» 1881 » » »	219
» 1882 » » »	229
» 1883 » » »	210
» 1884 » » »	246
» 1885 » » »	251
» 1886 » » »	278

Количество же даровыхъ экземпляровъ, рассылавшихся почетнымъ лицамъ и разнымъ учрежденіямъ, достигало обыкновенно до 240 экз.

За назначеніемъ, въ 1886 году, Н. И. Зеленаго непрѣмнымъ членомъ ученаго отдѣленія Морскаго техническаго комитета, редакторомъ «Морскаго Сборника» назначенъ былъ его помощникъ, капитанъ 2 ранга *В. А. Купреляновъ*, (*) пробывшій въ этой должности около двухъ лѣтъ, а послѣ его смерти (въ ноябрѣ 1888 года) редакторство журнала перешло въ началѣ 1889 г. къ помощнику редактора, подполковнику *Р. В. Зотову*, при которомъ «Морской Сборникъ» вступилъ въ нынѣшній 4-й періодъ своего существованія.

(*) *Василій Андреевичъ Купреляновъ*, род. 26 апрѣля 1846 г., сконч. 19 ноября 1888 г.

Въ 1881 г., въ чинѣ лейтенанта, былъ назначенъ помощникомъ редактора «Морскаго Сборника». По окончаніи въ 1870 г. курса наукъ въ Николаевской морской академіи, посвятилъ себя самостоятельной разработкѣ вопросовъ о подводномъ плаваніи вообще, а съ 1878 по 1884 г. — минному дѣлу, въ качествѣ преподавателя въ минномъ офицерскомъ классѣ. Плодами ученой его дѣятельности, въ области самостоятельныхъ изслѣдованій, явились печатные его труды въ «Морс. Сборн.», изъ которыхъ наиболѣе замѣчательными были: «Воздушные мѣшки въ примѣненіи къ подъему затонувшихъ тяжестей» (1875 г. №№ 1—4); «Нѣкоторыя условія постройки подводныхъ судовъ» (1877 г. №№ 1 и 5); «Изслѣдованіе качествъ подводной лодки системы г. Александровскаго» (1878 г. №№ 5 и 6), и отдѣльныя изданія: «Курсъ миннаго офицерскаго класса» (1884 г.) и «Морскія паровныя машины», переводъ съ англ. — Сеннета.

Періодъ четвертый.

На основаніи Высочайше утвержденнаго, 11 іюня 1891 года, мнѣнія Государственнаго Совѣта о преобразованіи центральныхъ учрежденій Морскаго вѣдомства, ученое отдѣленіе Морскаго техническаго комитета прекратило свою дѣятельность съ 1 января 1892 года. Всѣ дѣла, бывшія въ вѣдѣніи этого отдѣленія, наблюденіе за современнымъ состояніемъ, развитіемъ и литературою военно-морскаго дѣла и распространеніе полезныхъ по этому предмету свѣдѣній, возложены были тогда же на военно-морской отдѣлъ Главнаго Морскаго Штаба, съ переименованіемъ его въ *военно-морской ученый отдѣлъ* этого штаба.

За упраздненіемъ ученаго отдѣленія, редакція «Морскаго Сборника» поступила подъ наблюденіе Главнаго Морскаго Штаба, а должности редактора и его помощника сдѣланы штатными, съ оставленіемъ прежняго содержанія: первому 3200 руб. въ годъ и второму 1800 руб.

Мы уже сказали выше, что въ началѣ 1889 года редакторомъ «Морскаго Сборника» былъ назначенъ подполковникъ Р. В. Зотовъ, который оставался въ этой должности всего четыре года (умеръ 16 сент. 1893 г.) (*). Въ кратковременныя редакторства В. А. Купреянова и Р. В. Зотова, какъ программа изданія, такъ и хозяйственная часть «Морскаго Сборника» продолжались по прежде установленному порядку, причемъ получились слѣдующіе итоги:

(*) *Рафаилъ Владиміровичъ Зотовъ*, род. 1 сент. 1848 г., сконч. 16 сентября 1893 г.

Получивъ образованіе въ морскомъ корпусѣ, изъ котораго въ 1869 г. былъ выпущенъ въ мичманы, онъ въ 1878 г. слушалъ лекціи въ артиллерійскомъ офицерскомъ классѣ и окончилъ курсъ на управленіе приборами гальванической стрѣльбы. Служа потомъ въ гидрограф. дѣлѣ, онъ составилъ описаніе восточныхъ береговъ Сибири и кромѣ этого написалъ двѣ статьи: 1) «О Черниговскихъ князьяхъ и о Черниговскомъ княжествѣ въ татарское время», по Любецкому синодику, напечатанную сперва въ Актахъ Археографич. комиссіи, потомъ, въ 1893 г. отдѣльною брошюрою; 2) «Стратегическіе уроки морской исторіи» («Морс. Сб.» 1892 г., №№ 7—12).

Годы	Число экземпляровъ.	Число подписчиковъ.	Сумма на изданіе.
1887	600	278	16,000 р.
1888	—	304	—
1889	—	283	—
1890	—	285	—
1891	—	304	—
1892	—	264	—
1893	550	276	—

Бесплатныхъ экземпляровъ Сборника за это время было разсылаемо до 243, изъ которыхъ за границу 26.

1 января 1894 года редакторомъ «Морскаго Сборника» назначенъ полковникъ *П. А. Мордовинъ* (*); помощникомъ же

(*) *Павелъ Александровичъ Мордовинъ*, род. 26 іюня 1842 г.

Спеціальное образованіе получалъ въ штурманскомъ училищѣ, въ которомъ окончилъ курсъ наукъ въ 1862 году и началъ службу по корпусу флотскихъ штурмановъ. Потомъ, въ 1867 г., былъ переведенъ во флотъ и изъ чина капитана 2 ранга переименованъ въ полковника по адмиралтейству (1 янв. 1894 г.). Печатные труды его, частью самостоятельные и частью переводные, подраздѣляются на три главныхъ отдѣла—соотвѣтственно служебнымъ его назначеніямъ: 1) въ Гидрогр. департ. (1865—1872); 2) по военно-морской части (1868—1886 г.) и 3) по редакціоннымъ работамъ.

По гидрогр. департ., гдѣ г. Мордовинъ заведывалъ метеорологическою частью: «Объ изслѣдованіяхъ сѣверныхъ полярныхъ странъ» («Мор. Сб.» 1865 № 11); «О научныхъ системахъ предсказаній погоды» («Мор. Сб.» 1866 г. № 5, 1867 г. № 9); «Законъ штормовъ, разсматриваемый въ связи съ обыкновенными движеніями атмосферы», перев. соч. Дове. 1869 г.; «Метеорологическія наблюденія, производившіяся на русскихъ военныхъ судахъ во время кругосвѣтныхъ плаваній» (съ 1803—1853 г.г.); «Русская гидрографія и морская метеорологія на Парижской гидрографической выставкѣ въ 1875 г.» («Мор. Сб.» 1875 г. № 11); «Морская метеорологія и гидрологія по изслѣдованіямъ русскихъ моряковъ» 1893 г.; «Лодія Вестъ-Индіа», перев. съ дополн. сочиненія капитана Барнета (Два тома, изд. 1871—1872 гг.); «Статистика кораблекрушеній у береговъ Великобританіи и въ другихъ моряхъ—съ 1865 по 1870 годъ»; «Русскія спасательныя станціи» («Мор. Сб.» 1872 г. № 6).

редактора (съ 1889 г.) состоитъ подполковникъ П. Н. Вербицкій, который вмѣстѣ съ тѣмъ, послѣ смерти А. О. Пилленко, ведетъ до настоящаго времени отдѣлы: «Морская хроника и библіографія».

Чтобы урегулировать редакціонные расходы журнала, новая редакція обратила особое вниманіе на хозяйственную его часть и нашла возможнымъ отстранить существовавшее до этого времени журнальное комиссіонерство (*). Въ свое время, когда «Морской Сборникъ» обладалъ значительнымъ числомъ подписчиковъ и когда для многихъ изъ нихъ представлялось стѣснительнымъ подписываться на журналъ въ ученomъ комитетѣ исключительно въ присутственное время, комиссіонерство оказывало редакціи свою пользу, какъ дававшее ей возможность не отвлекаться отъ прямыхъ, многосложныхъ занятій по журнальному дѣлу. Но, съ уменьшеніемъ числа подписчиковъ на «Морской Сборникъ» и за упраздненіемъ ученаго отдѣленія, существованіе комиссіонерства уже не составляло необходимости и тѣмъ болѣе, что на это комиссіонерство поступали нерѣдко въ редакцію Сборника жалобы со стороны подписчиковъ на неисправную доставку журнала.

Отстранивъ съ 1 января 1895 года комиссіонерство для журнала, редакція приняла на себя всѣ хлопоты по подпискѣ и разсылкѣ журнала при участіи въ этомъ книжнаго магазина «Кронштадтскаго Вѣстника» и портовыхъ конторъ Севастополя, Николаева и Владивостока.

По военно-морской части: «Исторія американскаго флота во время возстанія». Перев. соч. Бойнтонъ, два тома, 1868—1870 г.; «Историческія соприкосновенія Россіи и Сѣверной Америки по военно-морскимъ вопросамъ» («Мор. Сб.» 1885 г. № 10); «По поводу сообщенія Л. П. Сѣмечкина о крейсерской войнѣ», докладъ въ Импер. Русс. технич. общ. 17 дек. 1881 г.; «Англійскій броненосный флотъ», изд. 1878 г.; «Французскій броненосный флотъ» 1884 г.; «По поводу сравненій боевыхъ силъ англійскаго и французскаго флотовъ», 1884 г.; «Русское военное судостроеніе въ 25-лѣтіе, съ 1855—1880 гг.» («Мор. Сб.» 1881 г.).

Подъ его редакціей были изданы: «Каталогъ Морскаго отдѣла Московской Политехнической выставки 1872 г.» и «Морской Обзоръ» за 1874—75—76—77 гг.

(*) Съ 1860-хъ годовъ, комиссіонерами Сборника были петербургскіе книгопродавцы: А. О. Базуновъ—до 1876 г., Я. И. Исаковъ—до 1879 г. и Н. Г. Мартыновъ (до 1 января 1895 г.).

Затѣмъ, обращено вниманіе и на улучшеніе внутренняго содержанія «Морскаго Сборника» чрезъ измѣненіе официальнаго гонорара, публикуемаго обыкновенно при каждой книжкѣ Сборника. Такъ, за статьи оригинальныя редакція съ 1895 года стала платить своимъ сотрудникамъ за печатный листъ отъ 40 руб. иболѣе, вмѣсто существовавшаго издавна *отъ 25—50 р.*; за извлеченія и компиляціи — отъ 30 руб., вмѣсто *отъ 25—30 р.*, и за переводы — отъ 20 руб., вмѣсто *отъ 12—20 р.*

Измѣненію подверглась и отдѣльная продажа журнальных книжекъ. Съ 1862 по 1881 гг. стоимость каждой книжки «Морскаго Сборника» была установлена ученымъ комитетомъ по 75 коп. для всѣхъ покупателей, а съ 1882 по 1890 г. — 50 коп. Но съ 1891 года, по особымъ соображеніямъ редакціи, стоимость книжки въ отдѣльной продажѣ была установлена 1 рубль безъ доставки и пересылки, что и продолжалось до 1 января 1895 года, когда новая редакція Сборника нашла возможнымъ уменьшить продажную цѣну книжекъ, вмѣсто 1 р., до 60 коп. безъ доставки и пересылки, а съ доставкою 75 коп. Съ 1-го же января 1898 года, эта цѣна, съ разрѣшенія Управляющаго Морскимъ министерствомъ, понижена до 50 коп., т. е. до прежней нормы, существовавшей до 1890 года и установленной бывшимъ ученымъ комитетомъ, который для распространенія «Морскаго Сборника» традиціонно преслѣдовалъ только научно-образовательную цѣль, а отнюдь не комиссіонно-коммерческую, придерживаясь, въ данномъ случаѣ, одной изъ резолюцій Его Высочества Великаго Князя Константина Николаевича: *«Цѣль наша — не въ томъ, чтобы извлекать денежныя выгоды, но чтобы знакомить Россію съ флотомъ, возбуждать къ нему уваженіе и привязанность»*.

Въ тѣхъ же видахъ удешевленія изданія Сборника въ пользу подписчиковъ, но безъ ущерба доходамъ казны, установлены нынѣ слѣдующія цѣны для подписчиковъ, сравнительно съ 1894 годомъ:

		Безъ до- ставки и пересылки.	Съ до- ставкой и перес.	За границу.
Въ 1894 году.	Лицамъ морскаго вѣдомства . . .	4 руб.	5 руб.	8 руб.
	Прочимъ подписчикамъ . . .	6 »	7 »	10 »
, 1898 ,	Лицамъ морскаго вѣдомства . . .	4 »	5 »	6 р. 50 к.
	Прочимъ подписчикамъ . . .	5 »	6 »	8 » — »

Благодаря всѣмъ этимъ мѣрамъ, увеличилось и число подписчиковъ за послѣдніе два года, такъ что потребовалось увеличить и число печатающихся экземпляровъ Сборника до 700, вмѣсто 550—въ 1893 г. При этомъ, въ 1896 году, повторилось тоже, что случилось въ пору выхода первыхъ книжекъ журнала, т. е. что экземпляры за 1896 г., какъ и за 1848, оказались всѣ проданными.

Разсылка бесплатныхъ экземпляровъ Сборника нынѣ значительно уменьшена и не превышаетъ 195 экземпляровъ.

Опираясь и на этотъ разъ на цифровыя данныя, какъ на аргументы наиболѣе убѣдительные, прилагаемъ расчетъ состава книжекъ «Морскаго Сборника» и распределение редакціонныхъ издержекъ на изданіе съ 1893 и по 1897 г. включительно, причемъ 1893 годъ приводится здѣсь лишь для сравненія, какъ отшедшій пунктъ для новой редакціи:

Годы.	Число экзеп- ляровъ.	Число под- писчиковъ.	Среднее число статей.	Среднее число листовъ.		Уплатено т.- пографин.	Въ Государ- ственное каз- начейство.	Общій рас- ходъ.
				Текста.	Черте- жей.			
1893	550	276	6 $\frac{1}{2}$	17 $\frac{9}{16}$	2 $\frac{1}{4}$	р. 5401	—	—
1894	600	276	7 $\frac{1}{3}$	23 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{3}$	7400	933	17,385
1895	600	273	7 $\frac{5}{6}$	20 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{3}$	6075	1843	15,556
1896	600	311	8 $\frac{1}{12}$	20 $\frac{3}{4}$	3 $\frac{3}{4}$	6454	1506	16,546
1897	700	366	8 $\frac{1}{4}$	21 $\frac{15}{16}$	3 $\frac{5}{6}$	6698	1738	16,798

Сообразно помѣщенной выше таблицы, составленной Н. И. Зеленымъ за 1880—1882 гг. приводимъ ниже, для удобства сравненія, соответственную таблицу за послѣднія пять лѣтъ (1893—1897 гг.):

	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	Среднее за пять лѣтъ.	Въ % обща- го числа.
Объемъ въ печатныхъ листахъ.							
1) Неофициальный отдѣлъ. . .	105	131 $\frac{5}{8}$	129 $\frac{1}{2}$	143	144 $\frac{1}{8}$	131 $\frac{1}{4}$	52,0
2) цѣнный отдѣлъ. } Библиографія. . .	16 $\frac{3}{4}$	14 $\frac{3}{4}$	17 $\frac{1}{8}$	15 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{5}{8}$	15 $\frac{3}{4}$	6,3
	39 $\frac{1}{2}$	41 $\frac{3}{8}$	33 $\frac{1}{2}$	36	30 $\frac{7}{8}$	36 $\frac{1}{2}$	14,0
Итого оплачиваемая авто- ромъ часть изданія. . .	161 $\frac{1}{4}$	187 $\frac{3}{4}$	180 $\frac{1}{8}$	194 $\frac{1}{2}$	187 $\frac{5}{8}$	183 $\frac{1}{2}$	72,3
3) Официальный отдѣлъ, при- бавленія къ нему и рапорты флагмановъ и судовыхъ ко- мандировъ.	51 $\frac{5}{8}$	91 $\frac{3}{8}$	65 $\frac{7}{8}$	57 $\frac{1}{4}$	77 $\frac{1}{4}$	68 $\frac{1}{2}$	27,7
Всего.	212 $\frac{7}{8}$	279 $\frac{1}{4}$	246	251 $\frac{3}{4}$	264 $\frac{7}{8}$	251 $\frac{3}{4}$	100,0
Средній объемъ каждой книжки.	17 $\frac{1}{2}$	28 $\frac{1}{2}$	20 $\frac{1}{2}$	20 $\frac{3}{4}$	21 $\frac{7}{8}$	20 $\frac{3}{4}$	
Распределеіе расходовъ по статьямъ въ рубляхъ							
1) Вознагражденіе авторовъ. .	—	9105	8540	9580	9044		
2) Типографскіе расходы, вклю- чая и чертежи съ бумагою и печатаніемъ.	5401	7400	6075	6454	6693		
3) Выписка иностранныхъ из- даній.	—	—	294	283	275		
На каждый листъ приходилось типографскихъ расходовъ.	25р. 76к.	26р. 50к.	24р. 70к.	25р. 60к.	25р. 75к.		
На каждый оплачиваемый листъ приходилось давать возна- гражденіе.	—	48р. 81к.	47р. 90к.	49р. 74к.	49 р.		

Изъ всего вышесказаннаго видимъ, что «Морской Сборникъ», за продолжительное время своего существованія, продолжаетъ разрабатывать на своихъ страницахъ тѣ современные морскіе вопросы, которые, по обстоятельствамъ времени, составляли и составляютъ всегдашній интересъ для морской среды, знакомя послѣднюю въ тоже время какъ съ плаваніемъ судовъ нашего флота, такъ и съ военно-морской статистикой, плаваніями и маневрами иностранныхъ флотовъ.

До 1873 года, «Морской Сборникъ» не имѣлъ общаго указателя статей, входившихъ въ его томы. Въ 1854 г., А. П. Соколовъ составилъ систематическій и алфавитный указатель Сборника за 1848—1854 гг.; потомъ, съ 1855 г. въ декабрьскихъ книжкахъ журнала стало ежегодно помѣщаться «*Общее оглавленіе статей «Морскаго Сборника» за истекшій годъ*» и алфавитный списокъ авторовъ и переводчиковъ, съ обозначеніемъ ихъ статей. Но все это помогало ориентироваться въ болѣе чѣмъ 300 книгахъ журнала, чтобы отыскивать подходящія свѣдѣнія лицамъ, прибѣгавшимъ въ пособію Сборника.

Ко времени 25-ти лѣтняго существованія журнала, штурманскій капитанъ И. И. Петровъ, на средства ученаго комитета, издалъ въ свѣтъ: «*Систематическій указатель «Морскаго Сборника» 1848—1872 г.,*» по выработанной составителемъ программѣ—трудъ многоцѣнный и добросовѣстно выполненный. Съ появленіемъ такого указателя, рельефнѣе обнаружилось все богатое содержаніе журнала, а при искусной группировкѣ указаній получилась легкая возможность для занимающихся морскими научными интересами обобщать предметъ, сравнивать, дѣлать выводы и т. п. Спустя 6 лѣтъ тотъ же г. Петровъ издалъ указатель повременныхъ «*Записокъ*», издававшихся Морскимъ министерствомъ до времени основанія «Морскаго Сборника», расположивъ всѣ статьи по выработанной имъ для статей Сборника программѣ. Пособіе тоже весьма многоцѣнное.

Въ виду крайней удобности системы, принятой г. Петровымъ для указателя статей Сборника, редакторъ журнала Н. И. Зеленой, въ 1882 году, по той же программѣ издалъ

на средства ученаго комитета продолженіе систематическаго указателя статей въ Сборнику (съ 1873—1882 г.). Въ настоящее время помощникомъ редактора журнала П. Н. Вербицкимъ, по прежней же программѣ, составляется общій систематическій указатель статей, напечатанныхъ въ «Морскомъ Сборникѣ» за послѣдніе 18 лѣтъ.

Систематическій указатель статей «Морскаго Сборника» служить яркимъ подтвержденіемъ того упованія, какое ученый комитетъ, въ своемъ предисловіи въ первой книжкѣ журнала, возлагалъ на служащихъ въ морскомъ вѣдомствѣ лицъ, изъ которыхъ дѣйствительно наибольшая часть и внесла свою лепту на страницы своего журнала по многоразличнымъ спеціальнымъ отраслямъ военно-морскаго дѣла.

С. Огородниковъ.

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

МОРСКОЕ ДѢЛО ЗА ГРАНИЦЕЮ.

Военное судостроеніе за границею и иностранные флоты: Морскія силы различныхъ державъ въ китайскихъ водахъ; испытанія англійскаго крейсера *Mercury*; испытанія англійскихъ истребителей миноносцевъ *Locust*, *Seal*, *Wolf*, *Dasher* и *Sylvia*; составъ французскихъ эскадръ въ 1898 г.; французскій крейсеръ *Montcalm*; бюджетъ итальянскаго флота на 1898—1899 г.; испытанія австро-венгерскаго броненосца береговой обороны *Vida-Pest*; судостроительная дѣятельность въ сѣверо-американскомъ флотѣ; статистическія данныя о ростѣ флотовъ главныхъ европейскихъ державъ. **Разныя извѣстія.** Соединеніе трубъ съ переборками.

Военное судостроеніе за границею и иностранные флоты.

Морскія силы различныхъ державъ въ китайскихъ водахъ. Въ виду общаго вниманія, обращеннаго въ настоящее время на положеніе дѣлъ на крайнемъ Востокѣ, журналъ «*Engineer*» помѣстилъ на своихъ страницахъ прилагаемыя таблицы, показывающія составъ военно-морскихъ силъ, содержащихся въ китайскихъ водахъ различными державами. Въ таблицахъ этихъ эскадры Великобританіи и Японіи соединены въ одну группу и эскадры Россіи и Франціи—въ другую, что сдѣлано въ видахъ вѣроятности подобной группировки въ случаѣ возникновенія какихъ-либо недоразумѣній на Востокѣ.

Такъ какъ въ короткихъ телеграфныхъ сообщеніяхъ, полученныхъ съ Востока, не были указаны имена всѣхъ девяти военныхъ судовъ, входящихъ въ составъ эскадры, снаряжаемой Японіей, а были поименованы лишь *Fuji* и *Yashima*, эти

два сильные и быстроходные броненосца недавно только законченные въ Англіи вооруженіемъ, то для рѣшенія вопроса о составѣ этой эскадры пришлось обратиться къ помощи предположеній, принявъ за основаніе, что Островная имперія имѣетъ въ виду отправить къ театру возможныхъ военныхъ дѣйствій самыя новыя и имѣющія наибольшее значеніе суда. Въ число ихъ, какъ можно съ полнымъ основаніемъ ожидать, войдетъ *Yoshino*, такъ какъ приобретенный имъ боевой престижъ не позволитъ оставить его дома. Будутъ также посланы 20-узл. *Akashi* и *Suma*, какъ образцы тѣхъ судовъ, какія Японія можетъ строить у себя въ Йокосукѣ. Три судна типа *Matsushima* сослужили настолько блестящую службу въ дѣлѣ у Ялу, что ни одна эскадра, отправляющаяся изъ Японіи, не будетъ полна безъ нихъ. Что же касается *Taskachiho* и другого однотипнаго крейсера, то едва ли они будутъ назначены въ составъ этой демонстративной эскадры, такъ какъ хотя они и болѣе быстроходны, чѣмъ тяжелое тріо судовъ, построенныхъ въ Ла Сейнѣ, но ихъ вспомогательная артиллерія не скорострѣльная, что, впрочемъ, не помѣшало имъ отличиться въ недавней войнѣ.

Какъ видно изъ таблицы, совокупное водоизмѣщеніе французскихъ и русскихъ судовъ равняется 79 000 т., т. е. на 12 000 т. превосходитъ водоизмѣщеніе англійскихъ судовъ; за судами первой группы остается преимущество и въ артиллеріи, такъ какъ на нихъ находятся 165 крупныхъ орудій, тогда какъ на англійской эскадрѣ имѣется ихъ всего лишь 126. Но зато по совокупной силѣ машинъ на сторонѣ Англіи оказывается значительный перевѣсъ, выражающійся 26 000 инд. с. Въ случаѣ возникновенія какихъ-либо осложнений, англійское адмиралтейство имѣетъ, повидимому, въ виду усилить вѣтскую эскадру присоединеніемъ къ ней крейсеровъ *Imperieuse*, *Comus* и *Satellite*, входящихъ нынѣ въ составъ сѣверной тихоокеанской эскадры; тогда упомянутыя выше группы сравняются между собою по общему числу тоннъ водоизмѣщенія входящихъ въ нихъ судовъ, но перевѣсъ въ крупнокалиберной артиллеріи все же останется попрежнему на сторонѣ Франціи и Россіи, хотя, правда, нѣкоторыя изъ старыхъ су-

довъ послѣдней не имѣютъ вспомогательной скорострѣльной артиллеріи и уступаютъ въ этомъ отношеніи болѣе современнымъ англійскимъ крейсерамъ. Въ англійской эскадрѣ есть еще четыре истребителя—классъ судовъ, не имѣющій своихъ представителей въ другихъ эскадрахъ.

По прибытіи къ мѣсту назначенія всѣхъ судовъ, англійская эскадра даже въ наиболѣе благопріятномъ случаѣ будетъ лишь равносильна двумъ другимъ эскадрамъ, вмѣстѣ взятымъ. По присоединеніи же къ ней японской эскадры, дѣло представится въ совершенно иномъ видѣ. Военно-морская сила Японіи, состоящая изъ девяти совершенно новыхъ боевыхъ судовъ, имѣющихъ въ совокупности 50 000 т. водоизмѣщенія, вооруженныхъ 102 большими орудіями наиболѣе современнаго типа, и обладающихъ скоростью хода въ 17,5 узл. и выше, совершенно измѣнитъ въ благопріятную сторону положеніе дѣла, даже и въ томъ случаѣ, если не принимать въ соображеніе прекраснаго судоваго резерва, который останется еще въ портахъ Японіи послѣ снаряженія эскадры въ составѣ девяти броненосцевъ и крейсеровъ.

Для большей наглядности, на прилагаемой діаграммѣ графически показаны сравнительная сила артиллеріи, общее водоизмѣщеніе и индикаторная сила машинъ какъ обѣихъ указанныхъ выше группъ эскадръ, такъ равно и судовъ Германіи и Соединенныхъ Штатовъ.

Большое орудіе, помѣщенное сверху, представляетъ собою 228 крупныхъ пушекъ, входящихъ въ вооруженіе англійскихъ и японскихъ судовъ, тогда какъ находящаяся ниже пушка меньшихъ размѣровъ изображаетъ главную и вспомогательную артиллерію русской и французской эскадръ (165 орудій). Діаграмма представляетъ, однакоже, положеніе дѣла въ черзчуръ благопріятномъ для послѣдней группы эскадръ свѣтъ, такъ какъ въ дѣйствительности японскія орудія значительно превосходятъ французскія. Кромѣ того, въ числѣ 344 малокалиберныхъ скорострѣльныхъ пушекъ англійскихъ судовъ находится много 12-фн. орудій, отличающихся своею силою и совершенно не входящихъ въ вооруженіе ни русскихъ, ни французскихъ судовъ, малокалиберная артиллерія которыхъ

почти вдвое меньше, по вѣсу, соответствующей англійской артиллеріи.

Равнымъ образомъ, несмотря на большую мощность машинъ «Рюрика» и «Россіи», на сторонѣ Англіи оказывается большой перевѣсъ и въ общемъ числѣ индикаторныхъ силъ судовыхъ механизмовъ. Это зависитъ главнымъ образомъ отъ присутствія въ эскадрѣ крейсера *Powerful* и четырехъ истребителей миноносцевъ, которые, въ случаѣ враждебныхъ дѣйствій, окажутъ, вѣроятно, весьма замѣтное вліяніе на ихъ ходъ.

Положеніе, занимаемое германскою эскадрою по силѣ ея артиллеріи, представлено на діаграммѣ въ нѣсколько болѣе благопріятномъ видѣ, чѣмъ каково оно есть въ дѣйствительности. Это объясняется тѣмъ, что многія изъ 112 орудій, считающихся крупнокалиберными и входящихъ въ составъ вооруженія германскихъ судовъ, въ дѣйствительности оказываются скорострѣльными пушками весьма умѣренныхъ размѣровъ, едва ли большими англійскихъ 12-фн. Малокалиберная же артиллерія германскихъ судовъ состоитъ всего лишь изъ 29 пушекъ.

У Соединенныхъ Штатовъ находится въ китайскихъ водахъ только одно дѣйствительно сильное судно—крейсеръ *Columbia*, а поэтому и морскую силу ихъ можно принимать во вниманіе лишь въ сочетаніи съ другими.

ВЕЛИКОБРИТАНІЯ И ЯПОНІЯ.

Имена судовъ.	Время постройки.	Водоизмѣщеніе и типъ.	Индикатор- ная сила машинъ.	Скорость хода.	Артиллерійское вооруженіе.
Великобританія.		Тонны.		Узлы.	
<i>Centurion</i>	1893	Броненосецъ. . . 10 500	13 214	18,5	IV—10-д.; X—4,7-д. скор. XX—малок. скоростр.
<i>Immortalité</i> . . .	1889	Бронированный крейсеръ. . . 5 600	8 500	18,0	II—9,2-д.; X—6-д. скор. XVI—малок. скоростр.
<i>Marci-sus</i>					
<i>Undaunted</i>					

ВЕЛИКОБРИТАНІЯ И ЯПОНІЯ.

Имена судовъ.	Время по- стройки.	Водонизмѣщеніе и типъ.	Индикатор- ная сила машинъ.	Скорость хода.	Артиллерійское вооруженіе.
<i>rful</i> . . .	1896	Палубный крейсеръ. 14 200	25 000	22,0	II—9,2-д.; XV—6-д. скоростр. XXX—малок. скоростр.
<i>on</i> . . .	1892	„ „ 7 350	12 000	20,0	II—9,2-д.; X—6-д. скоростр. XVII—малок. скоростр.
<i>enia</i> . . .	1891	„ „ 3 600	9 000	19,7	II—6-д. скор.; VI—4,7-д. ск. IX—малок. скоростр.
<i>ow</i> . . .	1891				
„ . . .	1890				
<i>er</i> . . .	1886	Небронированный крейсеръ . . . 1 770	8 500	16,5	VI—6-д. скоростр. VIII—малок. 9-д.
<i>ny</i> . . .	1886	Плюмпъ . . . 1 700	3 000	17,0	X—малок. скоростр.
<i>ine</i> . . .	1896	„ . . . 1 050	1 400	13,0	VI—4-д. скоростр. IV—малок. скоростр.
<i>ix</i> . . .					
<i>e</i> . . .	1888	„ . . . 1 140	2 000	14,0	VIII—5-д.
<i>y</i> . . .	1895	Истребитель мино- носцевъ . . . 260	3 800	27,0	VI—малок. скоростр.
„ . . .	1896	„ „ 260	4 010	27,0	VI—малок. скоростр.
„ . . .	1896	„ „ 300	5 400	30,1	VI—малок. скоростр.
<i>ing</i> . . .	1896	„ „ 300	6 000	30,0	VI—малок. скоростр.
Японія.		Итого 67 480	133 224		Крупныхъ—126; малыхъ—195.
„ . . .	1896	Броненосецъ . . . 12 450	14 000	18,5	IV—12-д.; X—6-д. скоростр.; XXV—малок. скоростр.
<i>ima</i> . . .					
<i>hi</i> . . .	1895	Палубный крейсеръ. 2 700	8 500	20,0	II—6-д.; VI 4,7-д. скоростр.; XII—3-фн.
„ . . .	1896				
<i>ushima</i> . . .	1892	„ „ 3 150	8 400	19,0	IV—6-д.; VI—4,7-д. скоростр.; X—3-фн.
<i>idati</i> . . .	1891	„ „ 4 277	5 400	17,5	I—12-д.; XI—4,7-д. скор.; XVI—малок. скоростр.
<i>ushima</i> . . .	1891				
<i>ushima</i> . . .	1890				
<i>ino</i> . . .	1892	„ „ 4 150	15 000	23,0	IV—6-д.; VIII—4,7-д. скоростр. XXII—малок. скоростр.
		Итого 50 481	84 600		Крупныхъ—102; малыхъ—152.

*

РОССІЯ И ФРАНЦІЯ.

Имена судовъ.	Время по- стройки.	Водонизмѣщеніе и типъ.	Индикатор- ная сила машин.	Скорость хода.	Артиллерійское вооруженіе.
Россія.					
«Гюрикъ» . . .	1894	Бронированный крейсеръ. . . 10 923	13 250	Узлы 18,0	IV—8-д.; XVI—6-д. скоростр. VI—4,7-д. скоростр.
«Россія»	1896	» . . . 12 130	14 500	20,0	XVIII—малокал. скоростр.
«Память Азова» .	1888	» . . . 6 000	8 000	18,8	II—8-д.; XIII—6-д.; XII малокал. скоростр.
«Дмитрій Донской».	1883	» . . . 5 893	7 000	16,5	II—8-д.; IV—6-д.; XVI малокал. скоростр.
«Адмиралъ Нахи- мовъ»	1885	» . . . 7 782	8 000	16,7	VIII—8-д.; X—6-д.; X—м скоростр.
«Владиміръ Моно- махъ»	1882	» . . . 5 796	7 000	15,2	IV—8-д.; XII—6-д.; XVI малокал. скоростр.
«Адмиралъ Корни- ловъ»	1887	Крейсеръ . . . 5 000	9 000	17,5	II—8-д.; XIV—6-д.; XI малокал. скоростр.
«Крейсеръ» . . .	1875	Шлюпъ 1 542	1 800	13,0	II—6-д.; VII—малокал. с
«Забіяка»	1878	» 1 234	1 194	14,5	VI—малокал. скоростр.
«Отважный» . . .	1892	Бронированная ка- нонерская лодка. 1 500	2 500	15,0	I—9-д.; I—6-д.; X—м скоростр.
«Гремящій» . . .	1892	» . . . 1 500	2 500	15,0	I—9-д.; I—6-д.; X—м скоростр.
Франція.					
Bayard	1880	Бронированный крейсеръ . . . 6 011	4 538	14,0	IV—9,4-д.; II—,4-д.; VI малокал. скоростр.
Jean Bart. . . .	1889	Палубный крейсеръ. 4 109	8 000	19,0	IV—6,2-д.; VI—5,5-д.; XI малокал. скоростр.
Pascal	1895	» . . . 4 015	9 000	20,0	IV—6,2-д.; VI—5,5-д.; XI малокал. скоростр.
Descartiers. . . .	1894	» . . . 3 990	9 000	21,0	IV—6,2-д.; II—малокал. с
Eclaireur	1877	Крейсеръ . . . 1 769	2 050	15,0	VIII—5,5-д.
Итого . . . 79 194			107 832		Крупныхъ—165; малыхъ—206

Великобрита

	Тонны	
	67480	Вел
Водоизмѣщ.	<u>50431</u>	Яп
	117911	

Россія и Ф

	Тонны.	
	59300	Рос
Водоизмѣщ.	<u>19894</u>	Фр
	79194	

Герм

	Тонны.
Водоизмѣщ.	38201

—
—
«P₁

«P₂

«II:

«Д₁

«A₁
»

«B₁
»

«A₂
»

«K₁

«З₂

«O₁

«Г₁

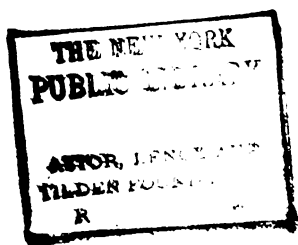
Bag

Jen

Pas

Des

Ecl



Испытанія англійскаго крейсера *Mercury*. По сообщенію журнала «*Engineering*», 4-го января (н. ст.) названный крейсеръ выходилъ изъ Портсмута въ море на испытанія послѣ произведеннаго на немъ частнаго ремонта. Послѣ провѣрки компасовъ и испытанія стрѣльбою шести пулеметовъ, которые въ настоящее время установлены такимъ образомъ, что пользуются круговымъ обстрѣломъ, произведена была двухчасовая проба судовыхъ механизмовъ. Условіемъ для этого испытанія было поставлено развитіе машинами въ теченіе часа среднимъ числомъ 6000 инд. с. Результаты перваго часа были удовлетворительны, а именно, число развитыхъ индикаторныхъ силъ равнялось 5890, число оборотовъ винтовъ—88, давленіе пара въ котлахъ—60 фн. на кв. д. (на 5 фн. ниже давленія на предохранительныхъ клапанахъ) и скорость хода—17 узл. Въ концѣ перваго часа испытанія въ цилиндрѣ высокаго давленія лопнула пружина предохранительнаго клапана, и машинное отдѣленіе мгновенно наполнилось паромъ, при чемъ, однакоже, никто не былъ обваренъ. Испытаніе пришлось прекратить, и на возвратномъ пути крейсера встрѣтилось затрудненіе въ дѣйствіи его рулевыхъ приводовъ, заставившее прибѣгать, для производства поворотовъ, къ помощи судоваго двигателя.

20-го января крейсеру было произведено вторичное двухчасовое испытаніе, на которомъ среднее число индикаторныхъ силъ получилось равнымъ 6147 $\frac{1}{2}$ (на 147 инд. с. больше обусловленнаго адмиралтействомъ) и скорость хода, опредѣленная по патентованному лагу равнялась 16,7 узл. Погода была при этомъ ясная и тихая.

Испытанія англійскихъ истребителей миноносцевъ *Locust*, *Seal*, *Wolf*, *Dasher* и *Sylvia*. Журналъ «*Engineering*» сообщаетъ о состоявшемся 21-го января (н. ст.) официальномъ испытаніи на расходъ угля при полной работѣ машины 30-узл. истребителя миноносцевъ *Locust*, построеннаго для англійскаго флота фирмою братьевъ Лардъ въ Биркенхедѣ. На шести пробѣгахъ по мѣрной милѣ у Skelmorlie получились приведенные ниже результаты, давшіе среднюю скорость хода въ 30,26 узл.

	Продолжительность пробѣга.	Скорость хода.
1-й пробѣгъ . . .	2 м. $0\frac{2}{5}$ с.	29,90 узл.
2-й » . . .	2 » 0 »	30,00 »
3-й » . . .	1 » $58\frac{4}{5}$ »	30,30 »
4-й » . . .	1 » $58\frac{3}{5}$ »	30,35 »
5-й » . . .	1 » $57\frac{2}{6}$ »	30,66 »
6-й » . . .	2 » $0\frac{1}{5}$ »	29,80 »

Скорость хода, полученная на трехчасовомъ испытаніи, равнялась 30,15 узл.

По сообщенію того же журнала, 3-го января (н. ст.) состоялось на Клайдѣ официальное испытаніе на расходъ угля при полной работѣ машины другого истребителя того же типа—*Seal*, при чемъ получились слѣдующіе результаты: скорость хода на мѣрной милѣ—30,04 узл., при 370,5 оборотахъ винтовъ въ минуту, и скорость на трехчасовой пробѣ—30,02 узл. 24-го января истребителю этому произведено было официальное испытаніе полнымъ ходомъ, давшее среднюю скорость хода въ 30,79 узл.; результаты отдѣльныхъ пробѣговъ по мѣрной милѣ были слѣдующіе: —

	Давленіе пара.	Продолжительность пробѣга.	Скорость хода.
1-й пробѣгъ .	210 фн. на кв. д.	2 м. 0 с.	30,00 узл.
2-й » .	225 » » » »	1 » 53 »	31,86 »
3-й » .	217 « » » »	1 » $58\frac{2}{5}$ »	30,46 »
4-й » .	207 » » » »	1 » $55\frac{2}{5}$ »	31,25 »
5-й » .	204 » » » »	2 » $1\frac{1}{5}$ »	29,71 »
6-й » .	203 » » » »	1 » $58\frac{2}{5}$ »	40,46 »

Средняя скорость хода за первые четыре пробѣга равнялась 31,03 узл., что соотвѣтствуетъ $36\frac{1}{4}$ милямъ въ часъ. На трехчасовой непрерывной пробѣ получилась скорость хода въ 30,15 узл. Испытанія эволюціонныхъ качествъ дали хорошіе результаты.

Журналъ «*Engineering*» сообщаетъ о произведенныхъ недавно испытаніяхъ истребителей миноносцевъ *Wolf*, *Dasher* и *Sylvia*.

Первый изъ нихъ, построенный братьями Лэрдъ, въ Биркенхедѣ, выходилъ 6-го января (н. ст.) на официальную пробу на расходъ угля при полной работѣ машинъ и далъ успѣшныя результаты; средняя скорость хода за шесть пробѣговъ по мѣрной милѣ оказалась равною 30,3 узл., при 370 оборотахъ винтовъ въ минуту, скорость же на трехчасовомъ испытаніи равнялась 30,11 узл.

Испытаніе истребителя миноносцевъ *Dasher* послѣ постановки на него новыхъ паровыхъ котловъ состоялось въ Портсмутѣ въ тотъ же день — 6-го января. Согласно условіямъ контракта, машины его должны были развивать 3800 инд. с., въ дѣйствительности же было развито ими на трехчасовой пробѣ всего лишь 3718, что, впрочемъ, является все же шагомъ впередъ, такъ какъ на предшествовавшемъ неудачномъ испытаніи число развитыхъ индикаторныхъ силъ равнялось 3619. Въ теченіе одного получаса было развито на 30 инд. с. больше числа ихъ, обусловленнаго контрактомъ.

7-го января произведено было въ Портсмутѣ трехчасовое испытаніе истребителя миноносцевъ *Sylvia*, который долженъ былъ дать 30-узл. скорость хода, но въ дѣйствительности шелъ вначалѣ немногимъ лишь больше 29 узл. Хотя во второй части пробы скорость его и превысила 30 узл., но въ среднемъ за три часа получилось все же лишь 29,7 узл. Число развиваемыхъ машинами индикаторныхъ силъ было все время выше 6000.

Составъ французскихъ эскадръ въ 1898 году. Согласно сообщенію французскихъ журналовъ, программю плаванія судовъ французскаго флота на 1898 г. назначенъ слѣдующій составъ эскадръ: —

Активная эскадра Средиземнаго моря.

Броненосцы I класса: — *Brennus* (флагманское судно), *Carnot*, *Charles Martel*, *Formidable*, *Jauréguiberry*, *Magenta*, *Marceau*, *Neptune* и *Redoutable* (поступить въ наличіе эскадры послѣ своего перевооруженія).

Бронированные крейсера I класса: — *Chanzy* и *Latouche-Tréville*.

Крейсера II класса: — *D'Assas* и *Cassard*.

Крейсера III класса: — *Galiléé*, *Linois* и *Troude*.

Минный транспорт: — *Foudre*.

Минные авизо: — *D'Iberville*, *Wattignies* и *Lévrier*.

Мореходные миноносцы: — *Argonaute*, *Flibustier*, *Forban*, *Mousquetaire*, *Sarrasin* и *Tourmente*.

Эскадренный миноносецъ: — *Cyclone*.

Резервный отрядъ.

Броненосецъ I класса: — *Amiral-Duperré* (флагманское судно).

Броненосецъ II класса: — *Dévastation*.

Броненосецъ III класса: — *Friedland*.

Бронированный крейсеръ I класса: — *Amiral-Charner*.

Крейсеръ II класса: — *Du Chayla*.

Крейсеръ III класса: — *Laland*.

Минный авизо: — *Léger*.

Мореходные миноносцы: — *Dragon* и *Téméraire*.

Отрядъ этотъ назначенъ въ плаваніе на одинъ мѣсяцъ, остальные же одиннадцать мѣсяцевъ онъ долженъ оставаться съ уменьшеннымъ комплектомъ команды.

СѢВЕРНАЯ ЭСКАДРА.

Броненосецъ I класса: — *Hoche* (флагманское судно) и затѣмъ, на смѣну ему, броненосецъ *Masséna*.

Броненосцы береговой обороны: — *Amiral-Tréhouart*, *Jemmapes*, *Bouvines* и *Valmy*.

Бронированные крейсера I класса: — *Dupuy de Lôme* и *Amiral-Pothuau*.

Крейсера II класса: — *Friant*, *Catinat* и *Surcouf*.

Минные авизо: — *Fleurus*, *Cassini* и *Durandal*.

Мореходные миноносцы: — *Aquilon*, *Mangini* и *Lansquenec*.

Нѣкоторые изъ числа назначенныхъ въ плаваніе судовъ еще не окончили своихъ испытаній, а одно — *Durandal* — даже еще и не спущено на воду.

Французскій крейсеръ *Montcalm*. По сообщенію журнала «*Yacht*», 17-го ноября (н. ст.) французскимъ морскимъ министромъ заключенъ съ фирмою «*Forges et Chantiers de la Méditerranée*» контрактъ на постройку бронированнаго крейсера, который долженъ получить имя *Montcalm*. Главныя размѣренія новаго судна будутъ слѣдующія: —

Длина	456 ф.
Ширина	64 »
Глубина корпуса . . .	43 »
Водоизмѣненіе. . . .	9515 т.

Генераторами пара должны служить 20 одноконечныхъ котловъ Нормана или же 8 двуконечныхъ котловъ Нормана-Сигоди и 4 одноконечные котла Нормана. Топки должны быть устроены какъ для жидкаго топлива, такъ равно и для угля.

Судовые механизмы будутъ состоять изъ трехъ вертикальныхъ машинъ тройнаго расширенія пара, каждая изъ которыхъ должна работать на свой отдѣльный винтъ; они должны развивать въ совокупности 19 600 инд. с., сообщая притомъ крейсеру скорость хода въ 21 узелъ.

По ватерлиніи судна будетъ устроенъ 6-д. броневой поясъ, а выше его борты будутъ защищены, соотвѣтственно клѣтчатой системѣ, броней въ $2\frac{1}{2}$ — $3\frac{1}{2}$ д. толщиною. Защита жизненныхъ частей судна будетъ дополняться броневою палубою и еще другою палубою съ броневою же, но менѣе толстою настилкою, предназначающеюся для предохраненія отъ осколковъ.

Составъ артиллерійскаго вооруженія назначенъ для *Montcalm* слѣдующій: два 7,6-д. орудія, образца 1896 г., установленныя въ башняхъ, въ носу и кормѣ; восемь 6,4-д. скорострѣльныхъ пушекъ въ бронированныхъ казематахъ, расположенныхъ такъ же, какъ и на *Entrecasteaux*; четыре 4-д. скорострѣльныя пушки, установленныя, за щитами, на спарь-декѣ; шестнадцать 47-м.-м. и шесть 37-м.-м. скорострѣльныхъ пушекъ—на палубахъ, мостикахъ и двухъ боевыхъ марсахъ.

Минное вооруженіе будетъ состоять изъ двухъ подводныхъ аппаратовъ.

Башня и элеваторы боевыхъ припасовъ должны имѣть какъ электрическіе, такъ и ручные приводы.

Проектъ крейсера составленъ г. Бертеномъ.

Бюджетъ итальянскаго флота на 1898—1899 годъ.
По сообщенію газеты «*Italia Marinara*», смѣты итальянскаго морскаго министерства на 1898—99 г. заключены въ суммѣ 105 963 646,38 лиръ. Но для полученія суммы предполагаемыхъ расходовъ собственно на военный флотъ слѣдуетъ вычесть отсюда 13 737 388,38 лиръ, испрашиваемыхъ на нужды коммерческаго флота, и общую сумму различныхъ постороннихъ расходовъ. Тогда получатся въ остаткѣ 88 216 258 лиръ, т. е. сумма на 31 500 лиръ превышающая итогъ предварительной смѣты и на 3 907 500 лиръ уступающая итогу исправленной смѣты, въ которой было прибавлено 4 милліона лиръ на новое судостроеніе. Въ дѣйствительности, однакоже, уменьшеніе это оказывается незначительнымъ, такъ какъ по статьѣ судостроительныхъ работъ будутъ ассигнованы въ началѣ текущаго года добавочные 3 милліона лиръ.

По главнымъ статьямъ расходы распределяются слѣдующимъ образомъ:—

	Лиръ.
Личный составъ (флотскіе офицеры и пр.)	24 500 000
Вооруженныя суда.	7 300 000
Каменный уголь (заготовка и потребление)	3 250 000
Продовольственная и казарменная части	7 600 000
Содержаніе флота	12 750 000
Вооруженіе и оборона береговъ.	10 100 000
Постройка новыхъ судовъ	19 500 000

Въ теченіе новаго финансоваго года должны быть вполнѣ закончены и поступить въ наличіе флота три броненосца (*Carlo Alberto*, *Vettor Pisani* и *Saint-Bon*) и нѣсколько истребителей миноносцевъ и мореходныхъ миноносцевъ.

Въ плаваніи или резервѣ предполагается содержать на 18 крупныхъ судовъ и 66 миноносцевъ больше по сравненію съ предшествовавшимъ годомъ.

Изъ суммы въ 19 500 000 лиръ, назначенной на постройку новыхъ судовъ, должны быть произведены слѣдующія работы: —

1) Вооруженіе въ королевскомъ Венеціанскомъ адмиралтействѣ боеваго судна I класса *Ammiraglio di Saint-Bon*.

2) Вооруженіе въ королевскомъ Неаполитанскомъ адмиралтействѣ боеваго судна I класса *Emamuele Filiberto*.

3) Окончаніе работъ по вооруженію въ королевскомъ Неаполитанскомъ адмиралтействѣ боеваго судна II класса *Vettor Pisani*.

4) Вооруженіе въ королевскомъ Тарантскомъ адмиралтействѣ боеваго судна III класса *Puglia*.

5) Постройка и вооруженіе на королевской верфи въ Каstellамаре и въ королевскомъ Неаполитанскомъ адмиралтействѣ боевыхъ судовъ VI класса *Agordat* и *Coatit*.

6) Постройка на королевской верфи въ Каstellамаре новаго боеваго судна VI класса типа *Agordat*.

7) Окончаніе работъ по вооруженію боевыхъ судовъ II класса *Giuseppe Garibaldi* и *Varese*, вооружающихся соотвѣтственно на верфяхъ Ансальдо (въ Сестри Поненте) и братьевъ Орландо (въ Ливорно).

8) Постройка новаго боеваго судна, предусмотрѣннаго программой.

9) Постройка истребителей миноносцевъ.

10) Постройка миноносцевъ I класса.

11) Постройка вспомогательныхъ и портовыхъ судовъ.

12) Постройка паровыхъ катеровъ.

Такимъ образомъ, къ концу 1898 — 99 финансоваго года итальянскій военный флотъ долженъ имѣть слѣдующій составъ: —

10	боевыхъ судовъ I класса.
4	» » II »
6	» » III »
5	» » IV »
8	» » V »
13	» » VI »
3	» » VII »

8 миноносцевъ	I класса.
94 »	II »
38 »	III »
6 »	IV »

10 вспомогательныхъ судовъ I и II классовъ.

34 » » III и IV »

30 портовыхъ судовъ.

24 буксирные парохода.

9 шаландъ.

5 лагунныхъ канонерскихъ лодокъ.

13 паровыхъ минныхъ баркасовъ.

Итого, 320 судовъ; въ томъ числѣ 49 боевыхъ судовъ и вспомогательная флотилія изъ 146 миноносцевъ.

Испытанія австро-венгерскаго броненосца береговой обороны *Buda-Pest*. Согласно сообщенію журнала «*Engineering*», названному броненосцу произведены были недавно въ Польшѣ официальныя испытанія, давшія приводимые ниже результаты.

Какъ извѣстно, въ австро-венгерскомъ флотѣ имѣются въ настоящее время три броненосца береговой обороны — *Wien*, *Monarch* и *Buda-Pest* — построенные по чертежамъ старшаго инженера 1 класса Поппера и совершенно одинаковые во всѣхъ отношеніяхъ, кромѣ паровыхъ котловъ. Именно, на *Wien* и *Monarch* поставлены цилиндрическіе котлы, а на *Buda-Pest* — водотрубные системы Бельвиля. Всѣ три броненосца были испытаны при томъ же водоизмѣщеніи, на одной и той же мѣрной милѣ и тѣми же самыми лицами. Главныя размѣренія этихъ судовъ слѣдующія: —

Длина	305 ф.
Ширина	55 » 9 д.
Углубленіе	21 »
Водоизмѣщеніе	5550 т.
Толщина брони	на поясѣ 10,6 д.
	» барбетъ 10,6 »
	» палубѣ 2,36 »

Боевое вооруженіе состоитъ изъ четырехъ 9,4-д. Крупновскихъ орудій, шести 5,9-д. и пятнадцати 3-фн. скорострѣльныхъ пушекъ, двухъ пулеметовъ и двухъ же минныхъ аппаратовъ.

Судовые механизмы состоятъ изъ двухъ группъ машинъ тройнаго расширенія пара; діаметры ихъ цилиндровъ: высокаго давленія — $33\frac{1}{2}$ д., промежуточнаго давленія — 51 д., низкаго давленія — $78\frac{3}{4}$ д.; длина хода поршня — $35\frac{1}{2}$ д. Какъ уже было упомянуто выше, на *Wien* и *Monarch* паръ доставляется машинамъ цилиндрическими котлами съ обратнымъ ходомъ пламени, полная поверхность нагрѣва которыхъ равняется 15 750 кв. ф. и площадь колосниковыхъ рѣшетокъ — 568 кв. ф.; на *Buda-Pest* же генераторами пара служатъ водотрубные котлы системы Бельвиля съ поверхностью нагрѣва въ 22 500 кв. ф. и площадью колосниковыхъ рѣшетокъ въ 720 кв. ф. Гребные винты всѣхъ трехъ судовъ имѣютъ равные діаметры и равновеликія поверхности, но что касается шага ихъ, то на *Wien* и *Buda-Pest* онъ равенъ 15 ф. 6 д. и на *Monarch* — 15 ф. 3 д. Результаты испытаній броненосцевъ какъ съ естественною, такъ и съ форсированною тягою сопоставлены въ нижеслѣдующихъ табличкахъ.

Шестичасовое испытаніе съ естественною тягою.

	<i>Wien.</i>	<i>Monarch.</i>	<i>Buda-Pest.</i>
Среднее число оборотовъ . .	121,7	119,8	124
» » индикаторныхъ			
силъ	6376	6110	6608
Среднее давленіе пара въ котлахъ, въ фунтахъ на кв. д.	138	130	230
Среднее давленіе пара въ паропроводной трубѣ	132	121	129
Пустота въ холодильникахъ .	26,4	27	27,9
Среднее давленіе воздуха . .	0,63	0,6	0
Средняя скорость хода, въ узлахъ	16,7	16,2	17,1

Четырехчасовое испытание полным ходомъ съ форсированною тягою ().*

	Wien.	Monarch.	Buda-Pest.
Среднее число оборотовъ	131,2	135,76	135,6
» » индикаторныхъ			
силъ	8480	8900	9185
Среднее давленіе пара въ котлахъ, въ фунтахъ на кв. д.	149	145	199
Среднее давленіе пара въ паропроводной трубѣ	142	131	149
Пустота въ холодильникахъ	25,5	25,5	26,4
Средняя скорость хода, въ узл.	17,49	17,35	17,87
Число вентиляторовъ (кожегарное отдѣленіе)	8	8	4
Среднее давленіе воздуха	1 $\frac{3}{4}$	1 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{10}$

На всѣхъ испытаніяхъ работали исключительно кожегары австро-венгерскаго флота и употреблялся уголь Nixon's Navigation, часовой расходъ котораго на индикаторную силу, опредѣленный на *Buda-Pest*, оказался приблизительно равнымъ 1,8 фн. Въ различныхъ частяхъ машинныхъ и кожегарныхъ отдѣленій, а также и въ палубахъ и каютахъ, были повѣшены термометры, показанія которыхъ тщательно наблюдались и обнаружили, что на *Buda-Pest* была повсюду значительно низшая температура, чѣмъ на двухъ другихъ судахъ. Машины и котлы работали все время совершенно плавно, и представителями австро-венгерскаго флота испытанія были признаны исполнѣ успешными. По отношенію къ котламъ Бельвиля слѣдуетъ замѣтить, что, благодаря принятію ихъ, настолько увеличались поверхность нагрѣва и площадь колосниковыхъ рѣшетокъ, соотвѣтствующія данному пространству, занимаемому котлами, что получилась возможность, при условіяхъ почти исключительно естественной тяги, развивать большее число

(*) Въ теченіе двухъ часовъ броненосцы шли 17-узл. ходомъ по замѣренному пути, при чемъ производились тщательныя наблюденія для опредѣленія числа развиваемыхъ индикаторныхъ силъ, скорости хода и пр.

индикаторныхъ силъ и большую скорость хода, чѣмъ какія получались при цилиндрическихъ котлахъ съ форсированною тягою при значительномъ давленіи воздуха. Самыя суда и ихъ механизмы построены триестскимъ заводомъ «Stabilimento Tecnico Triestino», что же касается котельныхъ установокъ, то онѣ изготовлены фирмою «Maudslay, Sons, and Field». Въ виду преимуществъ Бельвилевскихъ котловъ, рѣшено поставить ихъ на всѣ новыя броненосныя суда, строящіяся для австро-венгерскаго флота.

Судостроительная дѣятельность въ сѣверо-американскомъ флотѣ. Главнымъ судостроителемъ сѣверо-американскаго флота, г. Хичборномъ, опубликованы недавно подробныя свѣдѣнія о состояніи этого флота и дѣлаемыхъ имъ успѣхахъ. Согласно извлеченію изъ нихъ, помѣщенному въ «*Proceedings of the United States Naval Institute*», военно-морскія силы республики состояли (*) къ началу 1897 г. изъ трехъ броненосцевъ I класса, двухъ броненосцевъ II класса, восемнадцати крейсеровъ, семи канонерскихъ лодокъ, шести двухбашенныхъ броненосныхъ лодокъ береговой обороны, трехъ миноносцевъ, двухъ посыльныхъ судовъ и тарана *Katahdin*. Въ теченіе десяти первыхъ мѣсяцевъ 1897 г. флотъ этотъ былъ увеличенъ однимъ броненосцемъ, восемью канонерскими лодками и тремя миноносцами, т. е. въ общемъ двѣнадцатью новыми судами. Въ настоящее время находятся въ постройкѣ пять броненосцевъ I класса, одна канонерская лодка, шестнадцать миноносцевъ и одна подводная лодка. Имена этихъ судовъ, мѣсто постройки и состояніе строительныхъ работъ показаны въ нижеприведенной таблицѣ.

Броненосцы.

Имена судовъ.	Мѣсто постройки.	Степень готовности.
№ 5. <i>Kearsarge</i> Newport-News		45%.
№ 6. <i>Kentucky</i> » »		44
№ 7. <i>Illinois</i> » »		24

(*) Въ этомъ перечнѣ приняты въ расчетъ одни лишь суда, построенныя послѣ 1883 г.

	Имена судовъ.	Мѣсто постройки.	Степень готовности.
№ 8.	<i>Alabama</i>	Cramp & Sons, Филадельфія . . .	25%.
№ 9.	<i>Visconsin</i>	Union Iron Works, С.-Франциско . . .	19

КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА.

№ 13.	<i>Princeton</i>	Dialogue & Son, Кэмденъ	91
-------	------------------	-----------------------------------	----

МИНОНОСЦЫ.

№ 4.	<i>Rodgers</i>	Columbian Iron Works, Балтиморъ . . .	96
№ 5.	<i>Winslow</i>	" " " " "	90
№ 8.	<i>Rowan</i>	Moran Bros., Ситлъ	83
№ 9.	<i>Dahlgren</i>	Bath Iron Works	8
№ 10.	<i>T. A. M.</i>	" " " " "	8
№ 11.	<i>Farragut</i>	Union Iron Works, С.-Франциско . . .	11
№ 12.	<i>Davis</i>	Wolff & Zwicker, Портландъ . . .	58
№ 13.	<i>Fox</i>	" " " " "	46
№ 14.	<i>Morris</i>	Hereshoff Manufacturing Co., Бристоль . . .	0
№ 15.	<i>Talbot</i>	" " " " "	48
№ 16.	<i>Gwin</i>	" " " " "	48
№ 17.	<i>Mackenzie</i>	C. Hillman Co., Филадельфія	60
№ 18.	<i>McKee</i>	Columbian Iron Works, Балтиморъ . . .	20
№ 19.	(*)	Harlan & Hollingsworth, Вильмингтонъ . . .	0
№ 20.		Wolff and Zwicker, Портландъ . . .	0
№ 21.		Gas Engine & Power Co., Нью-Йоркъ . . .	0

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА.

№ 1.	<i>Plunger</i>	Columbian Iron Works, Балтиморъ . . .	61
------	----------------	---------------------------------------	----

Съ окончаніемъ этихъ судовъ численность новаго флота Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ подымется до 77 единицъ.

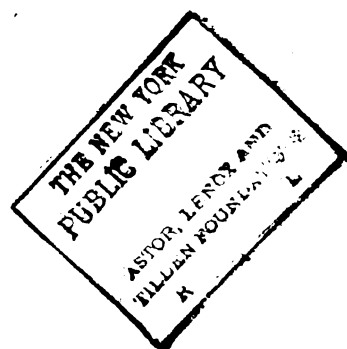
(*) 30-узловымъ миноносцамъ назначены слѣдующія имена: № 19 — *Stringham*, № 20 — *Goldsborough* и № 21 — *Bailey*.

Статистическія данныя о ростѣ флотовъ главныхъ европейскихъ державъ. Приводимыя ниже таблицы и диаграммы, заимствованныя изъ журнала «*Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens*», даютъ возможность составить себѣ наглядное представленіе о ростѣ флотовъ шести главныхъ европейскихъ державъ въ промежутокъ времени, обнимающій 1866—1897 гг. Таблицы содержатъ въ себѣ, именно, погодныя числовыя данныя о судовомъ составѣ этихъ флотовъ, а диаграммы изображаютъ постепенное увеличеніе общаго водоизмѣщенія отдѣльныхъ родовъ судовъ, а также и процессъ вытѣсненія деревянныхъ судовъ желѣзными.

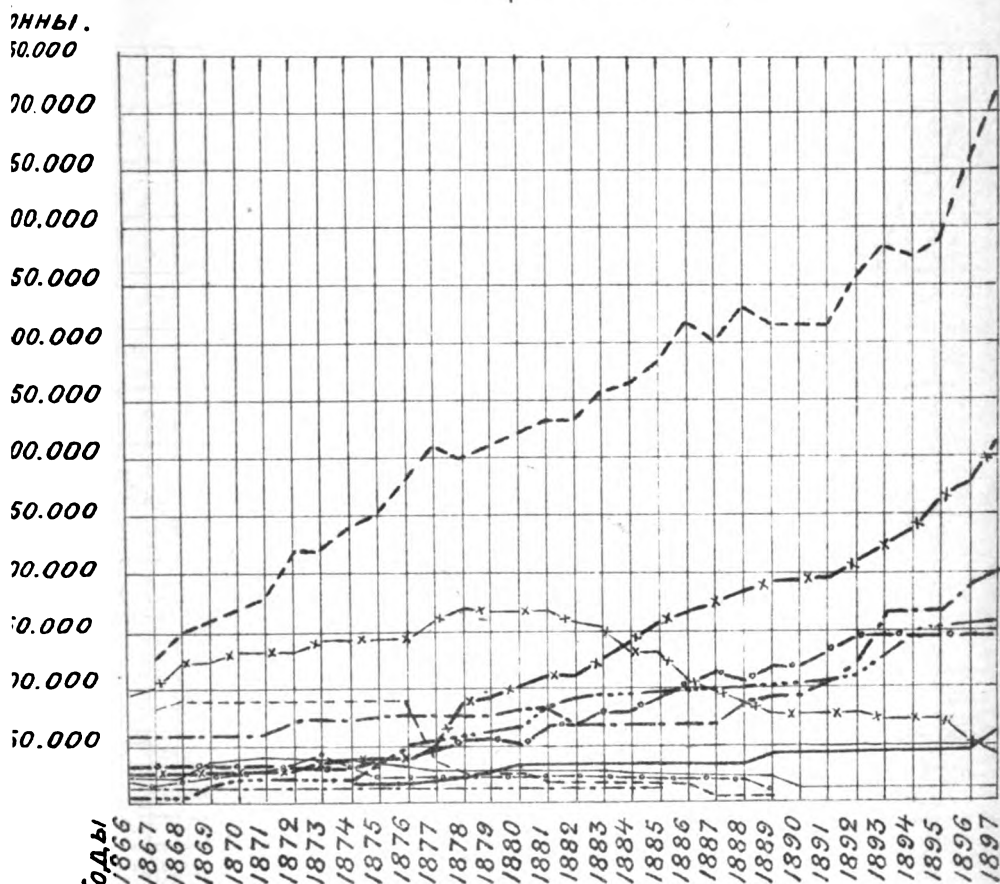
Въ объясненіе къ таблицамъ слѣдуетъ замѣтить, что въ нихъ включены только вполнѣ готовые суда, при чемъ срокомъ полнаго изготовленія приняты вообще два года, а для англійскихъ судовъ одинъ годъ; что же касается миноносцевъ всѣхъ флотовъ, то они отнесены къ тому году, въ которомъ послѣдовала ихъ спускъ на воду. Къ числу крейсеровъ присоединены также и немногіе остававшіеся еще вначалѣ налицо линейные корабли. Колесные пароходы, не имѣвшіе уже и въ 1866 г. дѣйствительнаго значенія, вовсе не приняты въ расчетъ; наконецъ, что касается истребителей миноносцевъ, то они отнесены къ числу мореходныхъ миноносцевъ, въ группу которыхъ включены лишь суда въ 100 и выше тоннъ водоизмѣщеніемъ. Морской бюджетъ выраженъ вездѣ въ милліонахъ гульденовъ, при чемъ 1 фн. стерл. и 20 марокъ приняты равными 12 гульд., 20 фр.—10 гульд., 1 рубль—1 гульд. 90 кр. и 1 талеръ—2 гульд. 58 кр. Гдѣ было возможно, приняты во вниманіе и добавочные кредиты.

Чтобы показать на примѣрѣ практическую пользу подобныхъ таблицъ, цитируемый журналъ дѣлаетъ изъ нихъ выборку данныхъ, относящихся къ четыремъ годамъ, отдѣленнымъ одинъ отъ другаго десятилѣтними промежутками времени. Данныя эти, сведенныя въ послѣдней изъ приложенныхъ таблицъ, наглядно показываютъ сравнительную силу главныхъ европейскихъ флотовъ въ четыре избранныя эпохи и размѣры расходовъ, вызываемыхъ нуждами флотовъ.

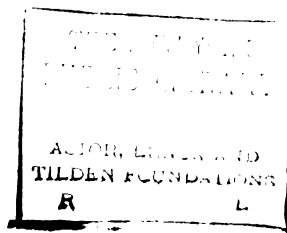
Обративъ вниманіе на размѣры бюджетовъ, нельзя не замѣтить сразу же быстрого ихъ роста за послѣднее десятилѣтіе. Исключеніемъ является здѣсь повидимому одна только Франція, но въ дѣйствительности и она подходит подъ общее правило, такъ какъ еще въ предшествовавшемъ послѣднемъ изъ выбранныхъ для сравненія лѣтъ ея относительный морской бюджетъ выражался числомъ 9,17 и въ ближайшемъ будущемъ снова получить значительное приращеніе, благодаря уже вотированнымъ чрезвычайнымъ кредитамъ на усиленіе судостроительной дѣятельности. Въ расходахъ на свой флотъ Австрія значительно отстала отъ другихъ европейскихъ державъ, настолько именно, значительно, что это не можетъ быть оправдано даже и совершеннымъ различіемъ задачъ ея флота сравнительно съ другими. Низкій уровень бюджета не могъ, конечно, не воздѣйствовать и на судостроительную дѣятельность. Ближайшее разсмотрѣніе соотвѣствующихъ числовыхъ данныхъ показываетъ, однако, что хотя по общей численности судовъ Австрія и далеко отстала отъ другихъ державъ, но что ростъ ея флота, рассматриваемый въ связи съ имѣвшимися въ распоряженіи денежными средствами, совершался чрезвычайно благопріятнымъ образомъ. Въ самомъ дѣлѣ, несмотря на то, что послѣ 1867 г. морскіе бюджеты различныхъ государствъ возрасли сравнительно съ соотвѣствующимъ австрійскимъ бюджетомъ частью вдвое, а частью хотя и въ меньшей, но все же значительной степени, отношеніе наличнаго состава иностранныхъ и австрійскихъ броненосцевъ, — по крайней мѣрѣ, по числу единицъ, — осталось почти неизмѣннымъ, показывая, лишь нѣкоторую перемѣну въ неблагопріятную сторону. По отношенію же къ Италіи произошла даже благопріятная перемѣна. Наоборотъ, если, какъ въ этомъ послѣднемъ, такъ и въ другихъ случаяхъ, производить сравненіе по общему числу тоннъ водоизмѣщенія — что и представляетъ настоящее мѣрило силы, — то оказывается ухудшеніе. Это свидѣтельствуетъ о томъ, что хотя возобновленіе матеріальной части флота и обращало на себя всегда въ Австріи должное вниманіе, но по размѣрамъ имѣвшихся въ распоряженіи средствъ не могло быть выполняемо въ надлежащей мѣрѣ. Разница выступаетъ всего



Броненосцы.



	Деревянные.	Железные
Германія	-----	-----
Англія	-----	-----
Франція	-x-x-x-x-	-x-x-x-
Италія	-o-o-o-o-	-----
Австро-Венгрія	-----	-----
Россія	-----	-----



Крейсеры.

ТННЫ.

10.000

50.000

10.000

50.000

10.000

50.000

10.000

50.000

10.000

50.000

10.000

50.000

10.000

50.000

Годы.

1866

1867

1868

1869

1870

1871

1872

1873

1874

1875

1876

1877

1878

1879

1880

1881

1882

1883

1884

1885

1886

1887

1888

1889

1890

1891

1892

1893

1894

1895

1896

1897

Деревянные. Железные.

Германія

Англія

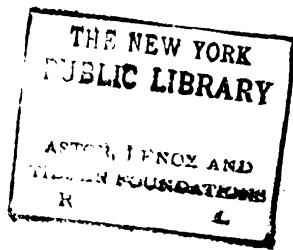
Франція

Италія

Австро-Венгрія

Россія

ТИПО-ЛИТ. М. М.



Минные крейсера.

Тонны.

26.000

24.000

22.000

20.000

18.000

16.000

14.000

12.000

10.000

8.000

6.000

4.000

2.000

Годы.
1871

1872

1873

1874

1875

1876

1877

1878

1879

1880

1881

1882

1883

1884

1885

1886

1887

1888

1889

1890

1891

1892

1893

1894

1895

1896

1897

Германія

Англія

Франція

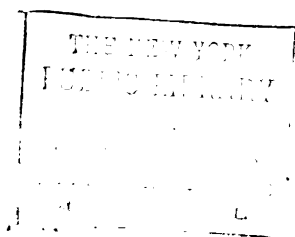
Италія

Австро-Венгрія

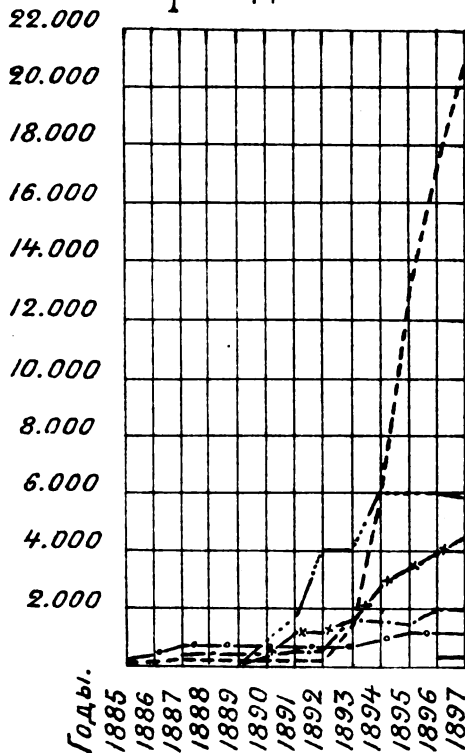
Россія

-x-x-x-x-

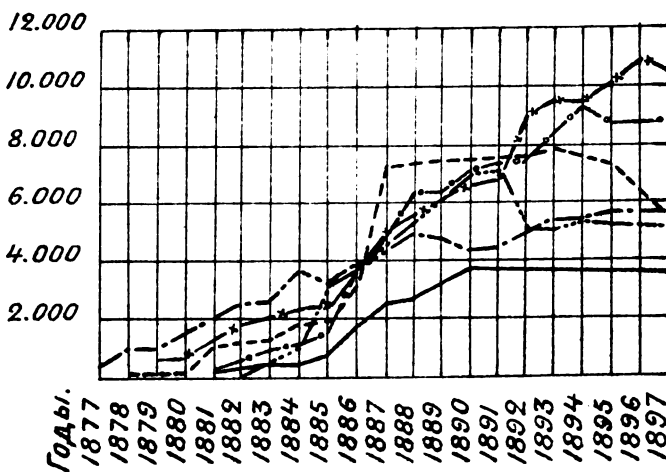
ТИПО-ЛИТ.М.М.



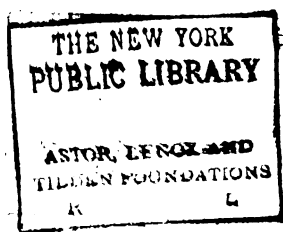
Тонны. Мореходн. миноносцы.



Тонны. Миноносцы береговой обороны.



Германія	-----
Англія	-----
Франція	-x-x-x-
Италія	-.-.-.-
Австро-Венгрія	-----
Россія	-----



яснѣе при сравненіи съ Германіей, но тутъ нужно имѣть въ виду, что въ 1866 г. не существовало вовсе германскаго флота въ томъ смыслѣ, который придается теперь этому названію; флотъ этотъ возникъ лишь послѣ объединенія Имперіи и въ настоящее время ему стремятся дать силу, соответствующую величинѣ все расширяющихся колониальныхъ владѣній. При сравненіи чиселъ, относящихся къ другимъ родамъ судовъ, обнаруживаются повсюду неблагоприятныя для Австро-Венгріи отношенія, хотя за послѣднее десятилѣтіе замѣчается и здѣсь улучшеніе, которое слѣдуетъ объяснить упомянутою выше осмотрительностью въ дѣлѣ постройки судовъ.

Разныя извѣстія.

Соединеніе трубъ съ переборками. При большомъ числѣ трубъ, устраиваемыхъ на современномъ военномъ суднѣ, является много неудобствъ, заключающихся въ перерѣзываніи судовыхъ непроницаемыхъ переборокъ. Уже и само по себѣ перерѣзываніе переборки вредно отражается на ней въ отношеніи водонепроницаемости и прочности, но кромѣ того является здѣсь еще и то обстоятельство, что переборка, черезъ которую проходятъ паровыя и водяныя трубы, можетъ получить прогибъ. Изъ опытовъ надъ переборками нѣкоторыхъ послѣднихъ судовъ выяснилось, что переборки прогибаются до $1\frac{1}{2}$ —2 д., при чемъ послѣ выпуска воды остается прогибъ около $\frac{1}{2}$ д. Во время прогибанія, труба, скрѣпленная фланцами съ переборкой, испытываетъ съ одной стороны послѣдней дѣйствіе растягивающихъ усилій, а съ другой сжимающихъ, что можетъ повлечь за собой или разрывъ трубы, или разрывъ болтовъ и ихъ головокъ, или сдвигъ гаякъ. Въ случаѣ паровыхъ трубъ, подобныя обстоятельства являются крайне опасными, въ случаѣ же водяныхъ трубъ, напримѣръ водоотливной системы, представляется только нѣкоторое временное неудобство вслѣдствіе невозможности пользованія тою или другою водоотливною машиною.

Вслѣдствіе всего этого приходится или придавать переборкѣ въ мѣстахъ прохода трубъ добавочное крѣпленіе, что при

•

существующей многочисленности трубъ увеличить въ значительной степени вѣсъ корпуса, или же устраивать очень сложные сальники.

Во избѣжаніе вѣсхъ такихъ устройствъ, можно, кажется, дѣлать соединеніе съ переборками слѣдующимъ образомъ. Концы соединяемыхъ съ переборкою трубъ (мѣдныхъ) на протяженіи одного или двухъ футъ, смотря по величинѣ предполагаемаго усилія, слѣдуетъ дѣлать гофрированными, что, не увеличивая вѣса общаго устройства, устраняетъ возможность разрыва трубы, или отставанія фланцевъ ея отъ переборки, такъ какъ прогибъ послѣдней только растянетъ трубу въ гофрированномъ мѣстѣ. Дѣйствительно, если при нѣкоторомъ извѣстномъ усилии труба разорвется въ плоскомъ мѣстѣ, то при дѣйствіи того же усилія на трубу съ гофрированнымъ концомъ, послѣдняя только растянется. Во всякомъ случаѣ, порча трубъ отъ прогиба переборокъ при такомъ устройствѣ менѣе вѣроятна, что желательно было бы провѣрить опытами, если гг. механики не предъявятъ серьезныхъ возраженій.

Такое устройство тѣмъ болѣе возможно, что на практикѣ на опредѣленномъ промежуткѣ прямой паровой трубы ставятся расширительные сальники; если же труба имѣетъ колѣно, то сальника не ставится. Такимъ образомъ, эти колѣна представляютъ изъ себя какъ бы ту же гофрировку, но въ большихъ размѣрахъ.

БИБЛОГРАФІЯ.

НОВЫЯ КНИГИ.

РУССКІЯ:

Ежегодникъ по Геології и Минералогії Россіи, издаваемый подъ редакціей Н. Криштафовича. Томъ II, выпускъ 6—7. 4°, 52 стр. 1897. Варшава. Цѣна 1 руб. 75 коп. Спб. Эггерсъ и К°.

Томпсонъ, Сильванусъ, профессоръ. Многофазные электрическіе токи и двигатели переменнаго тока. Переводъ съ англійскаго изданія М. А. Шателена. Электротехническая библіотека, томъ IV. 8°, 249 стр., съ 171 фигурами въ текстѣ. 1898. С.-Петербургъ, изданіе журнала «Электричество». Цѣна 3 руб. 20 коп.

Труды и протоколы засѣданій общества военныхъ врачей въ Москвѣ. За 1895—96 академическій годъ. Томъ XI. 8°, 282 стр. 1897. Москва. Типо-литографія товарищества И. Н. Кушнеревъ и К°.

ФРАНЦУЗСКІЯ:

ANNALES DU COMMERCE EXTÉRIEUR. France. Marine marchande. № 1: Péages locaux perçus dans les ports français. 8°, 200 p. 1897. Paris, imp. nationale. Спб. Эггерсъ и К°.

ARNODIN, F. TRAVERSÉE DE LA SEINE MARITIME sur transbordeur à la pointe de Tancarville. 8°, 31 p. avec plans. 1897. Orléans, imp. Pigelet. Спб. Эггерсъ и К°.

AVANT-PROJET DE LOI SUR L'ABORDAGE MARITIME. Observations présentées par divers membres de l'Association française du droit

maritime. Petit 8°, 57 p. 1897. Paris, lib. Chevalier-Marescquet C-e. Спб. Эгресъ и К°.

BOULVIN, J. COURS DE MÉCANIQUE appliquée aux machines, professé à l'Ecole spéciale du génie civil de Gand. 8°, 358 p. avec 293 fig. et 6 planches. 1897. Paris, lib. Bernard et C-e. Спб. Эгресъ и К°.

BRIDE, C. NOTIONS SUR LES OPÉRATIONS COMBINÉES de l'armée et de la flotte. 8°, X—176 p. 1897. Paris, lib. Baudoin. Спб. Эгресъ и К°.

BRISAY, H. DE. A L'ABORDAGE. Illustrations d'Ed. Zier. 4°, 319 p. 1898. Paris, librairie Charavay, Mantoux, Martin. Спб. Эгресъ и К°.

BUNET, L. DE MARSEILLE à TAMATAVE. 8°, 239 p. avec grav. 1898. Paris, lib. Ch. Delagrave. Спб. Эгресъ и К°.

BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE de sauvetage. (Juillet 1897. 20-e année). 8°, 151 p. 1897. Paris, imp. Morris père et fils.

CALLOU, L. ELECTRICITÉ PRATIQUE. Cours professé à l'Ecole supérieure de maistrance de Brest. 2-e édition, revue et mise à jour. 8°, VI—393 p. avec fig. 1898. Paris, lib. A. Challamel.

CHAMPAGNE, M. HUIT MILLIONS SOUS LES FLOTS; Ennemis en mer; Deux bons amis; la Guerba vide; le Seigneur de Sebourg. 8°, 240 p. 1898. Paris, lib. Ch. Delagrave.

COMPTE GÉNÉRAL DU MATÉRIEL du département de la marine pour l'année 1894. 4°, XI—174 p. 1897. Paris, imp. nationale.

CONTESSE, G. LES HÉROS DE LA MARINE FRANÇAISE. Illustrations d'après les dessins et aquarelles de MM. Léon Couturier et Eug. Courboin. 4°, 397 p. 1898. Paris, lib. Firmin-Didot et C-e.

DAVID, R. LA PÊCHE MARITIME au point de vue international. 8°, 186 p. 1897. Paris, lib. Arthur Rousseau. 4 fr.

DELMAS, E. JAVA, Ceylan, les Indes, Excursion sous l'Equateur et la zone torride. 8°, 458 p. et 2 cartes en coul. 1897. Paris, lib. de l'Art.

DÉNÉCHAU, P. MARINS et Zouaves. 4°, à 2 col. 7 p. 1898. Paris, lib. Haton.

DEPARDIEU, F. DROITS ET DEVOIRS des inventeurs d'engins de guerre. 18° Jésus, 99 p. 1898. Paris, lib. A. Pédone.

DUSSOPT, R. UN MOT SUR LE CHRONOMÈTRE. 3-e édition. 16°, 40 p. 1898. Riom, imp. Girerd. Спб. Эгресъ и К°.

DUJARRIC, G. LE ROMAN d'un capitaine de navire. 18° jésus 323 p. 1898. Paris, lib. A. Lemerre. 3 fr. 50. Спб. Эггерсъ и К°.

EPHÉMÉRIDES MARITIMES, à l'usage des marins du commerce et de l'Etat et des candidats aux grades de capitaine au long cours et de maître au cabotage, pour l'année 1898 (62 année), rédigées, d'après l'autorisation de F. J. Dubus, par C. Detaille. 16°, 220 p. 1898. Saint Briec, lib. Guyon. Спб. Эггерсъ и К°.

ESPINASSE-SECONDAT, P. A CUBA. L'Insurrection cubaine, de février 1895 à mai 1896. 8°, 73 p. 1898. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 1 fr. 50. Спб. Эггерсъ и К°.

FLEURY, E. MANUEL DE MACHINES à VAPEUR. Cabotage. 2-e édition. 8°, 48 p. avec fig. 1898. Rennes, imp. Oberthür. 1 fr. Спб. Эггерсъ и К°.

FRANQUET, E. DE L'IMPORTANCE DU FLEUVE ROUGE comme voie de pénétration en Chine, suivi d'une notice sur le cercle de Lao-Kay. 8°, 144 p. avec cartes et dessins. 1898. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 2 fr. 50. Спб. Эггерсъ и К°.

FROMENT, A. L'ESPIONNAGE MILITAIRE et les fonds secrets de la guerre en France et à l'étranger. 18° jésus, VII—320 p. 1897. Paris, lib. Juven. Спб. Эггерсъ и К°.

FUSTER, L. GUERRE GRÉCO-TURQUE. Journal d'un volontaire. Reflexions générales. 8°, 73 p. 1897. Montpellier, imp. Boehm. Спб. Эггерсъ и К°.

GARNERAY, L. MON ÉVASION DES PONTONS, épisode tiré de Neuf années de captivité. 8°, 168 p. avec grav. 1897. Tours, lib. Mame et fils.

GOURMAND, P. LA FIANCÉE DE L'OcéAN. conte en vers. 18° jésus, III—91 p. 1897. Paris, lib. Lemerre. 3 fr.

JEAN-BART. ALMANACH DES GENS DE MER pour l'année 1898. 32°, 120 p. avec grav. 1898. Paris, imp. Levé. 25 cent.

LAS CASES, DE. NAPOLEON PRISONNIER. De Rochefort à Sainte-Hélène. 8°, 21 p. et grav. 1897. Paris, lib. H. Gautier. 15 cent.

LACHAMBRE, H. et A. MACHURON. ANDRÉE. Au pôle Nord en ballon. Orné de 50 illustrations d'après des photographies. 16°, 258 p. 1898. Paris, lib. Per Lamm.

LA RONCIÈRE, C. DE. UN INVENTAIRE DE BORD en 1294 et les Origines de la navigation hauturière. 8°, 16 p. 1898. Nogent-le-Rotrou, imp. Daupeley-Gouverneur.

LEGERET, E. ETUDE SUR LES ÎLES COMORES. 18°, 107 p. 1897. Paris, imp. Camproger.

LIAIS, C. LA MER; la Forêt; la Montagne. 4°, 104 p. 1897. Paris, lib. Delagrave.

PICARD-DESTELAN. NOTRE MARINE. 18° jésus, 47 p. 1897. Paris, lib. Stock. 1 fr.

POLITIS, N. LA GUERRE GRÉCO-TURQUE au point de vue international. (1-er article) 8°, 30 p. 1898. Paris, lib. A. Pédone. Спб. Эгрерсъ и К°.

RAPPORT PRÉSENTÉ AU MINISTRE DE LA MARINE, par le comité d'examen des comptes des travaux de la marine, sur les comptes de l'année 1896. 4°, 120 p. 1897. Paris, imp. nationale. Спб. Эгрерсъ и К°.

RÈGLEMENT SUR LE SERVICE DES BOUCHES À FEU DE CÔTE, approuvé par le ministre de la guerre le 28 juillet 1894 et modifié par les feuilles rectificatives n° 1 du 5 mars 1896 et n° 2 du 13 avril 1897. Première partie. Titres 1-er, II, III, IV: Service des bouches à feu. 2-e édition. 8°, 175 p. avec fig. 1898. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 1 fr. 50. Спб. Эгрерсъ и К°.

RÉPERTOIRE GÉNÉRAL DES PORTS et lieux de chargement situés dans les pays étrangers, les colonies et possessions françaises. 8°, 761 p. 1897. Paris, imp. nationale. Спб. Эгрерсъ и К°.

ROCHÉ, G. LA CULTURE DES MERS en Europe. Pisciculture; Pisciculture; Ostréiculture. 8°, 332 p. avec 81 grav. 1898. Paris, lib. Félix Alcan. Спб. Эгрерсъ и К°.

SIBILLOT, C. SUR L'UTILISATION PRATIQUE DES PIGEONS messagers dans l'antiquité. 8°, 3 p. avec fig. 1898. Paris, lib. Cerf. Спб. Эгрерсъ и К°.

SINCÈRE, J. AUX AMANTS DE LA MER, suivi du Guide des étrangers. 8°, 232 p. avec vign. 1896. Châteauroux, imp. Badel. Спб. Эгрерсъ и К°.

SVILOKOSSITCH, M. VOCABULAIRE TECHNIQUE en trois langues (français, anglais, allemand). 16°, à 2 col. 128 p. 1897, Paris, lib. Bernard et C-e. Спб. Эгрерсъ и К°.

АНГЛІЙСКІЯ:

ADMIRALTY. ERRATA to the Seaman's Signal Manual. 1 d. Спб. Эгрерсъ и К°.

— UNIFORM REGULATIONS for Petty Officers Men and Boys of the Fleet, and for Boys in the Training Ships. Revised, February, 1897. London, 6 d. Спб. Эгрерсъ и К°.

ATLAY, J. B. THE TRIAL OF LORD COCHRANE before Lord Ellenborough. With a Preface by Edward Downes Law. With a Portrait. 8°, pp. 542. 1898. London, Smith, Elder and Co. 18 s. Спб. Эгресъ и К°.

BADEN-POWELL, Sir GEORGE. TOTAL ECLIPSE of the Sun, 1896. The Novaya-Zemlya Observations. 8°, 1898. London, Dulau. 3 s. 6 d. Спб. Эгресъ и К°.

BAIN, J. A. LIFE AND EXPLORATIONS of Fridtjof Nansen. New ed., Revised and considerably Enlarged. With numerous Illust. and Map. 8°, pp. 470. 1898. London, W. Scott. 3 s. 6 d. Спб. Эгресъ и К°.

BARKLY, F. A. FROM THE TROPICS to the North Sea, Including Sketches of Colonial Life; Five Years in the Seychelles, Gordon's Garden of Eden; With an Interlude at the Falklands in the South Pacific, followed by Promotion to Heligoland, the Gem of the North Sea. Cr. 8°, pp. 260. 1898. Roxburghe Press. 3 s. 6 d.

BOY'S VOYAGE ROUND THE WORLD (A), Including a Residence in Victoria, and a Journey by Rail Across North America. Edit. by Samuel Smiles. Popular ed. With Illusts. 12°, pp. 320. 1898. London, J. Murray. 3 s. 6 d.

BUCCANEERS AND MAROONERS OF AMERICA (THE): Being an Account of the Famous Adventures and Daring Deeds of Certain Notorious Freebooters of the Spanish Main. Edit. by Howard Pyle. Popular ed. Cr. 8°, pp. 404. 1898. London, T. Fisher Unwin. 3 s. 6 d.

EWING, J. A. THE STEAM-ENGINE and other Heat-Engines. 2nd ed. Roy, 8°, pp. 472. 1898. Cambridge University Press. 15 s. Спб. Эгресъ и К°.

HILL, ALEX. A RUN ROUND THE EMPIRE. Being the Log of Two Young People who Circumnavigated the Globe. Written out by their Father. With 42 Illusts. Cr. 8°, pp. 294. 1898. London, Swan Sonnenschein. 3 s. 6 d. Спб. Эгресъ и К°.

JEAFFRESON, J. RUSSELL. THE FAROE ISLANDS. With Map and Illusts. Cr. 8°, pp. 488. 1898. London, Low 7 s. 6 d. Спб. Эгресъ и К°.

LOG OF A JACK TAR, THE; or, The Life of James Choyce, Master Mariner. Now First Published. With O'Brien's Captivity in France. Edit. by Commander V. Lovett Cameron, R. N. With Introduction and Notes. Illust. Popular ed. 8°, pp. 400. 1898. London, T. Fisher Unwin. 3 s. 6 d. Спб. Эгресъ и К°.

MAHAN, Capt. A. T. THE INTEREST OF AMERICA in Sea Power, Present and Future. Cr. 8°, pp. 322. 1898. London, Low. 10 s. 6 d. Спб. Эгресъ и К°.

MAITLAND, SIR THOMAS, and the Mastery of the Mediterranean. By Walter Frewen Lord. With Photogravure Frontispiece and Maps. 8°, pp. XIX—301. 1898. London, T. Fisher Unwin. 5 s.

MARRYAT, Captain. THE PHANTOM SHIP. Pocket Volume Edition) 18°, pp. 384. 1898. London, Routledge. 1 s.

— RATTLIN THE REEFER. Pocket Volume Edition, 18°, pp. 384. 1898. London, Routledge. 1 s.

— THE PIRATE and Three Cutters. Pocket Volume Edition. 18°, pp. 256. 1898. London, Routledge. 1 s.

RAWNSLEY, H. D. HENRY WHITEHEAD 1825—1896. A Memorial Sketch. 8°, pp. 260. 1898. Glasgow, Mac Lehos. 6 s.

RITCHIE, JOHN. LIST OF THE BOOKS in the English Language on Travel, Exploration and Mountaineering. Published within the Year Ending August 31 st, 1897. 8°, pp. 18. 1898. Boston, Boston Scientific Soc.

SMITH, R. A. H. BICKFORD. CRETAN SKETCHES. Illust by Melton Prior. 8°, pp. 284. 1898. London, Bentley. 6 s. Спб. Эгресъ и К°.

VOYAGES AND ADVENTURES OF FERDINAND MENDEZ PINTO, the Portuguese (The) Done into English by Henry Cogan. With an Introduction by Arminius Vambéry. Large Cr. 8°, pp. 496. 1898. London, T. Fisher Unwin. 3 s. 6 d. Спб. Эгресъ и К°.

WALISZEWSKI, K. PETER THE GREAT. Translated from the French by Lady Mary Loyd. With a Portrait. 8°, pp. 572. 1898. London, Heinemann. 6 s. Спб. Эгресъ и К°.

WALKEY, S. IN QUEST OF SHEBA'S TREASURE. A Perilous Adventure by Land and Sea. With Original Illusts. by George Hutchinson. Roy 16°, pp. 320. 1898. London, Warne. 3 s. 6 d. Спб. Эгресъ и К°.

WILLIAMS, GOMER. HISTORY OF THE LIVERPOOL PRIVATEERS and Letters of Marque: with an Account of the Liverpool Slave Trade. With Illusts. 8°, pp. 734. 1898. London, Heinemann. 12 s. Спб. Эгресъ и К°.

НѢМЕЦКІЯ:

ABHANDLUNGEN DES DEUTSCHEN SEEFISCHEREI-VEREINS. Herausgegeben vom Deutschen Seefischerei-Verein. Band I. 1897. Berlin, Verlag von Otto Salle. 10 M. Спб. Эгресъ и К°.

ALMANACH FÜR DIE K. U K. KRIEGSMARINE 1898. Mit Genehmigung des k. u k. Reichs-Kriegsministeriums, Marinesektion; herausgegeben von der Redaktion der «Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens». XVIII. Jahrgang. 1897. Pola. In Kommission bei Gerold & Comp. Wien. Спб. Эргеръ и К°.

BILHARZ, O. DIE MECHANISCHE AUFBEREITUNG VON ERZEN und mineralischer Kohle in ihrer Anwendung auf typische Vorkommen. 2. Bd. Die Aufbereitung der mineralischen Kohle. Mit einem Atlas v. 12 lith. Taf. in Fol. gr. 8°, IV u. 76 S. 1897. Leipzig, Felix. 22 M. Спб. Эргеръ и К°.

BREMER, L. SPAZIERGÄNGE DURCH DAS HIMMELSZELT. Astronomische Plaudereien mit besond. Berücksichtigg. der Entdeckungen der letzten Jahre. gr. 8°, VIII, 399 S. m. 7 Taf. u. 23 Textbildern. 1897. Leipzig, E. H. Mayer. 5 M. 50 Pf.; gebd. 6 M. 50 Pf. Спб. Эргеръ и К°.

DIE SEEINTERESSEN DES DEUTSCHEN REICHS. Zusammengestellt auf Veranlassung des Reichs-Marine-Amts. 1898. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 1 M. Спб. Эргеръ и К°.

GELCICH, E. und F. SAUTER. KARTENKUNDE. Zweite verbesserte und vermehrte Auflage von Dr. Paul Dinse. Mit 70 Abbildungen. 1897. Leipzig, G. J. Göschensche Verlagshandlung. 80 Pf.

HALLE, v. DR. ERNST. DIE BEDEUTUNG DES SEEVERKEHRS für Deutschland. Ein Vortrag, gehalten in der Internationalen Vereinigung für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre zu Berlin am 14. Dezember 1897. XXII, 1. 1898. Leipzig, Verlag von Duncker & Humblot.

JÄGER, G. u. S. MAYER. BESTIMMUNG DER MAGNETISIRUNGSZAHLEN von Flüssigkeiten u. deren Aenderung mit der Temperatur. 1. u. 2. Mittheilg. gr. 8°. 29 u 31 S. m. Fig. 1897. Wien, Gerold's Sohn. 80 Pf.

KALENDER FÜR ELEKTROTECHNIKER. Herausgegeben von F. Upenborn. 15. Jahrg. 1898 2. Thle. 12°, VIII, 335 S., Schreibkalender u. V, 188 S. m. 284 Fig. u. 2 Taf. 1897. München, Oldenbourg. 5 M.

KLEIN, H. J. ASTRONOMISCHE ABENDE. Allgemein verständl. Unterhaltgn. über Geschichte und Ergebnisse der Himmels-Erforschung. 4. Aufl. gr. 8°, XII, 372 S. u. 5 Taf. 1897. Leipzig, E. H. Mayer. 5 M. 50 Pf.; gebd. 6 M. 50 Pf. Спб. Эргеръ и К°.

KLEMENCIC, J. UEBER DIE MAGNETISCHE NACHWIRKUNG bei verschiedenen Feldstärken. gr. 8°, 9 S. 1897. Wien, Gerold's Sohn. 20 Pf. Спб. Эргеръ и К°.

KRIEG, DER GRIECHISCH-TÜRKISCHE, des Jahres 1897. Nach officiellen Quellen von einem höheren Offizier. 8°, VI, 257 pp. Mit 21 Portr. u. 6. Karten. 1891. Berlin, Schall & Grund. 3 M. Спб. Эргеръ и К°.

LIE, JONAS: «DER LOOTSE UND SEINE FRAU!» Uebersetzt aus dem Norwegischen durch Edzard Brons. 1897. Emden und Vorkum, Verlag von W. Haynel. Спб. Эргеръ и К°.

LUEGER's O. LEXIKON DER GESAMMTEN TECHNIK und ihrer Hilfswissenschaften. 28. Abthlg. Lex. 8°: m. Abbildgn. 1897. Stuttgart, Deutsche Verlagsanstalt. 5 M. Спб. Эргеръ и К°.

MEISSNER, G. DIE HYDRAULIK und die hydraulischen Motoren. 2. Aufl. 24 Lfg. gr. 8°, m. 6 Taf. 1897. Jena Costenoble. 3 M. Спб. Эргеръ и К°.

MICLICHOFER, SGM. DER KAMPF UM KÜSTENBEFESTIGUNGEN. 8°, III, 103 pp. Mit 7 Text-Abbildgn. u. 1 Skizze als Beilage. 1897. Wien, W. Braumüller. 2 M. Спб. Эргеръ и К°.

SCHULTZ, FRITZ DR. REISE UM DIE WELT auf S. M. Schiff «Vineta» 1875—77. Briefe des verstorbenen Marinestabsarztes an seine Eltern. Mit zwei Autotypien. 1898. Münster i. W. Druck und Verlag der Regensberg'schen Buchhandlung. Спб. Эргеръ и К°.

VERÖFFENTLICHUNGEN DER KÖNIGL. STERNWARTE ZU BONN. Herausgeg. von F. Küstner. No. 2. gr. 8°, 1897. Bonn, Cohen. 7 M. Inhalt: F. Küstner, Untersuchungen über die Eigenbewegungen von 395 Sternen nach älteren und eigenen Beobachtungen. 123 S. Спб. Эргеръ и К°.

VERÖFFENTLICHUNGEN DES HYDROGRAPHISCHEN AMTES der k. und k. Kriegsmarine in Pola. Gruppe II: Jahrbuch der meteorologischen und erdmagnetischen Beobachtungen zu Pola. Neue Folge I. Band. (Beobachtungen des Jahres 1896). Gruppe III: Relative Schwerebestimmungen durch Pendelbeobachtungen. 1 Heft: Beobachtungen in den Jahren 1893 bis 1896 während der Reisen S. M. Schiffe «Fasana», «Donau», «Aurora» und «Miramar». Gruppe IV: Erdmagnetische Reisebeobachtungen. 1. Heft: Beobachtungen während der Reise S. M. S. «Aurora» 1895/96 an süd- und ostasiatischen Küsten. Gruppe V: Geschichtliche Darstellung der Entwicklung des k. und k. hydrographischen Amtes von A. Gareis. Спб. Эргеръ и К°.

WEILER, W. WÖRTERBUCH DER ELEKTRICITÄT und des Magnetismus. 4. Heft. gr. 8°, m. Abbildgn. 1897. Leipzig, Schäfer. 75 Pf. Спб. Эргеръ и К°.

ГОЛЛАНДСКІЯ:

VEEN, L. J. DE REORGANISATIE ONZER SEEMACHT. Een critiek en een studie door W. M. Engelberts. 1897. Amsterdam. Спб. Эггерсъ и К°.

ШВЕДСКІЯ:

COUCHERON AAMOT, W. KRIGET MELLAN JAPAN OCH KINÁ jämte kortfattad skildring af Östra Asiens historia. 8°, 208 pp. Och 15 pl. samt 1 karte. 1897. Stockholm 5 M. Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

Указатель статей морскаго и техническаго содержанія въ русскихъ и иностранныхъ повременныхъ изданіяхъ.

Артиллерійскій Журналъ. *Январь*:—Замѣтка о зависимости поправокъ трубки отъ разсѣиванія разрывовъ шрапнелей; новая скорострѣльная полевая артиллерія; опредѣленіе элементарныхъ скоростей горѣнія и показателя давленія для пороховъ, горящихъ параллельными слоями; Эммануиль Александровичъ Матіасъ (некрологъ); «Мэхэнъ, вліяніе морской силы на Французскую Революцію и Имперію 1793 — 1812 гг.»; боевое употребленіе артиллеріи, соч. Алласона (прод.).

Военный Сборникъ. *Декабрь*:—Нравственный элементъ въ рукахъ Петра Великаго; къ вопросамъ стратегіи (оконч.).

Горный Журналъ. *Декабрь*:—О взрывчатыхъ свойствахъ ацетилена; о перемѣщеніи сѣрнистыхъ соединений въ стали; статистическія свѣдѣнія о производительности чугуноплавильныхъ заводовъ за первые 6 мѣсяцевъ 1897 г.; «Испытаніе паровыхъ котловъ и машинъ, инженеръ-технолога А. Ломпакова. Часть I. Паровые котлы»; «Испытаніе форсунокъ системы В. И. Береснева, адъюнктъ-профессора Г. Ф. Делпа»; «Руководство къ испытанію паровыхъ котловъ относительно ихъ прочности и безопасности, технолога-механика В. Гutowскаго. Часть I».

Журналъ Новѣйшихъ Открытій и Изобрѣтеній. № 2 (10-го января):—Переносный свѣтовой прожекторъ; парусъ въ формѣ

зонтика. № 3:—О телеграфированіи безъ проводовъ; своеобразные многотрубные паровые котлы.

Записки Императорскаго Русскаго Техническаго Общества. *Декабрь*:—Журналы засѣданій отдѣловъ: Военно-Морскаго (4-го и 18-го марта, 8-го апрѣля и 28-го октября 1897 г.) и Электротехническаго (3-го октября 1897 г.); нѣкоторыя новыя работы надъ свойствами вѣтра и надъ минимальными измѣненіями атмосфернаго давленія и инструменты, примѣняемые при этомъ.

Извѣстія Императорскаго Общества для Содѣйствія Русскому Торговому Мореходству. Выпускъ LIII:—Мореходные классы въ учебномъ 1895/96 г. съ приложеніемъ подробныхъ свѣдѣній.

Извѣстія Технологическаго Института Императора Николая I, 1896 годъ. Томъ XI:—Причины разногласія результатовъ опытовъ относительно зависимости силы звука отъ разстоянія; измѣреніе дневнаго освѣщенія; зарожденіе электротехники и современные ея успѣхи.

Медицинскія Прибавленія къ Морскому Сборнику. *Ноябрь*:—О заболѣваніяхъ въ дальнемъ плаваніи (оконч.). *Декабрь*:—Алфавитный указатель статей, помѣщенныхъ въ «Медицинскихъ Прибавленіяхъ къ Морскому Сборнику» за 1897 г.

Метеорологическій Вѣстникъ. *Ноябрь*:—Атмосферное электричество; новый коллекторъ воздушнаго электричества; нѣкоторыя данныя по температурѣ Невы. *Декабрь*:—Самыя холодныя мѣстности земнаго шара; къ вопросу о грозахъ; «Ю. Ганнъ. Курсъ климатологіи»; «Гезехусъ, Н. А. Измѣреніе дневнаго освѣщенія»; наблюденія метеорологическихъ станцій, устроенныхъ метеорологической комиссіей И. Р. Географическаго общества.

Нижегородскій Вѣстникъ Пароходства и Промышленности. №№ 9 и 10-й (20-го декабря):—Приближенныя формулы Норманда; приборъ для отопленія паровыхъ котловъ каменно-угольнымъ пудретомъ; изысканія наивыгоднѣйшихъ условій работы паровой машины; первая въ Россіи паровая машина; циркуляръ Морскаго Техническаго Комитета по кораблестроенію.

Развѣдчикъ. № 372 (2-го декабря):—Портретъ вице-адмирала С. П. Тыртова 2. № 374:—Война въ исторіи Русскаго міра. № 375:—Война въ исторіи Русскаго міра (прод.). № 376:—«Мэхэнъ, вліяніе морской силы на французскую революцію и Имперію съ 1793 по 1812 гг.».

Русское Судоходство. *Октябрь—Ноябрь*: — Колонизація, ея современное положеніе и мѣры для русскаго заселенія Мурмана; Императорское Россійское Почтовое Пароходство; Маринская система послѣ ея переустройства; мотивы торговаго флота (оконч.); грузовыя суда на Маринской системѣ. *Декабрь*: — Колонизація, ея современное положеніе и мѣры для русскаго заселенія Мурмана (прод.); подводное плаваніе; возраженіе офицерамъ американскаго флота; путевыя замѣтки о Сѣверѣ Россіи; нѣсколько словъ о первой «Практической школѣ мастеровъ рыбнаго дѣла» въ Россіи.

Технический Сборникъ и Вѣстникъ промышленности. № 12: — Шкивы изъ стальныхъ листовъ; чистка металлическихъ поверхностей струею песка; о подъемѣ «Гангута».

Электричество. *Декабрь*: — Нѣсколько словъ о способахъ устраненія неудобствъ, возникающихъ при пользованіи трехфазными токами; мостикъ для непосредственнаго опредѣленія мѣста сообщенія съ землей; примѣненіе электричества на военныхъ судахъ (оконч.); измѣреніе магнитнаго поля; эксплуатація центральныхъ электрическихъ станцій; новый приборъ для изученія переменныхъ токовъ; электрохимическій способъ превращенія переменныхъ токовъ въ постоянные.

Электротехникъ. № 4: — Аппаратъ для добыванія ацетилена; соленоидъ электромагнитъ; новая ручная динамо; временная замѣна поврежденной шунтовой обмотки динамо; телеграфированіе безъ проволоки; новый телефонъ для военныхъ судовъ; современное производство алюминія. № 5: — Экономизаторъ тока; регулированіе магнитнаго поля альтернаторовъ; преобразование тепловой энергіи въ электрическую; временная замѣна поврежденной шунтовой обмотки динамо (оконч.); объ уходѣ за паровыми котлами; Императорская яхта.

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL. *Апрѣль—Май*: — Морское училище; морская географія Аргентинской республики; инженеръ-механики флота; наука флотскаго офицера (съ португ.). *Іюнь—Іюль*: Долина рѣки Негро и ея будущность. *Август—Сентябрь*: — Военный портъ, что онъ представляетъ собою и для чего служить; проектъ освѣщенія берега Аргентины; Гарибальди; вопросы морской стратегіи.

DEUTSCHE HEERES. ZEITUNG. № 88 (3-го ноября): — Новое о подводныхъ лодкахъ. № 89: — Мадагаскарская экспедиція (прод.). № 90: — Бюджетъ германскаго флота на 1898 г. № 2 (5-го января): — Ломбокская экспедиція. №№ 3, 5, 6, 7 и 8: — Ditto.

ENGINEER. № 2172 (13-го августа): — Французскій коммерческій флотъ; изслѣдованіе характера поверхностнаго сопротивленія воды въ трубахъ и на суда. № 2173: — Коломбскій портъ; станки для изготовленія паровыхъ котловъ. № 2174: — «The Naval Annual for 1897», by T. A. Brassey (оконч.); недавнія испытанія брони. № 2175: — Манчестерскій морской каналъ; колесный пароходъ *Empress Queen*; шестидесятилѣтняя судостроительная дѣятельность на Темзѣ; аргентинское учебное судно *Presidente Sarmiento*; паровые подшипники; пловучій докъ для Кубы. № 2176: — Новые доки въ Гамбургѣ; недавнія испытанія снарядовъ Хадфильда. № 2177: — Пароходъ *Oceanic*; результаты столкновения парохода съ ледяною горою. № 2178: — «Naval Gunner», by H. Garbett; судостроеніе на Темзѣ въ царствованіе королевы Викторіи. № 2179: — Соединенные Штаты и Испанія; «Steam Boilers», by G. Halliday. № 2180: — Канадскій паровой паромъ *Chebucto*; на пароходѣ *Southampton*. № 2181: — Стрѣльба бронебойными снарядами въ гарвеированныя броневыя плиты; спускъ броненосца *Canopus*; судостроеніе на Темзѣ въ царствованіе королевы Викторіи (прод.); усиленіе береговой обороны въ Англіи.

ENGINEERING. № 1650 (13-го августа): — Сильные взрывы и радіусы ихъ дѣйствій (прод.); 60-т. пловучій кранъ; погрузка на суда угля; водотрубные котлы на быстроходныхъ океанскихъ пароходахъ; затверженныя броневыя плиты и разбившіеся снаряды (прод.); математическая теорія корабля (прод.). № 1651: — Землесосная машина *Octopus*; бездымный порохъ Максимъ-Шюпгауза; судостроеніе въ Германіи; математическая теорія корабля (прод.). № 1652: — Волга; сильные взрывы (прод.); электрическая тяга на каналахъ; японскій торговый флотъ; гигроскопичность каменнаго угля; математическая теорія корабля (оконч.); о динамо-машинахъ. № 1653: — Сильные взрывы (прод.); испытанія броневыхъ плитъ; о динамо-машинахъ (оконч.). № 1654: — Волга (прод.); чилійскій миноносецъ *Ingeniero Hyatt*; сильные взрывы (оконч.); пловучій докъ для Санъ Пауло де Лоанда. № 1655: — Французскіе морскіе маневры; паровая яхта *Annett*; судоходство въ Японіи; наибольшій пловучій докъ въ свѣтѣ. № 1856: — Французскіе морскіе маневры (оконч.); пароходъ *Roebeck*; опасность каменноугольныхъ грузовъ; зофонъ. № 1657: — Электрическая тяга на каналахъ (прод.); пароходъ *Kaiser Wilhelm der Grosse*; «скользящая» шлюпка Ламберта.

RIVISTA MARITTIMA. Ноябрь: — Мэхэнъ и Кальвель (прод.); комплектованіе судовъ флота командою; водотрубные паровые

котлы; о нѣкоторыхъ глубомѣрныхъ приборахъ, употребляемыхъ въ итальянскомъ флотѣ; Модонское сраженіе (оконч.); «Antologia Marinaresca», di A. Russo; «Corso di astronomia nautica ad uso delle Scuole nautiche», di E. Gelcich; «Astronomia nautica», di G. Naccari; «Appunti di arte militare navale per gli ufficiali del terzo corso della scuola di guerra», di E. di Saint-Pierre; «Attrezzatura, manovra delle navi e segnalazioni marittime», di F. Imperato.

UNITED SERVICE MAGAZINE. *Январь*. — Русскіе десантные маневры на Черномъ морѣ; морскіе кадеты; моряки стараго времени. *Февраль*: — Захватъ мыса Доброй Надежды въ 1806 г.

ПОДПИСКА НА 1898 ГОДЪ

НА

ЕЖЕМЪСЯЧНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛЪ

„ЗАПИСКИ“

ИМПЕРАТОРСКАГО РУССКАГО ТЕХНИЧЕСКАГО ОБЩЕСТВА.

(тридцать второй годъ изданія).

ПРОГРАММА ЖУРНАЛА:

Дѣятельность Общества: Журналы Общихъ Собраній Общества и засѣданій Совѣта Общества и его Отдѣловъ: I (Химическаго), II (Механическаго), III (Строительнаго), IV (Военно-морскаго), V (Фотографическаго), VI (Электротехническаго), VII (Воздухоплавательнаго), VIII (Железнодорожнаго), IX (По Техническому образованію). Журналы засѣданій иногородныхъ отдѣленій Общества, доставленные въ Редакцію. Годовые отчеты о дѣятельности Общества и его иногородныхъ отдѣленій. **Труды Общества:** Доклады, читанные въ засѣданіяхъ Общества, и работы его членовъ. **Техническая Литература:** Статьи и новости по различнымъ отраслямъ техники. **Библиографія.** **Правительственныя распоряженія,** имѣющія отношенія къ технике и технической промышленности. Перечень всѣхъ **привилегій,** выдаваемыхъ въ Россіи, съ указаніемъ сущности предмета каждой изъ нихъ; указатели продленія сроковъ и прекращенія привилегій, а также испрашиваемыхъ привилегій, на которыя выданы охранительныя свидѣтельства, и уничтоженныхъ охранительныхъ свидѣтельствъ.

Изъ изложенной программы видно, что главная цѣль журнала — служить органомъ дѣятельности И. Р. Т. О. и трудовъ его членовъ. Приложение вышеизложенныхъ свѣдѣній о привилегіяхъ придаетъ этому органу интересъ — указателя техническихъ успѣховъ и изобрѣтательности въ Россіи.

*

Подписная цѣна журнала «ЗАПИСОКЪ»:

	Съ доставкой и пересылкой.	Съ пересылкой за границу.
На годъ . .	12 руб.	16 руб.
На полгода .	7 »	9 »

Подписка принимается въ Редакціи, С.-Петербургъ, Пантелеймоновская, № 2 и у книгопродавцевъ. Гг. иногородные благоволятъ обращаться преимущественно въ Редакцію.

«Записки Императорскаго Русскаго Техническаго общества» за прежніе годы можно приобрѣтать въ Редакціи. Съ 1867 по 1887 г. по 4 р. за годъ и по 1 руб. за отдѣльный выпускъ. Съ 1889 по 1896 г. по 8 р. за годъ и по 2 р. за отдѣльный выпускъ. За 19 лѣтъ (1867, 1869—1883, 1886 и 1887 гг.) цѣна въ сложности опредѣлена въ 70 руб. съ доставкой и пересылкой, а для школьныхъ, общественныхъ и частныхъ библіотекъ 40 р. За годы 1868, 1884, 1885 и 1888 «Записки» всѣ разошлись.

ТАРИФЪ ЗА ОБЪЯВЛЕНІЯ.

1 страница впереди текста.

За 1 годъ	За 1/2 года	За 3 мѣс.	За 1 мѣс.
100 руб.	60 руб.	35 руб.	15 руб.

1/2 страницы впереди текста или 1 страница позади текста.

60 руб.	35 руб.	20 руб.	9 руб.
---------	---------	---------	--------

1/2 страницы позади текста.

35 руб.	20 руб.	12 руб.	5 руб.
---------	---------	---------	--------

Обложка и исключительныя страницы по соглашенію.

Вкладныя за 1000 шт. (до 1 лота вѣса каждое) 15 руб.

За каждое измѣненіе въ текстъ годовыхъ, полугодовыхъ и трехмѣсячныхъ объявленій по 5 рублей.

Деньги при заказѣ объявленій уплачиваются впередъ.

Спеціальный редакторъ, завѣдывающій изданіемъ.

«Записокъ», А. Н. Сигуновъ.

Отвѣтственный редакторъ, секретарь общества Е. О. Федоровъ.

О Б Ъ И З Д А Н І И ИНЖЕНЕРНАГО ЖУРНАЛА

въ 1898 году.

Инженерный журналъ будетъ издаваться въ 1898 г. въ такомъ же объемѣ, какъ и въ 1897 г., въ числѣ 6 —13 книжекъ въ годъ.

ПРОГРАММА ЖУРНАЛА:

ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

I. Приказы, циркуляры, постановленія и распоряженія по военно-инженерному вѣдомству. —Здѣсь помѣщаются различныя постановленія и распоряженія, касающіяся частей искусственной, технической, учебной и строевой; переѣмны по личному составу и пр.

II. Различныя офиціальныя статьи, донесенія и отчеты главныхъ учрежденій военно-инженернаго вѣдомства. Сюда же относятся офиціальныя сообщенія о дѣйствіяхъ инженерныхъ войскъ въ военное время, описанія произведенныхъ ими работъ, опытовъ и практическихъ занятій въ мирное время.

НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

I. Часть учебная, историческая и техническая. —Здѣсь помѣщаются оригинальныя, компилированныя и переводныя статьи ученаго, историческаго и техническаго содержанія, относящіяся къ инженерному искусству въ обширномъ смыслѣ, а также и статьи собственно военнаго содержанія, имѣющія значеніе въ инженерномъ отношеніи.

II. Критика и библіографія. —Сюда относятся разборы сочиненій какъ собственно спеціальныхъ, такъ и тѣсно связанныхъ съ инженернымъ искусствомъ; замѣчанія на разныя

статьи; обзорѣнія специальныхъ изданій; библіографическія замѣтки и перечни книгъ спеціальнаго содержанія и по части вспомогательныхъ наукъ. Разсматриваемыя сочиненія, статьи или періодическія изданія и указываемыя книги могутъ быть какъ русскія, такъ и иностранныя.

III. Смѣсь.— Сюда относятся разныя мелкія статьи и извѣстія, соотвѣтствующія характеру журнала.

УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ.

Подписная цѣна за годовое изданіе Инженернаго журнала для лицъ служащихъ въ военно-инженерномъ вѣдомствѣ—4 р. 50 к. и съ пересылкою, а для постороннихъ: въ С.-Петербургѣ безъ доставки—4 р. 50 к.; съ доставкою же по городской почтѣ въ С.-Петербургѣ и пересылкою во всѣ мѣста Имперіи—5 р. Подписка принимается: для лицъ служащихъ въ военно-инженерномъ вѣдомствѣ—въ редакціи журнала, а для постороннихъ—въ редакціи и въ газетныхъ экспедиціяхъ С.-Петербургскаго и Московскаго почтамтовъ. Редакція отвѣчаетъ за исправность доставки и пересылки журнала только въ случаѣ подписки въ указанныхъ здѣсь мѣстахъ.

Гг. подписчики приглашаются доставлять адреса четко и обстоятельно написанные, а въ случаѣ перемѣны адресовъ—немедленно увѣдомлять контору редакціи, для своевременной доставки книжекъ журнала.

За разсылку при журналѣ 1960 экзмп. объявленій, вѣсомъ до 1 лота, взимается 13 р., а свыше 1 лота—по соглашенію. Деньги за объявленія вносятся впередъ.

Редакція и контора Инженернаго журнала помѣщается на Коломенской ул., д. № 12—14, кв. 6. Телефонъ № 1690.

ПОДПИСКА НА 1898 ГОДЪ

НА

„ЗАПИСКИ“

Московского Отдѣленія

Императорскаго Русскаго Техническаго Общества

ДЕСЯТЬ ВЫПУСКОВЪ ВЪ ГОДЪ.

ПРОГРАММА «ЗАПИСОКЪ».

1. Отчеты о дѣятельности Московскаго Отдѣленія ИМПЕРАТОРСКАГО Русскаго Техническаго Общества и другихъ ученыхъ обществъ, съѣздовъ и проч.
2. Новости техники и промышленности. (Оригинальныя и переводныя статьи, корреспонденціи и мелкія сообщенія и пр.).
3. Техническое образованіе.
4. Критика и библіографія.
5. Правительственныя распоряженія.
6. Справочный отдѣлъ. (Спросъ и предложенія, вопросы и отвѣты).
7. Объявленія.
8. Приложенія.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА «ЗАПИСОКЪ»

съ пересылкою и доставкою на годъ — 5 руб., на полгода 3 руб.;
безъ пересылки и доставки за годъ 4 р. 50 к., за полгода 2 р. 50 к.

Подписка принимается въ редакціи „ЗАПИСОКЪ“

Москва, Ваганьковскій пер., реальное училище *К. К. Мазина*.

Въ редакціи Записокъ продаются изданія Московской Постоянной
Комиссіи по Техническому образованію.

ТЕХНИЧЕСКІЙ
ФРАНЦУЗСКО-РУССКІЙ СЛОВАРЬ
А. Ф. Мевіуса.

Вышли и раздаются подписчикамъ первые *четыре* выпуска 38 печ. лист. Все изданіе изъ семи выпусковъ около 1.000 страницъ окончится въ мартѣ наступающаго года. Подписная цѣна **10 руб.** съ пересылкою. Книгопродавцамъ уступка 20% за наличный расчетъ.

*Съ требованіями обращаться къ автору. Харьковъ,
Оумская ул., д. № 18.*

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА 1898 ГОДЪ.

ПЕРВЫЙ ЧАСТНЫЙ

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ВОЕННЫЙ ЖУРНАЛЪ

„РАЗВѢДЧИКЪ“.

Въ настоящее время знакомство съ военной литературой положительно необходимо каждому офицеру. «РАЗВѢДЧИКЪ», какъ журналъ частный, имѣетъ возможность знакомить своихъ читателей съ дѣломъ, избѣгая сухости изложенія и давая мѣсто самостоятельнымъ сужденіямъ.

Программа „РАЗВѢДЧИКА“ слѣдующая:

1) Распоряженія по **военному** вѣдомству (извлеченія изъ приказовъ Высочайшихъ, по **военному** вѣдомству и по округамъ); 2) статьи по современнымъ **военнымъ** вопросамъ; 3) корреспонденціи о текущей **военной** жизни; 4) рассказы, стихотворенія, фельетоны, путешествія, новости, замѣтки и т. п., касающіеся **военной** жизни; 5) выдержки изъ русскихъ и иностранныхъ журналовъ о **военномъ** дѣлѣ; 6) разборъ **военныхъ** изданій; 7) вопросы и отвѣты, уясняющіе лишь самыя насущныя обстоятельства жизненной практики **военно-служащихъ**; 8) разъясненія, совѣты и практическія указанія; 9) біографіи и некрологи; 10) рисунки, виньетки и **портреты военныхъ** лицъ, пользующихся почетной извѣстностью или имѣющихъ значеніе въ данное время.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА

съ доставкой и пересылкою:

На годъ 6 р.; на $\frac{1}{2}$ года 4 р.

ЗА ГРАНИЦУ на годъ 8 р.; на $\frac{1}{2}$ года 5 р.

РАЗСРОЧКА ДОПУСКАЕТСЯ ТОЛЬКО ПРИ ПОДПИСКѢ НА ГОДЪ:

I	взносъ	2 руб.
II	» къ 1-му марта . . .	2 »
III	» къ 1-му мая . . .	2 »

(Черезъ войсковую часть разсрочка по соглашенію).

Доставившему 10 экземпляровъ — одиннадцатый **БЕЗПЛАТНО**.

Деньги могутъ быть высылаемы *почтовыми марками*, каждая не дороже 50 коп. БЕЗДЕНЕЖНАЯ ПОДПИСКА НЕ ПРИНИМАЕТСЯ. За *перемѣну* адреса 28 коп. *Отдѣльные ЛѢ* высылаются за 15 коп. *Объявленія* принимаются по особой расцѣнкѣ, высылаемой по требованію.

Журналъ „РАЗВѢДЧИКЪ“ рекомендованъ:

Главн. Штабомъ, Главн. Артиллер. упр., Главн. Инженер. упр., Главн. упр. Военно-Учебн. зав., Главн. Интендантск. упр., Главн. Морскимъ Штабомъ и по войскамъ военныхъ округовъ: Варшавскаго, Виленскаго, Гвардіи и С.-Петербургскаго, Закаспійск. обл., Иркутскаго, Кавказскаго, Казанск., Московскаго, Одесскаго, Омскаго, Туркестанск., Приамурскаго, Финляндск., Области Войска Донскаго и Инсп. Погр. Стр.

Издатель-редакторъ В. БЕРЕЗОВСКІЙ.

Адресъ: С.-Петербургъ, Колокольная, № 14.
въ редакцію «РАЗВѢДЧИКА».

ЕЖЕГОДНИКЪ ПО ГЕОЛОГІИ И МИНЕРАЛОГІИ РОССІИ

ИЗДАВАЕМЫЙ ПОДЪ РЕДАКЦІЕЙ

Н. КРИШТАФОВИЧА.

(3-й годъ изданія).

ПРОГРАММА:

I. Оригинальныя статьи и замѣтки.—II. Извѣстія о экспедиціяхъ, экскурсіяхъ, командировкахъ и пр.—III. Личныя извѣстія. — IV. Разныя извѣстія.—V. Музеи и коллекціи. — VI. **Библиографія:** 1) обзоры, 2) рефераты и 3) **Указатель** литературы.

Въ программу журнала входятъ:

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1. Минералогія и кристаллографія. | 8. Доисторич. Археол. (камен. вѣкъ). |
| 2. Петрографія. | 9. Прикладная Геологія и полезныя ископаемыя. |
| 3. Палеонтологія. | 10. Почвовѣдніе. |
| 4. Гео-ботаника и Гео-зоологія. | 11. Техника изслѣдованій. |
| 5. Физическая геологія. | 12. Популяризація и учебныя пособія. |
| 6. Гидрологія. | |
| 7. Историческая Геологія. | |

Журналъ печатается на русскомъ и параллельно на французскомъ или нѣмецкомъ языкахъ.

Съ 1897 г. «Ежегодникъ» выходитъ ежемѣсячно, исключая трехъ лѣтнихъ мѣсяцевъ (9 выпусками въ годъ).

Подписная цѣна за годъ съ пересылкой и доставкой по почтѣ—**6 рублей** въ Россіи, за границу—**15 марокъ=20 франковъ**.

Подписка принимается въ Редакціи (п. Ново-Александрія, Люблинской губ., Институтъ Сельскаго Хозяйства и Лѣсоводства, у Издателя) и въ книжныхъ магазинахъ: Суворина, Карбасникова, Эггерса, Риккера. и др.

Плата за объявленія—за одинъ разъ: за страницу (in 4^o) 20 рублей, за $\frac{1}{2}$ страницы 10 рублей, за $\frac{1}{4}$ страницы 5 рублей, за $\frac{1}{8}$ страницы 3 рубля.

Экземпляры «Ежегодника» за 1896 г. (т. I, въ 4 книгахъ)—по 5 руб. 50 коп., за 1897 г. (т. II, въ 9 выпускахъ)—по 7 руб. 50 коп. За оба года вмѣстѣ 12 рублей, для подписчиковъ на 1898 годъ—10 рублей.

Редакторъ-Издатель **Н. И. Криштафовичъ**.

ПОДПИСКА НА 1898 ГОДЪ.

„ЗАПИСКИ“

КИЕВСКАГО ОТДѢЛЕНІЯ

ПО СВЕКЛОСАХАРНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ.

Программа «ЗАПИСОКЪ»: протоколы общихъ собраний Отдѣленія, засѣданій Совѣта Отдѣленія и назначаемыхъ Отдѣл. комиссій, правительственныя распоряженія, оригинальныя изслѣдованія, разныя статьи, замѣтки, извѣстія и корреспонденціи, касающіяся разныхъ сторонъ свеклосахарной промышленности, обзоръ литературы по тому же предмету. Кромѣ того, въ «ЗАПИСКАХЪ» будутъ печататься статистическія свѣдѣнія о свеклосахарной промышленности въ Россіи, составляемыя по отчетамъ, обязательно доставляемымъ въ Департаментъ неокладныхъ сборовъ.

«ЗАПИСКИ» выходятъ два раза въ мѣсяцъ, 24 выпуска въ годъ.

Подписная цѣна «ЗАПИСОКЪ» для подписчиковъ внутри Россіи 10 рублей въ годъ, а для гг. членовъ Отдѣленія—5 руб.

Подписка принимается въ Бюро Киевскаго Отдѣленія Императорскаго Русскаго Техническаго Общества (Кіевъ, Крещатикъ, домъ Оглоблина, № 10.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

О ПРОДОЛЖЕНИИ ИЗДАНИЯ ЖУРНАЛА

ЧТЕНИЕ ДЛЯ СОЛДАТЪ

ВЪ 1898 ГОДУ.

51-й ГОДЪ ИЗДАНИЯ 51-й

Журналъ «ЧТЕНИЕ для СОЛДАТЪ», издаваемый съ Высочайшаго соизволенія, вступаетъ нынѣ въ пятьдесятъ первый годъ своего существованія и въ 1898 году будетъ выходить книжками, согласно Высочайше утвержденной программѣ. Цѣль журнала -- содѣйствовать умственному и нравственному самообразованію солдатъ; дать въ часы досуга чтеніе и полезное и занимательное, направленное главнымъ образомъ къ утвержденію въ нижнихъ чинахъ сознанія высокаго призванія война и христіанина, равно какъ способствующее укорененію въ солдатахъ религіозныхъ чувствъ, благоговѣйнаго отношенія къ святости присяги и развитію безпредѣльной любви и преданности Престолу и Отечеству.

Нѣтъ сомнѣнія, что лучшимъ средствомъ воспитанія въ солдатахъ доблестнаго и разумнаго защитника Вѣры, Царя и Отечества служить распространеніе въ войскахъ свѣдѣній о великихъ подвигахъ военной доблести, ознакомленіе солдата со славными дѣяніями войскъ, примѣрами личной храбрости, находчивости, терпѣнія; поэтому Редакція отводитъ на страницахъ журнала не мало мѣста разсказамъ о замѣчательныхъ походахъ и войнахъ, гдѣ участвовали и стяжали себѣ безсмертную славу побѣдоносныя войска наши.

Журналъ «ЧТЕНИЕ для СОЛДАТЪ» одобренъ для обращенія въ войскахъ и помѣщенъ въ «Систематическомъ Каталогѣ», объявленномъ при циркулярѣ Главнаго Штаба отъ 11-го сентября 1879 года, за № 343; рекомендованъ Главнымъ Морскимъ Штабомъ для судовыхъ и береговыхъ библиотекъ Морскаго Вѣдомства (Цирк. Глав. Мор. Мин. № 89. 1897 г.) и допущенъ къ обращенію въ бесплатныхъ народныхъ читальняхъ.

УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ НА ЖУРНАЛЪ

«ЧТЕНИЕ для СОЛДАТЪ».

Съ Высочайшаго соизволенія, журналъ «ЧТЕНИЕ для СОЛДАТЪ» выходитъ ежемѣсячно, и 12 выпусковъ годового изданія составляютъ шесть книгъ (томовъ), отъ 12 до 17 листовъ каждая. Таковая перемѣна послѣдовала по всеподданнѣйшему ходатайству Редакціи, движимой желаніемъ -- давать своимъ читателямъ возможно чаще новое чтеніе.

Въ теченіе года въ журналѣ «ЧТЕНІЕ для СОЛДАТЪ» будетъ помѣщено до 100 рисунковъ, плановъ и чертежей, въ текстѣ и отдѣльно. Рисунки эти не случайны, а исполняются нарочно по заказу Редакціи и служатъ иллюстраціей къ помѣщаемымъ въ журналѣ статьямъ.

Подписавшіеся на журналъ «ЧТЕНІЕ для СОЛДАТЪ» своевременно получаютъ въ 1898 году, бесплатно, седьмой сборникъ пьесъ для солдатскихъ театровъ.

Цѣна за годовое изданіе журнала «ЧТЕНІЕ для СОЛДАТЪ» съ *бесплатными* приложеніями, съ пересылкою въ Россіи — **четыре** рубля.

Пѣхотные полки, выписывающіе журналъ «ЧТЕНІЕ для СОЛДАТЪ» непосредственно изъ Редакціи, для всѣхъ своихъ ротъ и командъ (т. е. въ количествѣ не менѣе 18-ти экземпляровъ), пользуются уступкою 25 коп. съ подписной цѣны, т. е. высылаютъ за каждый годовой экземпляръ журнала 3 р. 75 коп.

Требованія на журналъ «ЧТЕНІЕ для СОЛДАТЪ» принимаются, преимущественно, *въ Главной Конторѣ Редакціи сего журнала*, находящейся въ С.-Петербургѣ, по Кузнечному пер., д. № 13.

Желающіе получить квитанцію въ принятыхъ Конторою деньгахъ, высылаютъ одну семи-копѣчную почтовую марку, а также (на основаніи устава о гербовомъ сборѣ), если квитанція на сумму болѣе **пяти** рублей — *гербовую марку*.

Примѣчанія: 1) Желающіе помѣщать статьи свои въ журналѣ «ЧТЕНІЕ для СОЛДАТЪ», благоволятъ высылать ихъ въ Контору сего журнала.

2) Одобренныя статьи напечатаны будутъ при первой возможности; неодобренныя возвращаются автору, *лично, по его востребованію*, или довѣренному отъ него лицу, или же хранятся въ Конторѣ Редакціи *въ продолженіе одного года* со дня доставленія статьи въ Редакцію, а затѣмъ уничтожаются.

Редакторъ-Издатель **А. Гейротъ**.

Годъ 1

ОТКРЫТА ПОДПИСКА

1897.

НА

ЭЛЕКТРОТЕХНИКЪ

ELECTRICIEN.—ELECTROTECHNIKER.—ELECTRICIAN.

ЖУРНАЛЪ ПРАКТИЧЕСКОЙ ЭЛЕКТРОТЕХНИКИ.

Выходитъ 2 раза въ мѣсяцъ выпусками отъ 3 до 5 печ. лист. in 4°.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА НА ЖУРНАЛЪ «ЭЛЕКТРОТЕХНИКЪ»:

(съ ноября 1897 г. по ноябрь 1898 годъ).

На 1 годъ съ доставкой и пересылкой по Россіи . . . 5 р. — к.

» 1 мѣсяцъ за границу . . . — » 45 »

» 1 годъ 7 » — »

Разсрочка допускается съ условіемъ уплаты по 1 р. въ первые 5 мѣсяцевъ.

Высылка подписной платы по почтѣ можетъ быть замѣнена наложеніемъ редакціей платежа на подписную квитанцію.

Редакція помѣщается: С.-Петербургъ, Почтамтская ул., д. 5.

ПРОГРАММА.

- 1) ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЯ РАСПОРЯЖЕНІЯ, касающіяся электротехники и техники вообще.
- 2) ПЕРЕДОВЫЯ СТАТЬИ общаго руководящаго характера, въ которыхъ разсматриваются потребности электротехники, ея развитіе и пр., а также офціознаго характера по отношенію почтово-телеграфнаго вѣдомства.
- 3) СТАТЬИ спеціальныя по всѣмъ отдѣламъ практической электротехники и техники вообще, по возможности, въ самомъ общепонятномъ изложеніи.
- 4) МЕЛКІЯ СООБЩЕНІЯ и замѣтки.
- 5) ХРОНИКА. Отчеты о засѣданіяхъ ученыхъ электротехническихъ обществъ въ Россіи и за границей. Отчеты о технической дѣятельности электротехническихъ учебныхъ заведеній вообще и электротехническаго института въ частности. Текущія событія.
- 6) ПРИВИЛЕГІИ, выданныя въ Россіи и за границей на техническія изобрѣтенія.
- 7) ОБЗОРЪ ЛИТЕРАТУРЫ. Отзыви о книгахъ и перечень статей техническаго содержанія въ текущей литературѣ въ Россіи и за границей.
- 8) ПОЛЕЗНЫЯ СВѢДѢНІЯ.
- 9) ВОПРОСЫ, ОТВѢТЫ, КОРРЕСПОНДЕНЦІЯ и ЗАДАЧИ по электротехникѣ.
- 10) НОВОСТИ и СООБЩЕНІЯ ТЕХНИЧЕСКИХЪ ФИРМЪ о появившихся новыхъ приборахъ, машинахъ и пр. и о произведенныхъ работахъ въ Россіи.
- 11) ПРИЛОЖЕНІЕ Катихизисъ Электрика.
- 12) ОБЪЯВЛЕНІЯ.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА 1898 ГОДЪ
на общедоступный, иллюстрированный, еженедель-
ный журналъ подъ названіемъ

„ЖУРНАЛЪ НОВѢЙШИХЪ ОТКРЫТІЙ И ИЗОБРѢТЕНІЙ“.

Въ теченіе 1898 года подписчики получаютъ:

52 еженедельныхъ, иллюстрированныхъ номера, заключающихъ въ себѣ описаніе новѣйшихъ открытій и изобрѣтений въ общепонятномъ и ясномъ изложеніи, доступномъ всякому развитому человѣку.

12 I. Сельскохозяйственные промыслы. — II. Силы природы и пользованіе ими. — III. Самодвижущіеся экипажи: паровые, керосиновые, электрическіе.

•Журналъ новѣйшихъ открытій и изобрѣтений• даетъ описаніе всѣхъ выдающихся современныхъ открытій и изобрѣтений, въ ясномъ и общепонятномъ изложеніи, поясняемомъ рисунками. Онъ также знакомитъ читателей съ **успѣхами техники** въ Россіи и за границей, съ положеніемъ существующаго **уровня промышленности и условіями возникновенія новыхъ выгодныхъ производствъ**. Библиографическій отдѣлъ даетъ свѣдѣнія о новыхъ сочиненіяхъ на русскомъ и иностранныхъ языкахъ по всѣмъ отраслямъ техники и естествознанія, а **перечень привиллегій** снабжается краткимъ изложеніемъ сущности изобрѣтений.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА на Журналъ вмѣстѣ со всѣми приложеніями съ пересылкой: на годъ — **7 р.**; на $\frac{1}{2}$, — **4 р.**; на 3 мѣсяца **2 р. 50 к.**, за границу — **10 р.**

Адресъ редакціи: **С.-Петербургъ, Фонтанка, 68.**

Допускается разсрочка (при подпискѣ исключительно въ конторѣ редакціи): при подпискѣ — **3 р.**, въ апрѣлѣ — **2 р.**, въ іюлѣ — **2 р.**

Библиотеки, учрежденія или частныя лица, доставившія подписку не менѣе, какъ на 5 годовыхъ экземпляровъ журнала, пользуются уступкою **5%**.

Для учащихся и учащихся въ учебныхъ заведеніяхъ цѣна журнала на годъ **6 руб.** Допускается слѣдующая разсрочка: при подпискѣ **2 руб.**, въ апрѣлѣ **2 руб.** и въ іюнѣ **2 руб.** или по одному рублю первые шесть мѣсяцевъ.

Редакторъ-Издатель **Н. Песочкинъ.**

ИЗВЛЕЧЕНІЕ ИЗЪ ПРАВИЛЪ ОБЪ ИЗДАНИИ „МОРСКАГО СБОРНИКА“.

Статьи для напечатанія въ «М. Сб.» препровождаются прямо въ редакцію или черезъ Главный Морской Штабъ (въ Главномъ Адмиралтействѣ).

За исключеніемъ статей, присланныхъ отъ высшаго морскаго начальства, съ резолюціею—напечатать въ такой-то книжкѣ «М. Сб.», прочія статьи распредѣляются по №№ журнала по усмотрѣнію редакціи.

Вознагражденіе за статьи, помѣщаемыя въ «М. Сб.», полагается: за оригинальныя отъ 40 руб. и болѣе, за извлеченія и компиляціи отъ 30 р., за переводы отъ 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 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 предупредить о томъ редакцію.

Въ случаѣ одобренія, статьи будутъ напечатаны въ «Сборникѣ» при первой возможности. Въ случаѣ же неодобренія—возвращаются автору, по его личному востребованію или довѣренному отъ него лицу, безъ всякихъ объясненій.

Редакція покорнѣе проситъ доставлять статьи четко написанными, въ особенности-же означать разборчиво имена собственныя и цифры.

ОБЪЯВЛЕНІЕ

ОВЪ ИЗДАНІИ ЖУРНАЛА

„МОРСКОЙ СБОРНИКЪ“

въ 1898 году.

Редакція «Морскаго Сборника» помѣщается въ здаціи Главнаго Адмиралтейства.

Подписка на получение «Морскаго Сборника» въ 1898 г. принимается въ слѣдующихъ мѣстахъ:

Въ С.-Петербургѣ — въ редакціи журнала.

Въ Кронштадтѣ — въ конторѣ «Кронштадтскаго Вѣстника».

Въ Севастополѣ, Николаевѣ и Владивостокѣ — при копторахъ этихъ портовъ.

Стоимость годового изданія въ 1898 г.

	Безъ доставки и пересылки.	Съ доставкою и въ Россіи.	и пересылкою за границую.
Лицамъ Морскаго вѣдомства	4 рубля.	5 рублей.	6 р. 50 к.
Прочимъ подписчи- камъ	5 —	6 —	8 —
Каждая книжка от- дѣльно	50 коп.	60 коп.	75 коп.

Просьбы о перемѣнѣ адресовъ, претензіи и другія сообщенія подписчики адресуютъ тѣмъ мѣстамъ и лицамъ, которымъ они выслали деньги.

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.

Журналъ «Морской Сборникъ» имѣется въ редакціи для продажи, какъ въ цѣломъ годовомъ изданіи, такъ и отдѣльными книжками — за 1894 — 95 — 97 гг.