

№ 18 '29

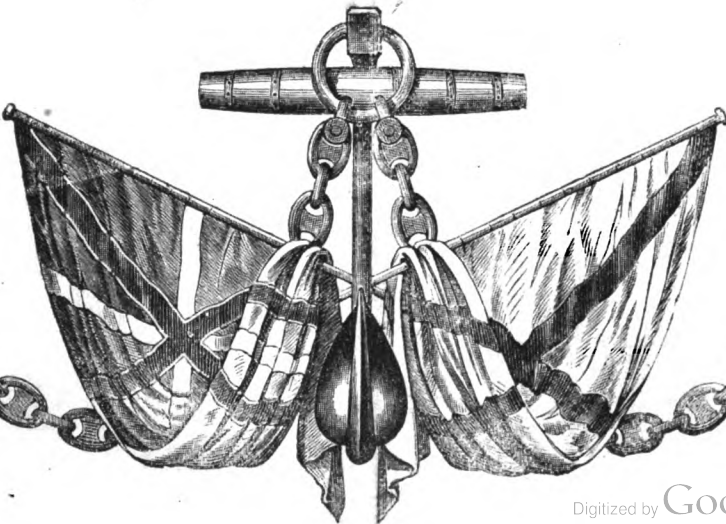
СХХVIII

**МОРСКОЙ
СБОРНИКЪ**

№ 9

СЕНТЯБРЬ

1873



11111



МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

ИЗДАВАЕМЫЙ ПОДЪ НАВЛЮДЕНІЕМЪ

УЧЕНАГО ОТДѢЛЕНІЯ МОРСКАГО ТЕХНИЧЕСКАГО КОМИТЕТА.

ЗА РЕДАКТОРА ЛЕЙТЕНАНТЪ Д. МЕРТВАГО 2.

ТОМЪ СХХVIII

№ 9

Сентябрь

САНКТПЕТЕРБУРГЪ
ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА,
въ Главномъ Адмиралтействѣ.
1873.

Печатано по распоряженію Морского Министерства.
С.-Петербургъ, 31 августа.

ОГЛАВЛЕНИЕ № 9 МОРСКАГО СБОРНИКА.

ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

	<i>Стран.</i>
Высочайшія приказы по морскому вѣдомству	1
Высочайшія награды	12
Приказы Управляющаго Морскимъ Министерствомъ	17
Выдачи изъ 67000 рублей	34
Пенсіи и пособія изъ эмеритальной кассы, назначенныя за іюнь и іюль мѣсяць 1873 г.	38
Отчеты эмеритальной кассы за іюль 1873 г.	43
Вѣдомость аренднымъ капиталамъ	45
Вѣдомость документамъ эмеритальной кассы	48
Вѣдомость военнымъ судамъ, находящимся въ заграничномъ плаваніи.	51

Списокъ книгамъ, поступившимъ въ Библіотеку Морскаго Министерства за іюль 1873 г.	1—2
--	-----

Извлеченіе изъ отчета директора Гидрографическаго Департа- тамента за 1871 годъ.	1—108
---	-------

НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

Дѣйствіе русскаго флота въ войнѣ со шведами въ 1788—1790 годахъ В. Головачевъ . . .	1
Блокада, какъ второе ограниченіе, причиняемое войною свободѣ нейтральной торговли. . .	29

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

*Высочайший смотръ на Транзундскомъ рейдѣ 13 августа.—Извѣстія о плаваніи нашихъ военныхъ судовъ за границую: клиперъ «Изумрудъ» и фрегатъ «Свѣтлана».— Военно-морское дѣло за границую. (Извѣстіе о заказѣ Его Императорскимъ Высочествомъ Государемъ Наслѣдникомъ Цесаревичемъ фирмѣ Торней-крофта яхты, съ ходомъ до 16½ узловъ въ часъ.—Нѣкоторыя подробности и наблюденія надъ судномъ этого рода, по имени *Miranda*.—*Inflexible*, броненосецъ Англии, закладки 1873 года.— Вопросъ о системѣ ея постройки). 1—50*

ОФИЦАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

ВЫСЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 1029. Красное Село, 23 іюля 1873 года.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: изъ капитановъ въ подполковники: корпуса морской артиллеріи Маркъ Говятскій, съ увольненіемъ, за болѣзнію, отъ службы, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію; старшій отдѣленный начальникъ Техническаго училища Морскаго вѣдомства, корпуса флотскихъ штурмановъ Федоръ Вальдштейнъ-фонъ-Гальбенъ, съ зачисленіемъ по резервному флоту; изъ штабсъ-капитановъ въ капитаны, состоящій по адмиралтейству Іосифъ Макаровъ 1-й, съ увольненіемъ, за болѣзнію, отъ службы, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію.

НАЗНАЧАЕТСЯ: дѣлопроизводитель канцеляріи Морскаго Министерства, состоящій по корпусу морской артиллеріи, полковникъ Филиппъ Яновскій, въ должность чиновника особыхъ порученій IV-го класса при управляющемъ Морскимъ Министерствомъ, съ оставленіемъ по корпусу.

ЗАЧИСЛЯЕТСЯ: корпуса морской артиллеріи подпоручикъ Викторъ Махно, по резервному флоту.

ОПРЕДѢЛЯЕТСЯ ВЪ СЛУЖБУ, изъ отставныхъ: уволенный изъ корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручикомъ Василій Швецовъ, въ этотъ же корпусъ, прежнимъ чиномъ прапорщика.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ СРОКЪ ОТПУСКА: корпуса корабельныхъ инженеровъ подпоручику Порфирію Чепыжникову, для излеченія болѣзни, за границую, на два мѣсяца.

УВОЛЬНЯЮТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ, по болѣзни: директоръ Гидрографическаго Департамента и предсѣдатель ученаго отдѣленія Морскаго Техническаго Комитета, вице-адмиралъ Зеленой 1-й, внутри Имперіи и за границу, на два мѣсяца; *отъ службы, за болѣзнию:* корпуса корабельныхъ инженеровъ капитанъ Федоръ Версенева, подполковникомъ, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію; *по домашнимъ обстоятельствамъ:* мичманъ Николай Гаринъ, лейтенантомъ.

УМЕРШИЕ ИСКЛЮЧАЮТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ: лейтенантъ Владиміръ Румянцевъ 3-й и штабсъ-капитанъ корпуса флотскихъ штурмановъ Николай Пахулинъ.

№ 1030. На яхтѣ «Александрія», 31 іюля 1873 года.

Государь Императоръ объявляетъ Монаршее Свое благоволеніе товарищу Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, генераль-адъютанту, вице-адмиралу Десовскому, за усѣбное исполненіе обязанностей Управляющаго Морскимъ Министерствомъ во время отсутствія изъ С.-Петербурга Управляющаго симъ министерствомъ.

ПРОИЗВОДИТСЯ: изъ капитановъ 1-го ранга въ контръ-адмиралы, Иванъ Кондогури 1-й, съ увольненіемъ, за болѣзнию, отъ ранъ и контузій происходящую, отъ службы, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ СРОКЪ ОТПУСКА: командиру строящагося броненоснаго корвета «Генераль-Адмиралъ», капитану 2-го ранга Владиміру Брыльвину 2-му, для излеченія болѣзни, за границую, по 1-е сентября сего года.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ, за болѣзнию: состоящій по резервному флоту, корпуса флотскихъ штурмановъ полковникъ Павелъ Вагнеръ, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію.

УМЕРШИЙ ИСКЛЮЧАЕТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ: корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ Василій Акимовъ 1-й.

№ 1051. 31 іюля 1873 года.

Государь Императоръ, посѣтивъ сего числа на большомъ Кронштадтскомъ рейдѣ Императорскую яхту «Держава», возвратившіеся изъ кругосвѣтнаго плаванія корветъ «Бояринъ» и фрегатъ «Свѣтлана», на которомъ находился Его Императорское Высочество Великій Князь Алексій Александровичъ, подъ флагомъ генералъ-адъютанта, Вице-адмирала Посѣта, а также и отправляющійся въ Средиземное море броненосный фрегатъ «Князь Пожарскій», — изволилъ остаться совершенно доволенъ превосходною постройкою и отдѣлкою яхты, шегольскимъ видомъ фрегата «Свѣтлана» и корвета «Бояринъ», отличнымъ состояніемъ вообще всѣхъ судовъ и блестящимъ исполненіемъ на «Свѣтланѣ» и «Бояринѣ» артиллерійскаго и паруснаго ученій, на «Князь Пожарскомъ» артиллерійскаго ученія, настолько удовлетворительнымъ, на сколько это возможно при вновь сформированной командѣ, — за что Его Величество объявляетъ Монаршее благоволеніе: генералъ-адъютанту, вице-адмиралу Посѣту — за особые труды по командованію эскадрою въ кругосвѣтномъ плаваніи, строителю яхты «Держава», корпуса корабельныхъ инженеровъ генералъ-лейтенанту Дмитіеву 1-му — за отличную постройку яхты, и командирамъ: Императорской яхты «Держава», флигель-адъютанту, капитану 1-го ранга Годовачеву 1-му — за вполне успѣшное изготовленіе яхты въ первомъ плаваніи, фрегата «Свѣтлана», флигель-адъютанту, капитану 1-го ранга Кремеру и корвета «Бояринъ», капитану 2-го ранга Сѣркову 2-му — за работы, доведенныя на ввѣренныхъ имъ судахъ до совершенства, а равно всѣмъ штабъ и оберъ-офицерамъ, гардемаринамъ и кондукторамъ означенныхъ судовъ; нижнимъ же чинамъ Его Величество жалуетъ: «Свѣтлани» и «Боярина» — по рублю, «Князя Пожарскаго» — по пятидесяти и «Державы» — по двадцати пяти копѣекъ на человѣка.

№ 1032. Роща, 5 августа 1873 года.

производятся: за *выслугу лѣтъ*, изъ штабсъ-капитановъ въ капитаны: корпуса инженеръ-механиковъ Федоръ Пономаревъ, со старшинствомъ съ 25 іюня сего года; за *выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ подпоручики: боцманъ Каспійскаго экипажа Федоръ Гольмъ, съ назначеніемъ состоять по адмиралтейству.

умершій исключается изъ списковъ: состоящій по резервному флоту, корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Иванъ Водяжскій 2-й.

№ 1033. 5 августа 1873 года.

производятся, за *отличіе по службѣ*, изъ капитановъ 2-го ранга въ капитаны 1-го ранга: командиръ клипера «Изумрудъ» Михаилъ Кумани и командиръ корвета «Бояричь» Василій Сѣрковъ 2-й, оба съ оставленіемъ въ прежнихъ должностяхъ; изъ лейтенантовъ въ капитанъ-лейтенанты: Алексѣй Валдъ 2-й и Федоръ Гессенъ; изъ поручиковъ въ штабсъ-капитаны: корпуса морской артиллеріи Николай Державинскій; корпуса флотскихъ штурмановъ: изъ капитановъ въ подполковники: Семенъ Самохваловъ, Никаноръ Рычegovъ и Михаилъ Хохловъ; изъ штабсъ-капитановъ въ капитаны: Александръ Екимовъ; изъ прапорщиковъ въ подпоручики: корпуса инженеръ-механиковъ Константинъ Петровъ 8-й, со старшинствомъ съ 16-го апрѣля сего года.

№ 1034. На яхтѣ «Держава», 13 августа 1873 года.

производится, за *выслугу лѣтъ*, изъ поручиковъ въ штабсъ-капитаны: корпуса инженеръ-механиковъ Михаилъ Самойловъ, со старшинствомъ съ 29 іюля сего года.

назначаются: состоящій по гвардейскому экипажу, генераль-адъютантъ, вице-адмиралъ Перелешинъ 1-й, Севастопольскимъ градоначальникомъ, съ оставленіемъ въ званіи генераль-адъютанта и по гвардейскому экипажу;

капитаны 1 ранга: завѣдывающій морскою частью въ Севастополѣ Иванъ Попандопуло 1-й, капитаномъ надъ Севастопольскимъ портомъ, младшій помощникъ капитана надъ Кронштадтскимъ портомъ, Николай Рудановскій, завѣдывающимъ кадромъ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ въ томъ-же портѣ.

увольняются въ отпускъ, по болѣзни: капитаны 1-го ранга: инспекторъ классовъ Техническаго училища морскаго вѣдомства Иванъ Тыртовъ 2-й, за границу, на два мѣсяца; *по домашнимъ обстоятельствамъ:* управляющій С.-Петербургскою рѣчною полиціею, Владиміръ Коростоведъ, внутри Имперіи и за границу, на шесть недѣль.

отъ службы, за болѣзнію: завѣдывающій кадромъ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ въ Кронштадтскомъ портѣ, генералъ-маіоръ Александръ Тироль, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію. По Высочайше утвержденному приговору Военно-морскаго суда Кронштадтскаго порта: бывшему командиру шкуны «Самоѣдъ», капитану 2 ранга Василию Среднему и вахтенному начальнику, мичману Николаю Антюкову, объявляется, на основаніи 45-й ст. Военно-морскаго дисциплинарнаго устава, первому—замѣчаніе за то, что, при отправленіи катера въ море, не принялъ мѣръ предосторожности, а второму—выговоръ за то, что допустилъ отвалить отъ шкуны перегруженный катеръ, не доложивъ о томъ командиру.

УМЕРШИЕ ИСКЛЮЧАЮТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ: лейтенантъ Николай Стромилловъ, капитанъ корпуса флотскихъ штабмановъ Θεодосій Зражевскій 1-й и состоявшій по адмиралтейству, подпоручикъ Александръ Коко Мартоонъ 3-й.

№ 1035. 13 августа, 1873 года.

Государь Императоръ, прибывъ сего числа на Травундскій рейдъ для Высочайшаго смотра флоту, состоявшему изъ 46 вымпеловъ, изволилъ произвести тревогу и пожарное ученіе на броненосномъ фрегатѣ «Петропавловскъ», артиллерійское ученіе на корветѣ «Гилякъ», пальбу въ цѣль съ

броненосныхъ батарей, башенныхъ фрегатозъ, лодокъ и мониторовъ, минныя и таранныя упрямленія и общія всѣмъ судамъ десантное и парусное ученія, и оставшіеся вполнѣ доволенъ отчетливымъ исполненіемъ этихъ ученій на всѣхъ судахъ, въ особенноти паруснымъ—на корветѣ «Вояринъ» и фрегатахъ «Свѣтлана» и «Севастополь», и примѣрнымъ порядкомъ на эскадрахъ: броненосной и учебной морскаго училища, а также рвеніемъ и знаніемъ дѣла, выказанными чинами эскадръ, при исполненіи столь разнородныхъ ученій, — Его Величество объявляетъ за сіе душевную Свою признательность Его Императорскому Высочеству Великому Князю Генераль-Адмиралу и Управляющему морскимъ министерствомъ, генераль-адъютанту, адмиралу Краббе; Монѣшнее благоволеніе: начальнику эскадры броненосныхъ судовъ, генераль-адъютанту, вице-адмиралу Бутакову 1-му и всѣмъ флагманамъ, командирамъ, офицерамъ, гардемаринамъ и кондукторамъ судовъ, стоявшихъ на Транзундскомъ рейдѣ; нижнимъ же чинамъ тѣхъ судовъ Его Величество жалуетъ по рублю на человѣка.

№ 1036. Кіевъ, 23 августа 1873 года.

ПРОИЗВОДИТСЯ, за *выслуку мѣтъ*: изъ подпоручиковъ, въ поручики: корпуса инженеръ-механиковъ Александръ Филиповъ 2-й, со старшинствомъ съ 8 сего августа.

НАЗНАЧАЕТСЯ: лейтенантъ Инноентъ Андреевъ 4-й, Военно-Морскимъ слѣдователемъ при Кронштадтскомъ портѣ, съ 1 сего августа.

ЗАЧИСЛЯЮТСЯ: находящіеся въ безсрочномъ отпуску: мичманъ Владиміръ Спицынъ 3-й и корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Владиміръ Васильевъ 8-й, — оба на дѣйствительную службу.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ СРОКЪ ОТПУСКА: капитану 1-го ранга Роману Сорохтину, для излеченія болѣзни, внутри Имперіи, на *четыре* мѣсяца.

УВОЛЬНЯЕТСЯ отъ службы, за *болѣзнію*, капитанъ-лейтенантъ Петръ Шпичгаревъ 1-й, съ пенсіонѣмъ по положенію.

УМЕРШИЙ ИСКЛЮЧАЕТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ: корпуса флотскихъ штурмановъ капитанъ Александръ Шипулинскій.

№ 1037. Ливадія, 30 августа 1873 года.

производится: за отличие по службе, изъ полковниковъ въ генералъ-майоры: корпуса инженеровъ морской стратегической части: начальникъ строительной части въ Кронштадтскомъ портѣ Эйлеръ, съ оставленіемъ въ должности; изъ подполковниковъ, въ подполковники: Евфимъ Кувшинъ и Александръ Павловъ; на основаніи приказа по военному вѣдомству 29 марта 1868 года № 80, изъ капитановъ, въ подполковники: строительнаго отдѣленія Морскаго Техническаго комитета; младшій производитель работъ Иванъ Терентьевъ и дѣлопроизводитель Петръ Янчуковский, — оба съ оставленіемъ въ прежнихъ должностяхъ; за выслугу лѣтъ и по экзамену, изъ гардемариновъ, въ мичманы: Яковъ Подъяпольскій 3-й, Николай Грѣве, Петръ Ивановъ, Дмитрій Шкоть, Александръ Смирновъ, Митрофанъ Валь, Николай Качаловъ, Сергій Мельгуновъ, Петръ Феодосьевъ, Николай Чайковскій, Павелъ Нильсонъ-Гирстъ, Николай Янвулю; изъ кондукторовъ, въ прапорщики: корпуса морской артиллеріи; Василій Стуковъ, Николай Истоминъ, Антонъ Бринкъ, Людвигъ Саноцкій, Петръ Вочаровъ, Алексѣй Коневъ, Василій Ивановъ, корпуса флотскихъ штурмановъ: Дмитрій Гончаровъ, Андрианъ Григорьевъ, Егоръ Влесь, Константинъ Ларионовъ, Николай Филиповскій, Яковъ Ивановъ; корпуса корабельныхъ инженеровъ: Георгій Яковлевъ, Николай Долгоруковъ, Иванъ Яковлевъ, Артуръ Бетхеръ; корпуса инженеръ-механиковъ: Веніаминъ Семущкинъ, Петръ Ермолинъ, Александръ Афонасьевъ 3-й, Александръ Федоровъ, Гаврилъ Гузевичъ, Александръ Устиновъ, Лукьянъ Подгурскій, Людвигъ Иващевичъ, Павелъ Дмитриевъ, Алексѣй Невѣровъ, Степанъ Серединскій, Хрисанфъ Тихановъ, Викторъ Владыкинъ, Александръ Завалишинъ, Николай Спицынъ, Владиміръ Волковъ, Алексѣй Рогозинъ, Петръ Мамонмовъ, Александръ Эи-

гельне, Константинъ Дьяконовъ, Семень Макаронъ, Иванъ Кириковъ, Иванъ Дмитриевъ, Николай Влохъ, Николай Дементьевъ, Михайль Федоровъ, Александръ Тихановъ.

назначаются: главный командиръ Черноморскаго флота и портовъ и военный губернаторъ г. Николаева, состоящій по гвардейскому экипажу, вице-адмиралъ Аркасъ, генералъ-адъютантомъ въ Его Императорскому Вѣличеству, съ оставленіемъ въ прежнихъ должностяхъ и по гвардейскому экипажу.

Размолванному, по Высочайшей конфирмаціи, 10-го января 1872 года, изъ лейтенантовъ въ матросы, нынѣ унтеръ-офицеру Аральской флотиліи, Николаю Зубову, въ вознагражденіе его боевой службы во время Хивинскаго похода, Всемилостивѣйше возвращается прежній чинъ лейтенанта и орденъ Св. Станислава 3-й степени.

№ 1038, 30 августа 1873 года.

производятся, за выслугу лѣтъ и по экзамену: изъ гардемариновъ, въ мичманы: Виталій Марышевъ, Александръ Максимовъ, Петръ Палецкій, Михайль Антипенко, Анатолій Ковальскій, Петръ Гагманъ, Николай Пороменскій, Евгений Малютинъ, Николай Ребиновъ, Николай Васильевъ, Августъ Гласко, Иванъ Тихменевъ, Владиміръ Миклуха, Василій Пичугинъ, Илья Озерецкій, Василій Залѣвскій, Евгений Шоттенъ, Александръ Китаевъ, Густавъ Кивеветтеръ, Анатолій Мартыновъ и Николай Сухановъ; изъ кондукторовъ, въ прапорщики: корпуса морской артиллеріи: Михайль Калижановъ; корпуса флотскихъ штурмановъ: Болеславъ Якубовскій, Александръ Щелкуновъ, Николай Яковлевъ, Николай Смѣльскій, Александръ Остолоповъ и Василій Копьевъ; корпуса инженеръ-механиковъ: Иванъ Подгурскій, Дмитрій Фроловъ, Людвигъ Цимъ и Андрей Чепыжниковъ.

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 883. Красное Село, 23 іюля 1873 года.

производятся, *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ, изъ коллежскихъ въ статскіе совѣтники: старшій врачъ 4-го флотскаго экипажа Макаровъ, съ 15 декабря 1869 года; старшій ординаторъ Николаевскаго Морскаго госпиталя Филиповичъ, съ 25 октября 1871 года; изъ надворныхъ въ коллежскіе совѣтники: младшіе судовые врачи Черноморскаго экипажа: Вѣлоусовъ и Ельфиновъ, — оба съ 15 декабря 1869 года.

переводятся: младшій врачъ 54 пѣхотнаго Минскаго полка, лекаръ Сабининъ, въ морское вѣдомство, съ назначеніемъ младшимъ судовымъ врачомъ въ 1-й Черноморскій флотскій Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала экипажъ.

увольняются въ отпускъ, *по болѣзни*: старшій помощникъ дѣлопроизводителя канцеляріи морскаго министерства, коллежскій совѣтникъ Ершовъ, за границу, на два мѣсяца.

№ 884. На яхтѣ «Александрія», 31 іюля 1873 года.

производятся: *за выслугу лѣтъ*, со старшинствомъ, изъ надворныхъ, въ коллежскіе совѣтники: старшіе судовые врачи флотскихъ экипажей, 1 Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала экипажа: Ловчевъ и Садововъ, и 3 Иванкевичъ и Новикъ; старшій ординаторъ Кронштадтскаго морскаго госпиталя Берендтъ; — всѣ пятеро съ 18 сего іюля; изъ губернскихъ въ коллежскіе секретари: комиссаръ военно-морскаго гимнастическаго заведенія Усачевъ, съ 16 декабря 1870 года; чиновники для усиленія средствъ: Инспекторскаго Департамента Воронинъ, съ 4 февраля 1872 года, и канцелярія начальника комисариатской части Кронштадтскаго порта Абрамовъ, съ 13 февраля сего года; помощникъ дѣлопроизводителя канцеляріи начальника артиллерійской части С.-Петербурскаго порта Кохановъ.

скій, съ 17 сего іюля; въ губернскіе секретари изъ провинціальныхъ секретарей: комиссаръ 2 флотскаго экипажа **Алексѣевъ**, съ 20 апрѣля 1861 года; изъ коллежскихъ регистраторовъ: младшій содержатель магазиновъ по комисариатской части въ Кронштадскомъ портѣ **Тимофѣевъ**, съ 6 сего іюля; *за выслулу мѣтъ и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы: писарь Гидрографическаго Департамента **Вогаевъ**, съ назначеніемъ помощникомъ торговаго содержателя экипажескихъ магазиновъ въ С.-Петербургскомъ портѣ.

переводится: состоящій по Министерству Путей Сообщенія, инженеръ—коллежскій секретарь **Каменовскій**, въ морское вѣдомство, съ назначеніемъ исправляющимъ должность помощника отдѣльнаго строителя маяковъ на Черномъ и Азовскомъ моряхъ.

умирный исключается изъ списковъ: старшій помощникъ дѣлопроизводителя инспекторскаго департамента, на дворный совѣтникъ **Королевъ**.

№ 885. Ропша, 5 августа 1873 года.

производятся, *за выслулу мѣтъ*, со старшинствомъ, изъ коллежскихъ ассесоровъ въ надворные совѣтники: дѣлопроизводитель штаба главнаго командира Кронштадтскаго порта **Марсовъ**, съ 22 іюля сего года; изъ титулярныхъ совѣтниковъ въ коллежскіе ассесоры: аптекарь, провизоръ Владивостокскаго морскаго госпиталя **Вотманъ**, съ 12 января сего года; изъ коллежскихъ секретарей въ титулярные совѣтники: младшій помощникъ дѣлопроизводителя канцеляріи морскаго министерства **Шипшинъ**, съ 1 сего августа.

№ 886. На яхтѣ «Держава», 13 августа 1873 года.

производятся, *за выслулу мѣтъ*, со старшинствомъ, изъ губернскихъ въ коллежскіе секретари: по управленію **Бакинскимъ** портомъ: исправляющій должность оберъ-аудитора **Кашинъ**, съ 25 іюня сего года, и чиновникъ для усиленія средствъ **Варабанщичинъ**, съ 13 іюля сего года.

УВОЛНЯЮТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ, по болѣзни: старшій ординаторъ Кронштадтскаго морскаго госпиталя, коллежскій совѣтникъ **Демжудъ**, за границу, на два мѣсяца.

№ 887. Кіевъ, 23 августа 1873 года.

Производятся, за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ, изъ губернскихъ, въ коллежскіе секретари: содержатель порохово-ваго погреба и учебной батареи въ Николаевскомъ портѣ **Горбатовъ**, съ 23 іюля сего года; чиновникъ для усиленія средствъ канцеляріи морскаго министерства **Дементьевъ**, съ 16-го сего августа.

Опредѣляется въ службу, изъ отставныхъ: коллежскій регистраторъ **Мишенинъ**, съ назначеніемъ въ 5 флотскій экипажъ содержателемъ по артиллерійской части.

№ 888. Ливадія, 30 августа 1873 года.

Производятся, за отличіе по службѣ: изъ тайныхъ, въ дѣйствительные тайные совѣтники: главный инспекторъ медицинской части морскаго вѣдомства, лейбъ-медикъ Высочайшаго двора, состоящій при Его Императорскомъ Высочествѣ Великомъ Князѣ Генералъ-Адмиралѣ **Гауровицѣ**, съ оставленіемъ въ прежнихъ должностяхъ и званіяхъ; изъ статскихъ, въ дѣйствительные статскіе совѣтники: начальникъ типографіи морскаго министерства **Чичаговъ**; изъ коллежскихъ ассесоровъ, въ надворные совѣтники: чиновникъ особыхъ порученій VI-го класса при Управляющемъ морскимъ министерствомъ **Юрьевъ**.

ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ.**ВСЕМИЛОСТИВѢЙШЕ ПОЖАЛОВАНЫ:***Въ 27-й день іюля 1873 года.*

Состоящему при Его Императорскомъ
Высочествѣ Великомъ Князѣ Алексѣ
Александровичѣ, флигель-адъютанту, ка-
питану 1-го ранга Шидлингу . . . Орд. Св. Владимира 3-й
степен.

Въ 10-й (22-й) день іюля 1873 года.

Исправляющему должность помощника
Николаевского полиціймейстера, капи-
танъ-лейтенанту черноморскаго экипажа
Михаилу Прокофьеву 1-му . . . Орд. Св. Станислава 2-й
степен. съ Императорскою во-
роною.

— Государь Императоръ, въ 31-й день іюля 1873 года,
Всемилоствѣйше изволилъ пожаловать орденъ Св. Влади-
мира 4-й степени Его Императорскому Высочеству, коман-
дующему гвардейскимъ экипажемъ, флигель-адъютанту, капи-
тану 1-го ранга, Великому Князю Алексію Александровичу.

О чемъ инспекторскій департаментъ объявляетъ по мор-
скому вѣдомству.

*Въ 31-й день іюля 1873 года.***Капитанамъ 2-го ранга:**

Командиру винтовой шкуны «Персія-
нинъ» Герману Шульцу 2-му . . . Орд. Св. Станислава 2-й
степен.

Командиру канонерской винтовой лод-
ки «Тюлень» Павлу Гусеву . . . Орд. Св. Анны 2-й степен.

Командиру паруснаго транспорта
«Ангстъ» Георгію Бостенко . . . Орд. Св. Станислава 2-й
степен. съ Императорскою во-
роною.

Командиру парусной барки «Нирокъ», капитанъ - лейтенанту Бесарю Середовичу Орд. Св. Станислава 2-й степ.

Командиру пароваго барказа «Скорый», лейтенанту Павлу Кулыгину Орд. Св. Анны 3-й степ.

Корпуса флотскихъ штурмановъ

подпоручикамъ:

Алексѣю Яголеовскому } Орд. Св. Станислава
Александру Варфоломѣеву } 3-й степ.

Состоящему при Управляющемъ Морскимъ Министерствомъ, горному инженеру, статскому совѣтнику Петру Меллеру Орд. Св. Анны 2-й степ. съ Императорскою короною.

Фрегата «Свѣтлана»:

Командиру фрегата, флигель-адъютанту, капитану 1-го ранга Оскару Кремеру Аренда въ 1500 руб., на 12 мѣщ.

Исправляющему должность старшаго офицера, капитанъ - лейтенанту Александру де-Ливрону 2-му. Орд. Св. Владимира 4-й ст.

Лейтенантамъ:

Ревизору Константину Лангу 2-му Орд. Св. Станислава 2-й степ.

Вахтеннымъ начальникамъ:

Ивану Козлову Орд. Св. Анны 3-й степ.

Александру Ергомышеву } Орд. Св. Станислава
Гвард. экип. князю Якову Шаховскому 1-му } 3-й степ.

Петру Римскому-Корсакову 3 му. 189 рублей.

Занимавшемуся по штурманской части на фрегатѣ Валеріану Каваринову Орд. Св. Анны 3-й степ.

Помощникамъ вѣдущимъ начальникамъ:

- Алексѣю Меньшикову } Орд. Св. Станислава
 Александру Бургеру } 3-й степ.

Механикамъ:

- Старшему, поручику Петру Машинину 1-му Орд. Св. Владимира 4-й степ. и 171 руб.

- Младшему, подпоручику Петру Зотову 2-му Орд. Св. Станислава 3-й степ.

Врачамъ:

- Старшему, нынѣ флагманскому доктору Балтійскаго флота, коллежскому совѣтнику Владимиру Кудрину . . . Орд. Св. Владимира 4-й ст.

- Младшему, Владимиру Попову . . . Орд. Св. Станислава 3-й степ.

- Содержателю по шкиперской части, состоящему по Адмиралтейству, поручику Василию Щелунову } Орд. Св. Станислава
 3-й степ.

- Коммисару, губерньскому секретарю Василию Иванову }

- Флагъ-офицеру при начальникѣ эскадры, плававшей съ Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Алексѣемъ Александровичемъ, лейтенанту Стень-Карлу Тудеру Орд. Св. Станислава 2-й степ.

- Оберъ-аудитору Балтійскаго флота, коллежскому ассесору Петру Стерлигову Орд. Св. Станислава 3-й степ.

Корвета «Бояринъ»:

лейтенантамъ,

вахтеннымъ начальникамъ:

- Александру Конжовичу 2-му . . . Орд. Св. Станислава 2-й степ.

Ивану Вроневскому }
 Владимиру Мочульскому } Орд. Св. Станислава
 Геннадию Кандакову 3-му } 3-й степ.
 и Дмитрию Фельзерсаму }

Мичманамъ:

Александрѣ Зидову }
 Кондрату Гассельблату } Орд. Св. Станислава
 Рафану Зотову 3-му } 3-й степ.
 Ревизору барону Эвальду Штабель-
 бергу 3-му }

Старшему артиллерійскому офицеру,
 поручику Константину Щеданову Орд. Св. Станислава 3-й
 степ.

Старшему механику, поручику Алек-
 сандру Федорову 1-му Орд. Св. Станислава 2-й
 степ.

Прапорщикамъ:

Корпуса флотскихъ штурмановъ Фе-
 дору Соколову 2-му } Орд. Св. Станислава 3-й
 Корпуса инженеръ-механиковъ: } степ.
 Григорію Константинову 3-му
 Павлу Машнину 3-му }

Въ 30-й день августа 1873 года.

Начальнику штаба главного коман-
 дира Кронштадтскаго порта, свиты Его
 Императорскаго Величества контръ-адми-
 ралу Федоровскому 1-му Орд. Св. Станислава 1-й
 степени.

Капитанамъ 1-го ранга:

Состоящему при Его Императорскомъ
 Высочествѣ Генераль-Адмиралѣ Сары-
 чеву 1-му } Золотая табакерка, укра-
 шенная брилліантами, съ
 вензелевымъ изображеніемъ
 Имени Его Величества.

Адъютанту Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала барону **Войе** 1-му Арсенда.

Дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникамъ:

Флота генераль-штабъ-доктору **Бушу**. Орд. Св. Анны 1-й ст. Состоящему при управляющемъ морскимъ министерствомъ, горному инженеру **Дорошину** Орд. Св. Владимира 3-й ст.

Дѣлопроизводителю управленія флота генераль-штабъ-доктора, доктору медицины, статскому совѣтнику **Вакуловскому** Орд. Св. Владимира 4-й ст.

О пожалованіи иностранныхъ орденовъ.

Товарищу министра финансовъ, состоящему по морскому вѣдомству, генераль-адъютанту, генераль-лейтенанту **Грейгу** Большая лента ордена Итальянской короны.

Состоящему при Ихъ Императорскихъ Высочествахъ Великихъ Князьяхъ **Сергія Александровичъ** и **Павля Александровичъ**, флигель-адъютанту, капитану 1-го ранга **Арсеньеву** Виртембергскій орденъ Фридриха командерскаго креста 1-го класса.

На принятіе и ношеніе сихъ орденовъ послѣдовало Высочайшее Государя Императора разрѣшеніе флигель-адъютанту **Арсеньеву** 19-го, а генераль-адъютанту **Грейгу** 23 іюля 1873 года.

Его Величествомъ королемъ Италіи, состоящему въ должности гофмейстера двора Его Императорскаго Высочества Великаго Князя **Владимира Александровича**, свиты Его Величества контръ-адмиралу **Вожу**, ордена Итальянской короны большаго креста съ лентою, на принятіе и ношеніе своего, въ 18 день іюня 1873 года, послѣдовало Высочайшее Государя Императора разрѣшеніе.

ПРИКАЗЫ УПРАВЛЯЮЩАГО МОРСКИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ.

№ 83. С.-Петербургъ, 5 іюля 1873 года.

Въ дополненіе приказа моего, отъ 1 минувшаго іюня за № 70, объявляя для руководства по морскому вѣдомству, подробныя программы предметовъ, выпускнаго экзамена и дополнительныхъ предметовъ, изъ которыхъ должны быть испытываемы юнкера флота и унтеръ-офицеры корпусовъ морскаго вѣдомства, для производства въ гердемарины и кондукторы, присовокупляю, что программа англійскаго языка не приложена, такъ какъ экзаменъ изъ этого предмета, долженъ быть исключительно практической (*).

№ 91. С.-Петербургъ, 20 іюля 1873 года.

производятся, за выслушаніемъ и по экзамену, въ кондукторы: корпуса морской артиллеріи, юнкера: Николай Ивановъ и Федоръ Гребницкій; унтеръ-офицеры: Василій Селиверстовъ, Тимофѣй Васовъ, Владиміръ Чигаревъ, Андрей Яковлевъ, Михаилъ Прокофьевъ и Иванъ Чепурновъ; корпуса инженеръ-механиковъ юнкера: Владиміръ Нужновъ и Владиміръ Овлаховскій; унтеръ-офицеры: Иванъ Сергѣевъ, Петръ Савельевъ, Анисимъ Яковлевъ и Алексѣй Красновъ.

назначаются: корпуса инженеровъ морской строительной части капитанъ Никита Поповъ, помощникомъ отдѣльнаго строителя Черноморскихъ и Азовскихъ маяковъ, вмѣсто капитана того-же корпуса Фридриха Везе, который прикомандировывается къ строительному отдѣленію морскаго техническаго комитета; младшій врачъ Ревельскаго флотскаго полуэкипажа, надворный совѣтникъ Людвигъ Кимонтъ, старшимъ ординаторомъ въ Ижорскій морской госпиталь; комиссаръ 8 флотскаго экипажа, провинціальный секретарь Василій Лебедевъ, дѣлопроизводителемъ при управленіи Балтійскою таможенною крейсерскою флотиліею,

(*) Программы разосланы съ приказомъ.

съ оставленіемъ въ означенномъ экипажѣ въ прикомандированіи, для довольствія.

ПЕРЕВОДИТСЯ: лекарскій помощникъ, коллежскій регистраторъ Михаилъ Серединъ, изъ Архангельской флотской роты во 2 флотскій Черноморскій экипажъ.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ СРОКЪ ОТПУСКА: корпуса инженеръ-механиковъ поручику Аркадію Пятакову, для излеченія болязни, внутри имперіи на *одномъ* мѣсяцѣ.

УВОЛЬНЯЮТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ, ВНУТРИ ИМПЕРІИ, по болѣзни: капитанъ-лейтенантъ баронъ Рейнгольдъ Войне 2-й и дѣлопроизводитель конторы надъ Кронштадтскимъ портомъ, статскій совѣтникъ Викторъ Кореневъ, —оба на *два* мѣсяца; *по домашнимъ обстоятельствамъ:* капитанъ 2 ранга Павелъ Гусевъ и лейтенантъ Михаилъ Рамелу, —оба на *три* мѣсяца.

№ 92. С.-Петербургъ, 26 іюля 1873 года.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу главнаго военно-морскаго суда относительно измѣненія 381 и 397 ст. II кн. св. мор. уголов. пост. и примѣч. къ сей послѣдней статьѣ, въ 23 день сего іюля, Высочайше повелѣть соизволилъ:

Впредь до введенія военно-морскаго судебнаго устава по вѣдомству Сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана, главному командиру этихъ портовъ предоставить:

1) Давать слѣдственнымъ дѣламъ о крушеніи и поврежденіи судовъ дальнѣйшее по закону направленіе и разрѣшеніе на общемъ съ прочими слѣдственными дѣлами основаніи, донося лишь о каждомъ случаѣ окончанія таковаго дѣла въ административномъ порядкѣ Управляющему Морскимъ Министерствомъ для доклада Генералъ-Адмиралу, съ подробнымъ изложеніемъ обстоятельствъ происшествія и основаній своего распоряженія.

2) Окончательно утверждать и приводить въ исполненіе приговоры комисіи военнаго суда, учрежденной при тѣхъ портахъ, по всѣмъ военно-суднымъ дѣламъ, за исключеніемъ

дѣлъ: а) о государственныхъ преступленіяхъ, б) соединенныхъ съ убыткомъ казны на сумму свыше 3000 руб.; в) о признанныхъ виновными адмиралахъ, генералахъ, капитанахъ 1 ранга, полковникахъ, экипажныхъ и судовыхъ командирахъ, г) о лицахъ привилегированныхъ званій, лишаемыхъ всѣхъ правъ состоянія или всѣхъ особенныхъ правъ и преимуществъ, а равно объ офицерахъ, чиновникахъ, гардемаринахъ и кондукторахъ, присуждаемыхъ къ разжалованію въ рядовые или матросы или къ исключенію изъ службы; д) о нижнихъ чинахъ, когда они лишаются Высочайше пожалованныхъ знаковъ отличія военнаго ордена и ордена Св. Анны, или медалей съ надписью «за усердіе» и за «спасеніе погибавшихъ». Дѣла эти, а также тѣ изъ дѣлъ о крушеніи и поврежденіи судовъ, по коимъ судятся офицеры, главный командиръ вносить, по установленному порядку, на ревизію главнаго военно-морскаго суда.

3) Въ особенно важныхъ случаяхъ явнаго нарушенія военной дисциплины и другихъ преступленій, требующихъ неотложнаго наказанія виновныхъ, предавать обвиняемыхъ суду по полевымъ уголовнымъ законамъ и подтверждать приговоры военнаго суда съ тѣмъ, чтобы эта чрезвычайная власть употребляема была лишь въ самыхъ крайнихъ случаяхъ, съ должною осмотрительностію и при убѣжденіи въ необходимости немедленнаго и строгаго наказанія виновныхъ, и чтобы о каждой такой конфирмаціи безотлагательно доносимо было, по телеграфу, Управляющему Морскимъ Министерствомъ, для доклада, чрезъ Генераль-Адмирала, Его Императорскому Величеству.

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

№ 93. С.-Петербургъ. 27 іюля 1873 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: содержатель по артиллерійской части въ 5 флотскомъ экипажѣ, коллежскій регистраторъ Герасимъ Левшицъ, содержателемъ артиллерійскихъ магазиновъ въ С.-Петербургскомъ портѣ, вмѣсто состоящаго по адмиралтейству капитана Исая Иванова 1-го, который при-

*

командировывается въ артиллерійской части означеннаго порта.

отчисляется: исправляющій должность помощника отдѣльнаго строителя маяковъ на Черномъ и Азовскомъ моряхъ, коллежскій секретарь Владиміръ Розенбергеръ, отъ настоящей должности, съ прикомандированіемъ въ строительному отдѣленію морскаго техническаго комитета.

№ 94. С.-Петербургъ, 27 іюля 1873 года.

Составленную въ главномъ военно-госпитальномъ комитетѣ инструкцію губернскимъ воинскимъ начальникамъ и начальникамъ уѣздныхъ командъ, по надзору за содержаніемъ больныхъ военнаго и морскаго вѣдомствъ въ гражданскихъ больницахъ и по веденію отчетности о сихъ больныхъ, приложенную къ приказу по военному вѣдомству 8 іюня сего года за № 174, объявляю по морскому вѣдомству въ руководству (*).

№ 95. С.-Петербургъ, 27 іюля 1873 года.

Государь Императоръ, въ 23 день сего іюля Высочайше разрѣшить соизволилъ: 1) строящійся въ С.-Петербургскомъ портѣ, для океанскихъ крейсерствъ, винтовой клиперъ въ 250 силъ, наименовать «Крейсеръ». 2) Поступившій отъ Министерства Удѣловъ въ Сибирскую флотилію парусный бригъ, «Императоръ Александръ II» зачислить въ списки судовъ флота, съ переименованіемъ его «Куриль» и съ оставленіемъ въ Сибирской флотиліи.

Объявляю о семъ по морскому вѣдомству въ надлежащему свѣдѣнію и исполненію.

№ 96. С.-Петербургъ, 27 іюня, 1873 года.

Изъ дѣлъ по заготовленію желѣза для новыхъ судовъ и паровыхъ котловъ усматривается, что портовые управленія нерѣдко заказываютъ на частныхъ заводахъ желѣзо такихъ сортовъ и размѣровъ, которое или имѣется въ портовыхъ

(*) Инструкція разослана при приказѣ.

складахъ или же можетъ быть изготовлено на адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ на готовыхъ уже вальцахъ. Замѣчено также, что ежели при составленіи требованія на желѣзо судостроители и инженеры и справляются съ сортами этого матеріала, имѣющимися въ наличіи порта, то признають эти сорта неподходящими единственно потому, что они разнятся, хотя и весьма мало, отъ размѣровъ и формъ принятыхъ при составленіи чертежей и спецификацій. Послѣдствіемъ такого образа дѣйствій является то, что въ складахъ адмиралтействъ накаплиются изъ года въ годъ значительныя массы годнаго желѣза, которое расходуется лишь случайно и малыми частями. Для устраненія такого нехозяйственнаго обращенія съ портовыми запасами, предлагаю главнымъ командирамъ и командирамъ портовъ подтвердить судостроителямъ и инженеръ-механикамъ, чтобы, при составленіи чертежей и спецификацій на новыя работы, они тщательно освѣдомлялись о сортахъ и размѣрахъ наличнаго желѣза въ складахъ и о формѣ вальцовъ, которыми работаютъ адмиралтейскіе Ижорскіе заводы, и вводили эти сорта въ проектируемыя ими сооруженія, безъ вреда для ихъ легкости и крѣпости. При должномъ вниманіи, достоинство новыхъ работъ отъ этого не будетъ хуже, стоимость же ихъ значительно уменьшится, а время исполненія работъ сократится. На предсѣдатель кораблестроительнаго отдѣленія морскаго техническаго комитета, главномъ инженеръ-механикѣ флота, инспекторахъ кораблестроительныхъ работъ и старшихъ портовыхъ механикахъ лежитъ обязанность наблюдать за исполненіемъ вышеуказаннаго.

№ 97. С.-Петербургъ, 30 іюля, 1873 года.

Принятый на нашихъ военныхъ и коммерческихъ судахъ, для взаимныхъ переговоровъ въ морѣ, сводъ международныхъ морскихъ сигналовъ, предписываю употреблять, для той же цѣли, и на судахъ Балтійской таможенной крейсерской флотиліи.

№ 98. С.-Петербургъ, 31 іюля 1873 года.

Государь Императоръ Всемилостивѣйше повелѣтъ еозво-
лилъ: распространить на морское вѣдомство объявленное,
при приказѣ по военному вѣдомству 13-го сего іюля за
№ 204, Высочайше утвержденное положеніе о награжденіи
нижнихъ чиновъ, за продолжительную и постоянно-усердную
ихъ службу, золотыми и серебрянными медалями, съ над-
писью «за усердіе», для ношенія на шеѣ. О чемъ объявляю
по морскому вѣдомству, съ приложеніемъ копии съ помяну-
таго выше положенія, для надлежащаго руководства.

ПОЛОЖЕНІЕ

О НАГРАЖДЕНІИ НИЖНИХЪ ЧИНОВЪ ЗОЛОТЫМИ И СЕРЕБРЯНЫМИ
МЕДАЛЯМИ, СЪ НАДПИСЬЮ «ЗА УСЕРДІЕ», ДЛЯ НОШЕНІЯ НА ШЕѢ.

Ст. 1. Строевые нижніе чины унтеръ-офицерскаго званія
и нестроевые старшихъ унтеръ-офицерскихъ званій всѣхъ
родовъ войскъ, управленій и учрежденій Военнаго вѣдомства,
равно медицинскіе фельдшера и старшіе аптечные и ветери-
нарные фельдшера тѣхъ-же войскъ, управленій и учрежденій,
въ награду продолжительной и постоянно-усердной службы
и безуворизненнаго поведенія, по особому ходатайству на-
чальства, могутъ быть удостоиваемы золотой или серебряной
медали, съ надписью «за усердіе» для ношенія на шеѣ.

2. Къ награжденію означенными медалями могутъ быть
представляемы:

а) Къ золотой медали:

*Строевые нижніе чины старшихъ унтеръ-офицерскихъ
званій, состоящіе на службѣ не менѣе 25 лѣтъ и при томъ
пробывшіе въ унтеръ-офицерскомъ званіи не менѣе 20 лѣтъ.
Изъ прочихъ же нижнихъ чиновъ строевыхъ унтеръ-офицер-
скихъ званій и изъ нестроевыхъ старшихъ унтеръ-офицер-
скихъ званій,— только состоящіе на службѣ не менѣе 30
лѣтъ, при бытности въ унтеръ-офицерскомъ званіи не менѣе
20 лѣтъ.*

*Старшіе медицинскіе фельдшера, состоящіе на службѣ и
въ унтеръ-офицерскомъ званіи не менѣе 25 лѣтъ.*

Младшіе медицинскіе и старшіе аптечныя и ветеринарныя фельдшера, состоящіе на службѣ и въ унтеръ-офицерскомъ званіи не менѣе 30 лѣтъ.

б) *Къ серебряной медали:*

Строевые нижніе чины старшихъ унтеръ-офицерскихъ званій, состоящіе на службѣ не менѣе 20 лѣтъ и при томъ пробывшіе въ унтеръ-офицерскомъ званіи не менѣе 15 лѣтъ. *Изъ прочихъ же нижнихъ чиновъ строевыхъ унтеръ-офицерскихъ званій и нестроевые старшихъ унтеръ-офицерскихъ званій* только состоящіе на службѣ не менѣе 25 лѣтъ, при бытности въ унтеръ-офицерскомъ званіи не менѣе 20 лѣтъ.

Старшіе медицинскіе фельдшера, состоящіе на службѣ и въ унтеръ-офицерскомъ званіи не менѣе 20 лѣтъ.

Младшіе медицинскіе фельдшера и старшіе аптечныя и ветеринарныя фельдшера, состоящіе на службѣ и въ унтеръ-офицерскомъ званіи не менѣе 25 лѣтъ.

3) Одна только безпорочная выслуга означенныхъ выше сроковъ не даетъ нижнимъ чинамъ права на получение медали, которая жалуется не иначе какъ съ Высочайшаго разрѣшенія, по особому ходатайству начальства.

4) Нижніе чины *строевые* получаютъ медали на Александровской лентѣ, а *нестроевые*—на Владимирской лентѣ. Изъ нестроевыхъ нижнихъ чиновъ получаютъ медали на той же лентѣ, какъ и строевые только: а) имѣющіе знаки отличія военнаго ордена и б) получившіе унтеръ-офицерское званіе во время нахождения въ строю и пробывшіе строевыми унтеръ-офицерами не менѣе 15 лѣтъ.

5) При исчисленіи сроковъ, означенныхъ выше во 2-й статьѣ, исключается время, проведенное въ отставкѣ, въ безсрочномъ и временномъ отпускахъ, но кратковременные отпуска и отпуска по неспособности II ст. не болѣе года не исключаются.

6) Сроки общей службы, выслуга которыхъ требуется для награжденія вышеозначенными медалями, сокращаются для нижнихъ чиновъ, имѣющихъ знаки отличія военнаго ордена, а именно: для имѣющихъ знакъ 4-й степени—на 1 годъ, 3-й степени—на 2 года, 2-й степени—на 3 года и 1-й сте-

пени—на 4 года. вмѣстѣ съ сокращеніемъ общей службы сокращается и срокъ выслуги въ унтеръ-офицерскомъ званіи на столько-же. Сокращеніе это, какъ въ отношеніи общей службы, такъ и въ отношеніи унтеръ-офицерскаго званія, для нижнихъ чиновъ, имѣющихъ знаки отличія военнаго ордена различныхъ степеней, дѣлается по знаку высшей степени.

7) Къ золотой медали съ надписью «*за усердіе*», для ношенія на шеѣ, не могутъ быть представляемы нижніе чины, не имѣющіе таковой-же серебряной медали, пожалованной за безпорочную и примѣрно-усердную службу.

8) Къ награжденію медалями для ношенія на шеѣ отнюдь не могутъ быть представляемы нижніе чины, бывшіе подъ судомъ и по суду не оправданные, а также подвергшіеся какимъ бы то ни было взысканіямъ, съ занесеніемъ ихъ въ штрафную графу послужнаго списка.

Примѣчаніе. Нижніе чины, подвергшіеся взысканіямъ, съ занесеніемъ ихъ въ штрафную графу послужнаго списка, не могутъ быть представляемы къ награжденію означенными медалями даже и въ томъ случаѣ, когда удостоятся прощенія понесенныхъ ими штрафовъ.

9) При пожалованіи золотой медали для ношенія на шеѣ, серебряная медаль не снимается, но носится также на шеѣ, ниже золотой, какъ принято вообще при нѣсколькихъ орденахъ.

10) Представленія о награжденіи медалями восходятъ отъ командировъ отдѣльныхъ частей, по командѣ, къ командующимъ войсками въ округахъ, отъ которыхъ поступаетъ общее представленіе къ военному министру одинъ разъ въ годъ, въ январѣ мѣсяцѣ. Въ тотъ-же срокъ должны быть дѣлаемы представленія о награжденіи этими медалями нижнихъ чиновъ, состоящихъ на службѣ въ управленіяхъ и учрежденіяхъ военнаго вѣдомства, не входящихъ въ составъ военныхъ округовъ.

Всѣ представленія поступаютъ въ главный штабъ, для повѣрки службы представляемыхъ и испрошенія Высочайшаго по нимъ разрѣшенія. О Всемилостивѣйшемъ пожало-

ваніи нижнихъ чиновъ медалями объявляется въ день рожденія Государя Императора.

11) Къ представленіямъ по сему предмету прикладываются только одни послужные списки удостоиваемыхъ награды чиновъ.

12) Нижніе чины, пожалованные медалями, лишаются оныхъ не иначе, какъ по приговору суда, съ соблюденіемъ порядка, установленнаго въ ст. 1020 XXIV св. в. п. 1869 года.

13) Медали, снятыя съ нижнихъ чиновъ по судебнымъ приговорамъ, возвращаются подлежащими начальствами въ капитуль орденовъ.

14) Взамѣнъ утерянныхъ медалей, новыя выдаются не иначе, какъ съ Высочайшаго соизволенія.

15) Нижнимъ чинамъ, пожалованнымъ золотыми и серебряными медалями, воспрещается носить таковыя изъ другихъ какихъ бы то ни было металловъ; наблюденіе за этимъ возлагается на начальствующихъ лицъ.

16) Пожалованныя золотыя и серебряныя медали, остающіяся послѣ умершихъ нижнихъ чиновъ, возвращаются въ капитуль орденовъ.

№ 99. С.-Петербургъ, 1 августа 1873 года.

назначаются: по канцеляріи Морскаго Министерства младшій дѣлопроизводитель, корпуса морской артиллеріи штабсъ-капитанъ Михаилъ Коновотинъ, старшимъ дѣлопроизводителемъ; старшій помощникъ дѣлопроизводителя, коллежскій совѣтникъ Иванъ Ершовъ, младшимъ дѣлопроизводителемъ; чиновникъ для усиленія средствъ, коллежскій секретарь Александръ Янкулію, младшимъ помощникомъ дѣлопроизводителя; штатный кандидатъ на военно-морскія судебныя должности при Кронштадтскомъ военно-морскомъ судѣ, лейтенантъ Ипполитъ Андреевъ 4-й, военно-морскимъ слѣдователемъ при Кронштадтскомъ портѣ; помощникъ содержателя лѣсовъ при С.-Петербургскомъ портѣ, коллежскій регистраторъ Алексѣй Ануфриевъ, комиссаромъ въ 8-й флотскій экипажъ.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ СРОЕЪ ОТПУСКА корпуса инженеръ-механиковъ прапорщику Евгенію Цамутали, по болѣзни, внутри Имперіи, на *два мѣсяца*.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ, по болѣзни: старшій судовою врачъ 5-го флотскаго экипажа, надворный совѣтникъ Степанъ Гумилевъ, внутри Имперіи, на *два мѣсяца*.

№ 100. С.-Петербургъ, 3 августа 1873 года.

Новѣйшіе опыты показали, что гальванической токъ пары желѣза и свинца, погруженныхъ въ соленую воду, значительно сильнѣе, чѣмъ предполагали до сихъ поръ; при замѣнѣ же свинца цинкомъ, этотъ послѣдній, какъ электроположительный металлъ относительно желѣза, будетъ окисляться самъ, сохраняя желѣзо, при томъ окисленіе цинка будетъ медленно и равномерно.

По этому, согласно представленію кораблестроительнаго отдѣленія морскаго Техническаго комитета, совмѣстно съ исправляющимъ должность главнаго инженеръ-механика флота, предписываю: 1) на желѣзныхъ судахъ нашего флота, для устраненія вреда, могущаго происходить отъ вышесказанной причины, впредь не употреблять свинца на оконечностяхъ всасывающихъ трубокъ въ подводной части; 2) на судахъ, на которыхъ подобныя трубки имѣются въ настоящее время, изъ свинца, тщательно наблюдать, чтобы окраска и цементъ около трубокъ были въ полной исправности, точно также, чтобы самыя трубки были окрашены или покрыты лакомъ; 3) свинцовыя трубки на судахъ, изготовляющихся къ выходу въ море или требующихъ ввода въ докъ, замѣнять цинкомъ или эмальированнымъ желѣзомъ.

№ 101. С.-Петербургъ, 6 августа 1873 года.

По засвидѣтельствованію начальства объ отлично-усердной и ревностной службѣ нижепоименованныхъ лицъ, во время кругосвѣтнаго плаванія, объявляю имъ мою благодарность: фрегата «Свѣтлана» лейтенантамъ, вахтеннымъ начальникамъ: Князю Якову Шаховскому 1-му и Александру Глазенапу 2-му, мичманамъ Александру Вута-

кову 4-му, Евгению Тверитинову, Владимиру Власову, Мануилу Озерову 2-му, Виктору Ленишу 2-му. младшему штурману, прапорщику Петру Новицкому 4 му; корпуса инженеръ-механиковъ: прапорщику Леопольду Якобсону, кондуктору Александру Креницыну и содержателю по артиллерійской части, провинціальному секретарю Василию Филипову. Изъ нихъ мнѣ особенно пріятно выразить мою благодарность лейтенанту Князю Шаховскому, за тотъ лестный о немъ отзывъ, который онъ заслужилъ, какъ отъ начальника эскадры, генераль-адъютанта Посьета, такъ и отъ командира фрегата, флигель-адъютанта Кремера; а также особенно благодарю младшаго штурмана, прапорщика Новицкаго и корпуса инженеръ-механиковъ прапорщика Якобсона; корвета «Бояринъ»: корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщику Леопольду Якобсону.

№ 102. С.-Петербургъ, 10 августа 1873 года.

Государь Императоръ, въ 21-й день минувшаго іюля, Высочайше повелѣть соизволилъ: съ окончаніемъ 5-ти лѣтняго срока, на который, въ видѣ опыта, введено въ дѣйствіе Высочайше утвержденное 18 іюня 1868 года положеніе о военной замѣнѣ, объявленное въ приказѣ по военному вѣдомству 2-го августа 1868 г. № 254, а по морскому вѣдомству въ приказѣ Его Высочества Генераль-Адмирала 28 сентября того же года № 105,—прекратить пріемъ въ сухопутныя войска и во флотъ замѣстителей, какъ изъ частныхъ лицъ, такъ и изъ нижнихъ чиновъ и за тѣмъ самое положеніе считать отмѣненнымъ.

Объявляя объ этомъ по морскому вѣдомству къ надлежащему исполненію, присовокупляю, что порядокъ выдачи денежныхъ вознагражденій, опредѣленный означеннымъ положеніемъ, приложенною къ нему инструкцію, а также циркулярами Инспекторскаго Департамента отъ 3 февраля 1870 г. за № 9 и отъ 23-го января сего года за № 8, остается временно въ своей силѣ лишь въ отношеніи тѣхъ замѣстителей, которые состоятъ нынѣ на службѣ, впредь до прекращенія ихъ обязательствъ.

№ 103. С.-Петербургъ, 10 августа 1873 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: корпуса инженеровъ морской строительной части подполковники: Павелъ Федоровъ, младшимъ строителемъ морскихъ казенныхъ зданій въ Кронштадтскомъ портѣ; Василій Соколовъ 2-й, дѣлопроизводителемъ канцеляріи начальника строительной части въ Кронштадтскомъ портѣ; врачъ кадра постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Кронштадскаго порта, надворный совѣтникъ Василій Богдановъ, старшимъ судовымъ врачомъ въ 1-й флотскій Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала экипажъ; командирами паровыхъ барказовъ Балтійской таможенной крейсерской флотилии, лейтенанты: Сергѣй Нелидовъ 2-й—барказа «Лебедь»; Густавъ Роттъ 2-й—барказа «Ласточка», и корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитанъ Василій Салтановъ 1-й—барказа «Чайка».

ЗАЧИСЛЯЮТСЯ: въ управление Балтійской таможенной крейсерской флотилии: корпуса инженеръ-механиковъ поручикъ Владиміръ Соколовъ 3-й; корпуса корабельныхъ инженеровъ подпоручикъ Николай Александровъ 2-й и корпуса морской артиллеріи поручикъ Дмитрій Щелкуновъ; изъ нихъ подпоручикъ Александровъ 2-й, съ отчисленіемъ отъ должности помощника судостроителя, съ оставленіемъ при Кронштадтскомъ портѣ, а прочіе пять съ оставленіемъ въ прежнихъ экипажахъ и полукэкипажѣ, на основаніи положенія о помянутой флотилии.

№ 104. С.-Петербургъ, 10 августа 1873 года.

Построенные въ Англіи, для Балтійской таможенной крейсерской флотилии, паровые барказы «Лебедь», «Ласточка» и «Чайка» на основаніи Высочайшаго разрѣшенія зачисляются въ списки судовъ Балтійскаго флота.

№ 105. С.-Петербургъ, 10 августа 1873 года.

Государь Императоръ, въ 5-й день сего августа, Высочайше разрѣшить соизволилъ: отмѣненную съ 1862 года послыку юнкеровъ флота въ заграничное плаваніе, вповь допустить нынѣ съ тѣмъ, чтобы юнкеровъ, которые, по выслугѣ двухлѣтняго срока въ этомъ званіи, будутъ подлежать производству въ гардемарины во время плаванія, подвергать установ-

ленному для того экзамену по возвращеніи ихъ въ Россію, и тогда выдержавшимъ экзаменъ удовлетворительно, при производствѣ въ гардемарины, считать старшинство въ этомъ званіи со дня выслуги ими двух-лѣтняго срока въ званіи юнкера, а тѣмъ, которые, по неудовлетворительности перваго испытанія, будутъ подвергнуты вторичному экзамену, старшинство въ званіи гардемарина считать только со дня выдержанія экзамена. Въ тѣхъ-же случаяхъ, когда плаваніе судовъ будетъ продолжаться не менѣе трехъ лѣтъ, подвергать выслужившихъ сроки юнкеровъ экзамену на судахъ, особо-учреждаемою для того комиссіею изъ судовыхъ офицеровъ, а относительно считанія старшинства въ званіи гардемарина руководствоваться вышеизложеннымъ правиломъ.

О чемъ объявляю по морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и руководству.

№ 106. С.-Петербургъ, 18 августа 1873 года.

Вслѣдствіе состоявшагося въ текущемъ году Высочайше утвержденного мнѣнія Государственнаго совѣта объ образованіи изъ города Севастополя, съ прилегающею къ нему территоріею, особаго градоначальства, при чемъ въ лицѣ градоначальника соединена должность и командира Севастопольскаго порта, Адмиралтействъ-Совѣтомъ рассмотрѣнъ и одобренъ проектъ временнаго штата управленія Севастопольскаго порта.

Государь Императоръ, въ 13 день сего августа, утвердивъ этотъ штатъ, Высочайше повелѣтъ соизвоилъ: причисливъ Севастопольскій портъ къ портамъ 2-го разряда, подчинить командира порта главному командиру Черноморскаго флота и портовъ съ тѣмъ, чтобы въ хозяйственномъ отношеніи командиру порта были предоставлены права, принадлежащая, на основаніи Высочайше утвержденного 18 іюня 1867 г. положенія объ управленіи морскимъ вѣдомствомъ, командиру Ревельскаго порта.

О такомъ Высочайшемъ повелѣніи, съ приложеніемъ Высочайше утвержденного временнаго штата управленія Севастопольскимъ портомъ, объявляю по морскому вѣдомству для надлежащаго исполненія.

ВРЕМЕННЫЙ ШТАТЪ УПРАВЛЕНІЯ СЕВАСТОПОЛЬСКАГО ПОРТА.

	Число лицъ.	Содержаніе одному.			В С Ѣ М Ѣ.	Въ какомъ разрядѣ полагаются должности.		
		Жалованья.	Столовыхъ.	Квартиры.		По чинурно-изводству.	По пенсиямъ.	По мундиру.
Командиръ порта (онъ же градоначальникъ и комендантъ) . .	1	1600	2000	1400	5000	Сверхъ содержанія по званіямъ Градоначальника и Коменданта.		
Дѣлопроизводитель при немъ . .	1	600	500	400	1500	VII	IV	II
Капитанъ надъ портомъ. . . .	1	1000	1200	800	3000			
Дѣлопроизводитель при немъ . .	1	500	400	300	1200	VIII	V	III
Офицеръ Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ .	1	400	350	250	1000			
— — Инженеръ-Механиковъ . .	1	400	350	250	1000			
— — Морской Артиллеріи . .	1	400	350	250	1000			
Смотритель портовыхъ судовъ. .	1	300	300	200	800	X	VII	IV
Смотритель портовыхъ складовъ .	1	300	300	200	800	X	VII	IV
Офицеръ Морской Строительной части, или Архитекторъ. . .	1	600	500	400	1500	VII	IV	II
Смотритель казенныхъ зданій . .	1	300	300	200	800	X	VII	IV
— казенныхъ земель и садовъ	По числу земель.	и на развѣздъ изъ			1000	ъ до	хода	въсь
Медикъ	По положенію старшій врачъ.	20 А прѣля			1870 г.,	кабъ		
Фельдшеръ	По положенію	1870 года.						
На усиленіе средствъ, наемъ чертежниковъ и сторожей, на освѣтительные припасы и на канцелярскіе расходы по всему управленію Севастопольскаго порта	>	>	>	>	3000			
Итого	>	>	>	>	21600			

Къ сему штату примѣняются примѣчанія къ штатамъ 1860 г. и сдѣланнымъ въ нихъ измѣненіямъ и дополненіямъ, объявленнымъ при приказѣ Управляющаго морскимъ Министерствомъ отъ 10 іюля 1867 г. № 124, по скольку эти примѣчанія, по существу своему, могутъ относиться къ потребностямъ Севастопольскаго порта.

№ 107. С.-Петербургъ, 18 августа 1873 года.

Построенные для Балтійской таможенной крейсерской флотилии, паровые барказы «Копчикъ» и «Нырокъ», на основаніи Высочайшаго разрѣшенія, зачисляются въ списки судовъ Балтійскаго флота.

№ 108. С.-Петербургъ, 20 августа, 1873 года.

назначаются: командирами паровыхъ барказовъ Балтійской таможенной крейсерской флотилии лейтенанты: Михаилъ Глинка 2-й, — барказа «Копчикъ»; Егоръ Проффенъ 2-й, — барказа «Нырокъ». Оба съ оставленіемъ на основаніи положенія о помянутой флотилии въ прежнемъ полуэкипажѣ. Младшій судовой врачъ 3-го флотскаго экипажа, надворный совѣтникъ Евгенийъ Даріоновъ, врачомъ кадра мастеровыхъ и рабочихъ въ Кронштадскомъ портѣ.

переводится корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ, Иванъ Пименовъ 2-й, изъ Каспійской флотилии въ Балтійской флотъ, съ прикомандированіемъ къ 8-му флотскому экипажу.

продолжается срокъ отпуска лейтенанту Алексѣю Долгову 2-му, для излѣченія болѣзни, внутри Имперіи, по первое октября сего года.

№ 110. С.-Петербургъ, 21 августа 1873 года.

Государь Императоръ, по положенію Адмиралтействъ-совета, 31 іюля сего года, Высочайше повелѣтъ соизвоилъ: жень и дочерей нижнихъ чиновъ, содержащихся въ Сѣверовосточной башнѣ, довольствовать провіантомъ наравнѣ съ

семействами заключенныхъ въ военно-исправительной тюрьмѣ морскаго вѣдомства, а именно: женамъ и дочерямъ отъ 7 до 10 лѣтняго возраста производить полную, а дочерямъ, не достигшемъ этого возраста половинную дачу провіанта, предоставивъ право это только проживающимъ на казенныхъ квартирахъ вмѣстѣ съ мужьями женамъ нижнихъ чиновъ и ихъ дочерямъ.

О такомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по морскому вѣдомству для свѣдѣній и надлежащаго исполненія.

№ 111. С.-Петербургъ, 26 августа 1873 года.

производится, за выслуку мѣтъ и по экзамену: юнкеръ 6 флотскаго экипажа Владиміръ **Абаза**, въ гардемаринны.

утверждается: капитанъ-лейтенантъ Александръ **де-Ливронъ 2-й**, въ должности старшаго офицера на фрегатѣ «Свѣтлана».

назначаются: морскаго училища лейтенантъ Василій **Давыдовъ 5-й**, старшимъ отдѣленнымъ начальникомъ въ томъ же училищѣ; младшій помощникъ дѣлопроизводителя инспекторскаго департамента, надворный совѣтникъ Павелъ **Шестаковъ**, старшимъ помощникомъ дѣлопроизводителя въ томъ же департаментѣ.

переводятся: состоящій по адмиралтейству, подпоручикъ Степанъ **Вочарниковъ**, изъ Балтійскаго въ Черноморскій флотъ; чиновникъ для усиленія средствъ комиссаріатской части Кронштадтскаго порта, губернской секретарь Николай **Амосовъ**, въ канцелярію Морскаго Министерства тѣмъ же званіемъ.

продолжается срокъ отпуска: по болѣзни, внутри имперіи, капитану 2 ранга Александру **Панферову**, на два мѣсяца, и исправляющему должность оберъ-аудитора при Бакинскомъ портѣ, коллежскому секретарю Алексѣю **Казанову**, на три мѣсяца.

увольняется въ отпускъ: капитанъ-лейтенантъ Евгеній **Григорашъ 2-й**, для излеченія болѣзни, внутри Имперіи, на два мѣсяца.

№ 112. С.-Петербургъ, 26 августа 1873 года.

Въ виду засвидѣтельствованія начальства объ успѣшномъ окончаніи занятій комиссіею по испытанію печей, предполагаемыхъ къ устройству въ морскомъ госпиталѣ въ Николаевѣ и приспособленію ихъ къ отопкѣ антрацитомъ, мнѣ весьма пріятно выразить мою искреннюю благодарность: предсѣдательствовавшему въ комисіи, совѣщательному члену строительнаго отдѣленія морскаго технического комитета, тайному совѣтнику **Свѣзеву**; членамъ комисіи, главному доктору **Калинковскаго** морскаго госпиталя, дѣйствительному статскому совѣтнику **Венезе**; корпуса инженеровъ морской строительной части полковнику **Соколову 1-му**, старшему врачу 8-го флотскаго экипажа, коллежскому совѣтнику **Раковичу** и дѣлопроизводителю комисіи, младшему врачу гвардейскаго экипажа **Симіюкину**.

Циркуляръ инспекторскаго департамента морскаго министерства № 51, 17 іюня 1873 г.

Инспекторскій департаментъ объявляетъ при семъ по морскому вѣдомству, къ свѣдѣнію и руководству, указъ Правительствующаго Сената, о замѣнѣ существующихъ сборовъ за повышеніе чинами сборомъ при увеличеніи содержанія состоящимъ на государственной службѣ лицамъ (*).

(*) Разосланъ при циркулярѣ.

оф.

ДЕНЕЖНЫЯ ВЫДАЧИ ИЗЪ ОСОБАГО КАПИТАЛА 67 Т. Р.

Списокъ лицамъ, кои по постановленію Адмиралтействъ-Совѣта, состоявшемуся 18 іюля 1873 года (по журналу ст. 28038), опредѣлены единовременныя денежныя выдачи изъ суммы 67 т. рублей, Всемилостивѣйше пожалованной на пособія въ разныхъ случаяхъ чинамъ морскаго вѣдомства.

- 1) Вдовѣ капитанъ-лейтенанта Ангеликѣ Десятовой 100 р.
- 2) Командиру монитора «Лава», 4 флотскаго экипажа капитанъ-лейтенанту Ивану Степанову 5-му 200 —
- 3) Черноморскаго экипажа лейтенанту Дмитрію Прокофьеву 3-му 100 —
- 4) Вдовѣ статскаго совѣтника, доктора медицины, служившаго главнымъ докторомъ Николаевскаго морскаго госпиталя, Елизаветѣ Тремеръ 150 —
- 5) Дочери умершаго генераль-лейтенанта, члена Адмиралтействъ-Совѣта и инспектора корпуса морской артиллеріи, Елизаветѣ Смирнитской 100 —
- 6) 4 флотскаго экипажа корпуса инженеръ-механиковъ штабсъ-капитану Михаилу Абрашзевичу 1-му 100 —
- 7) Вдовѣ лейтенанта Черноморскаго экипажа, Татьянѣ Ермолинской 100 —
- 8) Прикомандированному въ гидрографической части Николаевскаго порта, корпуса флотскихъ штурмановъ капитану Ивану Криницкому 150 —
- 9) Вдовѣ капитана 2 ранга Одескѣ Вальзамъ (на воспитаніе) 200 —
- 10) Отставному маіору 3 ластоваго экипажа Андрею Заглядинскому 75 —

11) Вдовѣ лекаря коллежскаго ассесора, служившаго младшимъ судовымъ врачомъ 2 Черноморскаго своднаго флотскаго экипажа, Ольгѣ Лобановой	100 р.
12) Лейтенанту Мельгунову (для переѣзда въ должности)	120 —
13) Подпоручику корпуса морской артиллеріи Вилкову (на проѣздъ въ должности) . . .	120 —
14) Вдовѣ вице-адмирала Варварѣ Воиль .	300 —
15) Отставному полковнику корпуса штурмановъ Ивану Григоренко	150 —
16) Архангельской флотской роты, корпуса штурмановъ капитану Федору Ермолаеву .	100 —
17) Вдовѣ генераль-маіора Аннѣ Чигирь .	150 —
18) 8 флотскаго экипажа лейтенанту Усову	100 —
19) Дочери умершаго маіора ластовыхъ экипажей, дѣвицѣ Софѣ Лужиной	100 —
20) Губернскому секретарю Федору Иванову (на погребеніе).	50 —
21) Коллежскому регистратору Василію Петрову (на погребеніе)	50 —
22) Отставному генераль-маіору Михаилу Кнслинскому	200 —
23) Отставному тайному совѣтнику, состоявшему по Морскому Министерству, Ильѣ Теряеву	200 —
24) Черноморскаго экипажа, лейтенанту Сергѣю Артюхову	150 —
25) Вдовѣ капитана 1 ранга, Александрѣ Рудневой	100 —
26) Дочери умершаго губернскаго секретаря, служившаго бухгалтеромъ въ Кронштадтской артиллерійской конторѣ, Маріи Вапшаковой	50 —
27) Вдовѣ генераль-маіора, служившаго во 2-мъ рабочемъ экипажѣ, Ольгѣ Шипуновой .	150 —
28) Раненому 3 класса, Черноморскаго экипажа капитану 2 ранга Василію Ильину .	200 —

*

29) Прикомандированному къ морскому училищу раненому 2 класса, капитану 2 ранга Николаю Красовскому	200 р.
30) Вдовѣ отставнаго контръ-адмирала Вѣрѣ Назимовой	150 —
31) 7 флотскаго экипажа капитану 2 ранга Петру Опацкому	200 —
32) Черноморскаго экипажа капитанъ-лейтенанту Каллистрату Сизову (на погребеніе) .	100 —
33) Отставному полковнику портовыхъ экипажей Ивану Янковскому	75 —
34) Вдовѣ подполковника корпуса корабельныхъ инженеровъ, Капитолинѣ Арцеуловой	266 р. 66 к.
35) Вдовѣ чиновника 9 класса, Агафіи Анкудиновой	100 —
36) 2 флотскаго экипажа лейтенанту Ивану Лѣтниковскому	100 —
37) Дочери умершаго капитана рабочихъ экипажей, дѣвицѣ Екатеринѣ Капустиной (на погребеніе).	50 —
38) Вдовѣ отставнаго генераль-маіора корпуса инженеровъ морской строительной части, Софіи Монтеверде (на погребеніе).	250 —
39) Отставному коллежскому ассесору, служившему помощникомъ столоначальника кораблестроительнаго департамента, Тимофѣю Шульгину	50 —
40) Дочери умершаго генераль-лейтенанта, состоявшаго по Морскому Министерству, Елизаветѣ Черниковой	200 —
41) Командиру корабля «Императоръ Николай I», капитану 1 ранга Григорію Гедеонову	300 —
42) Дѣлопроизводителю канцеляріи морскаго училища, капитану 1 ранга Николаю Ханьзову (на экиперовку дочери)	300 —
43) Вдовѣ отставнаго генераль-лейтенанта, состоявшаго по Морскому Министерству, Ольгѣ Милицкой	150 —

44) На погребеніе отставнаго коллежскаго ассессора Андрея Наумова	100 р.
45) Капитану корпуса морской артиллеріи Мѣрному	150 —
46) Вдовѣ коллежскаго секретаря Елиза- ветѣ Сампсоніевской	50 —
47) Капитанъ-лейтенанту Апполону Чегло- кову	150 —
48) 8 флотскаго экипажа корпуса штурма- новъ капитану Алексѣю Воронину (на по- гребеніе).	50 —
49) Младшему помощнику капитана надъ портомъ капитану 2 ранга Рудановскому	200 —
50) Капитанъ-лейтенанту Вахтину	250 —
Всего опредѣлено въ выдачу <i>семь тысячъ сто шесть руб. шестьдесятъ шесть коп.</i>	

Списоѣ лицамъ, коимъ по постановленію адмиралтействъ-Совѣта, состоявшемуся 27 іюня 1873 года (по журпалу ст. 28 014) опредѣлены единовременныя денежныя выдачи изъ суммы 67 т. рублей, Всемилостивѣйше пожалованной на по-собія въ разныхъ случаяхъ чинамъ морскаго вѣдомства.

1) Дочери умершаго чиновника 6 класса, дѣ- вицѣ Софьѣ Акутиной	150 р.
2) Архангельской флотской роты, корпуса штур- мановъ поручику Николаю Чехову	200 р.
3) Отставному контръ-адмиралу Александру Шернерею	300 —
4) Корпуса инженеръ-механиковъ подпоручику Александру Петрову 5-му	150 —
5) Вдовѣ отставнаго подполковника корпуса мор- ской артиллеріи Маріи Антипеню (на экипи- ровке).	100 —
6) Коммисару 1 Черноморскаго флотскаго Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала	

экипажа, титулярному совѣтнику Василію Абросимову (на проѣздѣ въ должности)	100 р.
Прикомандированному въ конторѣ надъ Николаевскимъ портомъ, корпуса корабельныхъ инженеровъ подпоручику Платону Абрамсону . .	150 —
8) Прапорщику корпуса инженеръ-механиковъ Всеволодову	120 —
9) Сестрѣ умершаго подпоручика корпуса корабельныхъ инженеровъ Идѣ Николаевой фонъ-Жемницѣ (на погребеніе брата)	250 —
10) Помощнику дѣлопроизводителя канцеляріи главнаго командира Кронштадтскаго порта, титулярному совѣтнику Петру Рогозинскому . . .	150 —
11) Вдовѣ капитана 2 ранга Екатеринѣ Жеваховой	150 —
12) Завѣдывающему гидрографическою частью Архангельскаго порта, корпуса штурмановъ штабсъ-капитану Петру Мордовину	300 —
13) Вдовѣ надворнаго совѣтника, служившаго секретаремъ при прокурорѣ Кронштадтскаго Военно-морскаго суда, Аниѣ Лоциной	100 —
14) Вдовѣ штабсъ-капитана по адмиралтейству, Татьянѣ Плехановой	200 —
15) Капитану 2 ранга Среднему (на проѣздѣ въ должности)	400 —

ПЕНСИИ И ПОСОБИЯ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ.

Списокъ лицамъ, коимъ назначены пенсіи изъ эмеритальной кассы морскаго вѣдомства въ іюль мѣсяцѣ 1873 года.

Кому именно.	Количество пенсій въ годъ. За какое время службы.	
	Р.	К.
Генераль - маіору, корпуса флотскихъ штурмановъ, Сергію Родіонову	700—	21 за 35 лѣтъ службы.

Маіору, числившемуся по адмиралтейству, Михаилу Петрову	280—90 за 35 лѣтъ службы.
Статскому совѣтнику Антону Ленчевскому	465—56 за 35 лѣтъ службы.
Титулярному совѣтнику Ильѣ Дабзину	157—41 за 25 лѣтъ службы.
Вдовамъ:	
Капитана 2 ранга Федосіи Волтиной	93—36 за 25 л. сл. мужа.
Дѣтямъ:	
Сыну Андрею	} 62—24 за 25 л. сл. отца.
Дочери Ольгѣ	
Капитанъ-лейтенанта Маріи Волосовой	93—63 за 20 л. сл. мужа.
Отставнаго капитана 1 ранга Маріи Богдановой	71—75 за 25 л. сл. мужа.
Отставнаго подпоручика ластовыхъ экипажей, Еленѣ Степановой	34—96 за 25 л. сл. мужа.
Дочерамъ: Евдокии	} 23—30 за 25 л. сл. отца.
Еватеринѣ	
Отставнаго коллежскаго ассесора, Маріи Ивановой	74—91 за 35 л. сл. мужа.
Дѣтямъ:	
Сыну Филиппу	} 74—91 за 35 лѣтъ сл. отца.
Дочерамъ: Евдокии	
Аннѣ	
Отставнаго титулярнаго совѣтника, Вѣрѣ Лисицкой	71—82 за 35 л. сл. мужа.
Дочерамъ:	
Софьи	} 47—88 за 35 л. сл. отца.
Александрѣ	
Отставнаго полковника корпуса флотскихъ штурмановъ, Маріи Ароновой	127—20 за 35 л. сл. мужа.

Отставнаго титулярнаго со- вѣтника, Татьянѣ Корецкой	47—88 за 25 л. сл. мужа.
- Дѣтямъ:	
Сыну Тимофѣю }	47—88 за 25 л. сл. отца.
Дочерямъ: Маріи }	
Евгениі }	
Отставнаго губернскаго се- кретаря, Варварѣ Николае- вой	46—55 за 35 л. сл. мужа.
Дочери отставнаго коллеж- скаго секретаря Егора Яков- лева, Татьянѣ	11—37 за 25 л. сл. отца.
Круглой сиротѣ, дочери от- ставнаго коллежскаго ассесора Гавріила Потапова, Агніи . .	42—60 за 35 л. сл. отца.

По совращенному сроку:

Контръ-адмиралу Констан- тину Вертъе-Делагардъ . .	1143—80 за 17 платн. лѣтъ.
Подполковнику, числивше- муся по адмиралтейству, Се- мену Васильеву	571—90 за 17 платн. лѣтъ.
Штабсъ-капитану, состояв- шему по адмиралтейству, Ев- графу Кровопускову . .	385—70 за 16 платн. лѣтъ.
Коллежскому совѣтнику Кар- лу Тимротъ	684—95 за 17 платн. лѣтъ.
Вдовѣ штабсъ-капитана кор- пуса морской артиллеріи, Ма- рин Петровой	139—65
Дѣтямъ:	} за 12 платн. лѣтъ.
Сыну Николаю }	
Дочери Маріи }	
Итого 34 пенсіонерамъ . .	5595—42

ОТЧЕТЪ О СОСТОЯНІИ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ.

за іюль мѣсяць 1873 года.

(Слушая въ Адмиралтействъ-Совѣтъ 22 августа 1873 года).

О наличномъ состояніи Кассы, о доходахъ и расходахъ оной за іюль мѣсяць 1873 г.

Къ 1 іюля 1873 г. эмеритальнаго капитала состояло:

Наличныхъ денегъ:

По Государственному Банку	34 631 р. 13 к.
— Главному Казначейству.	26 385 — 56 ³ / ₄ —
	<hr/>
	61 016 р. 69 ³ / ₄ к.
Процентныхъ бумагъ на.	10 910 115 р. * —
	<hr/>
	10 971 131 р. 69 ³ / ₄ к.

А съ числившимися за Главнымъ Казначействомъ за купленные кассою аренды

	399 298 р. 30 к.
	<hr/>
	11 370 429 р. 99 ³ / ₄ к.

Приходъ и расходъ въ іюлѣ.

1.

По Государственному Банку.

Приходъ наличныхъ денегъ.

1) Проценты, причитавшіеся съ 1 января по 1 іюля 1873 г., по принадлежащимъ кассѣ:

- а) 5% выкупнымъ свидѣтельствамъ, на 20 700 р. 517 р. 50 к.
- б) 5% билетамъ 1 внутренняго съ выигрышами займа на 5000 р. 125 — * —

в) Свидѣтельствамъ на непрерывный 5 $\frac{1}{2}$ % доходъ по выкупу на 179 000 р.	4 922 р. 50 в.	
г) 5% вкладнымъ листамъ общества взаимнаго поземельнаго кредита, на 177 800 р.	4 445 — » —	10 010 р.
<hr/>		
2) Проценты, находившіеся на купленныхъ въ мартѣ и апрѣлѣ мѣсяцахъ свидѣтельствахъ на непрерывный 5 $\frac{1}{2}$ % доходъ по выкупу, на 228 000 р.		4 468 р. 75 в.
3) Капиталь по вышедшимъ 1 мая 1873 г. въ тиражъ четыремъ вкладнымъ листамъ общества взаимнаго поземельнаго кредита		400 — » —
4) Преміи по курсу на проценты 4445 р., полученные по вкладнымъ листамъ	889 — » —	
И на капиталъ по четыремъ листамъ, вышедшимъ въ тиражъ	200 — » —	1 089 — » —
<hr/>		
5) Переданные изъ Главнаго Казначейства		25 000 — » —
<hr/>		
Итого прихода наличныхъ денегъ по Государственному Банку	40 967 — 75—	
А съ наличными деньгами, оставшимися въ 1 іюля 1873 г. (34 631 р. 13 в.)		(*) 75 598 — 88—
Расхода наличныхъ денегъ по Государственному Банку въ теченіи іюля мѣсяца не было.		

(*) Изъ нихъ на 55 т. р. уже куплены Государственнымъ Банкомъ, для кассы, процентныя бумаги, а остальные деньги подлежатъ передать въ Главное Казначейство на производство пенсій пенсіонерамъ кассы въ теченіе 3 четверти сего года.

Расходъ процентныхъ бумагъ.

Вышедшіе въ тиражъ 1 мая 1873 г. четыре закладныхъ листа общества взаимнаго поземельнаго кредита, въ 100 руб. каждый, на	400 р. > к.
За тѣмъ, въ 1 августа 1873 г., процентныхъ бумагъ эмеритальной кассы состояло на.	10 909 715 — > —

II.

По Главному Казначейству.

Приходъ.

Вычетовъ, отчисленныхъ въ доходъ кассы съ нѣкоторыхъ чиновъ морскаго вѣдомства, по мѣрѣ производства имъ разныхъ денежныхъ выдачъ	2 342 р. 96 к.
А съ наличными деньгами, оставшимися въ 1 іюля 1873 г. (26 385 р. 56 ³ / ₄ к.)	28 728 — 52 ³ / ₄

Расходъ.

1) Возвращено вычетовъ:

а) Поступившихъ въ кассу въ теченіи 1871 и 1872 г. съ такихъ денежныхъ выдачъ, которыя, на основаніи положенія объ эмеритальной кассѣ 1871 года, освобождены отъ вычета 281 р. 80 к.

б) Поступившихъ въ кассу сверхъ 10 платныхъ лѣтъ съ морскихъ чиновъ,

которые не выслужили
права на эмеритальную
пенсію 231 — 92 —

в) Семействамъ чиновъ,
умершихъ на службѣ, на
основаніи 29 ст. положе-
нія объ эмеритальной кас-
сѣ 1871 г., вмѣсто при-
читавшагося имъ едино-
временнаго изъ кассы по-
собія 386 р. 25 к.

899 р. 97 к.

2) Передано въ Государственный Банкъ 25 000 — » —

3) Перечислено въ суммы инвалид-
наго капитала морскаго вѣдомства, не-
правильно поступившіе въ эмеритальную
кассу 24 — 40 —

Итого расхода 25 924 — 37 —

За тѣмъ, къ 1 августа 1873 года въ
остаткѣ наличныхъ денегъ по Главному
Казначейству 2 804 — 15³/₄

Всего же эмеритальнаго капитала
къ 1 августа 1873 года состояло:

Наличныхъ денегъ 78 403 — 03³/₄

Процентныхъ бумагъ на 10 909 715 — »

10 988 118 — 03³/₄

А съ числившимися за Главнымъ
Казначействомъ, за купленные кассою
аренды 399 298 — 30

11 387 416 р. 33³/₄ к.

Подписали: Завѣдывающій дѣлами эмеритальной кассы
М. Пешуровъ и Дѣлопроизводитель *Васильевъ*.

ВѢДОМОСТЬ

У ПЛЕНИИ ИЗЪ ГОСУДАРСТВЕННОГО КАЗНАЧЕЙСТВА КАПИТАЛА СЪ ПРОЦЕНТАМИ ПЛЕННЫМЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЮ КАССОЮ МОРСКАГО ВѢДОМСТВА АРЕНДЫ У ЧИНОВЪ СЕГО ВѢДОМСТВА, ПО 1-Е СЕНТЯБРЯ 1873 ГОДА.

кого пменно.	Ежегодная сумма аренды.	На сколько лѣтъ продана.	Сколько выдано.		Сколько сѣдуетъ къ посту- пленію.		Сколько поступило по 1-е сен- тября 1873 г.		Сколько слѣ- дуетъ къ по- ступленію по сроку окон- чанія аренды.	
			Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.
вице-адмирала <i>Истомина</i> .	2 500	11 л.	20 022	75	27 225	—	25 671	24	1 553	76
вице-адмирала <i>Рим-Корсакова</i> . . .	1 200	12	10 240	58	14 256	—	11 484	—	2 772	—
вице-адмирала ба- <i>Таубе</i>	1 500	12	12 800	70	17 820	—	12 486	37 $\frac{3}{4}$	5 333	62 $\frac{1}{4}$
вице-адмирала <i>По-</i>	1 500	11	12 013	65	16 335	—	11 385	—	4 950	—
капитана 1 ранга <i>Изма</i>	1 000	12	8 533	80	11 880	—	7 590	—	4 290	—
вице-адмирала <i>Изма</i>	2 000	12	17 067	60	23 760	—	14 707	—	9 053	—
вице-адмирала <i>Анжу</i> . .	2 000	10 л. 7 м. 8 д.	17 123	84	20 971	50	13 860	—	7 111	50
вице-адмирала <i>фонъ-Шан-</i>	2 000	7 л. 4 м.	11 488	95	14 520	—	13 860	—	660	—
вице-адмирала <i>Восто-</i> <i>во 2-ю</i>	800	8 л. 7 м. 16 д.	5 276	75	6 833	20	5 544	—	1 289	20
вице-адмирала - лейтенанта <i>Изма</i>	1 500	11 л. 9 м. 27 д.	12 611	10	17 360	12	9 900	—	7 660	12
вице-адмирала <i>Кру-</i> <i>верна</i>	1 500	12 л.	12 800	70	17 820	—	9 900	—	7 920	—
вице-адмирала генералъ-адъ- <i>та Корниловой</i> . .	1 500	16	18 013	05	23 760	—	5 255	26	18 504	74
вице-адмирала - лейтенанта <i>Изма</i>	1 500	11	12 013	65	16 335	—	9 545	25	6 789	75
вице-адмирала <i>Бама</i> . .	3 000	12	25 601	40	35 640	—	18 933	75	16 706	25

У кого именно.	Ежегодная сумма арендн.	На сколько лѣтъ продана.	Сколько выдано.		Сколько слѣдуетъ къ посту- пленію		Сколько поступило по 1-е сен- тября 1878г.		Сколько дуетъ в студлен- срочъ чанигар
			Рубл.	К.	Рубл.	К.	Рубл.	К.	Рубл.
Тайнаго совѣтника <i>Варранда</i>	2 000	12	17 067	60	23 760	—	12 622	50	11 137
Генераль-лейтенанта <i>Амосова</i>	2 000	12	17 067	60	23 760	—	11 924	—	11 836
Вице-адмирала <i>Зеле- наго 1-ю</i>	2 000	12	17 067	60	23 760	—	11 220	—	12 540
Вице-адмирала <i>Бе- ренса</i>	2 000	12	17 067	60	23 760	—	11 220	—	12 540
Капитана 1-го ранга <i>Сарычева</i>	1 000	11 л. 5 м. 15 д.	8 342	61	11 343	75	5 280	—	6 063
Тайнаго совѣтника князя <i>Оболенскаго</i>	2 000	9 л.	13 761	—	17 820	—	8 767	—	9 053
Генераль-адъютанта <i>Грейна</i>	3 000	12	25 601	40	35 640	—	12 960	75	22 679
Вице-адмирала <i>Дюа- меля</i>	2 000	12	17 067	60	23 760	—	7 601	—	16 159
Капитана 1-го ранга барона <i>Шиллинга</i>	1 500	12	12 800	70	17 820	—	5 440	87	12 379
Вице-адмирала <i>На- зимова</i>	2 000	4	6 949	80	7 920	—	7 221	50	693
Генераль-лейтенанта <i>Зеленаго 2-ю</i>	2 000	12	17 067	60	23 760	—	5 863	—	17 897
Вдовы контръ-адми- рала <i>Ивашинцевой</i>	1 500	12	12 800	70	17 820	—	3 889	86	13 930
Генераль-адъютанта <i>фонз-Глазенана</i>	2 000	9	13 761	—	17 820	—	3 801	66	14 518
Вице-адмир. <i>Восвод- скаго 1-ю</i>	2 000	12	17 067	60	23 760	—	2 376	—	21 384
Отставнаго генераль- майора <i>Бряжика</i>	800	5 л. 6 м.	3 654	—	4 356	—	891	33 ¹ / ₄	3 464

кого именно.	Ежегодная сумма аренды.	На сколько лѣтъ продана.	Сколько выдано.		Сколько слѣдуетъ къ поступ- ленію.		Сколько поступило по 1-е сен- тября 1873г.		Сколько слѣ- дуетъ къ по- ступленію по срокъ окон- чанія аренды.	
			Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.
ераль-адъютанта Леяскаго	3 500	12	29 868	30	41 580	—	1 519	12	39 760	88
ераль-адъютанта Норд- го	2 000	12	17 067	60	23 760	—	1 039	50	22 720	50
ераль-адъютанта Нанфи-	3 000	6	14 850	—	17 820	—	1 039	50	16 780	50
тв. ст. совѣтника Оса	1 500	1	1 410	75	1 485	—	495	—	990	—
гель-адъютанта Оса	1 500	12	12 800	70	17 820	—	495	—	17 325	—

писаль: Завѣдующій дѣлами эмеритальной кассы *М. Пешуровъ* и Дѣлопроизводитель
267.

ВѢДОМОСТЬ

ДЕНЕЖНЫМЪ ДОКУМЕНТАМЪ НА КАПИТАЛЫ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

къ 1 августа 1873 г.

1873 года августа 22 дня, Адмиралтействъ-Совѣтъ, на основаніи пунк. 4 ст. 16 Положенія объ Эмеритальной Кассѣ, по Высочайше утвержденному 15 мая 1867 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта, свидѣтельствовалъ денежные документы, принадлежащіе Эмеритальной Кассѣ къ 1 числу сего августа мѣсяца и нашелъ, что всѣхъ такихъ документовъ къ этому числу состояло на сумму *одинадцать миллионѡвъ триста восемьдесятъ семь тысячъ четыреста шестнадцать рубл. тридцать три и три четверти коп.*, какъ показано въ подробной вѣдомости, приложенной къ представленію завѣдывающаго дѣлами эмеритальной кассы отъ 17 сего августа за № 763.

Подписали: *Иванъ Амосовъ, Василій Мецержковъ, Степанъ Воеводскій, Степанъ Лесовскій*, вице-адмиралъ *Беренсъ*, *Михаилъ Пещуровъ* и за директора канцеляріи капитанъ 1 ранга *А. Пещуровъ*.

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число биле-товъ.	На сумму.	
				Рубли.	Коп.
I.					
По Государственному Банку.					
Книга на записку текущаго счета эмеритальной кассы въ Государственномъ Банкѣ, по которой состоитъ въ остаткѣ.	—	—	—	75598	88
и II.					
Росписки Государственнаго Банка въ приемъ на храненіе процентныхъ бумагъ, принадлежащихъ эмеритальной кассѣ морскаго вѣдомства:					

ВЕДОМОСТЬ ДЕНЕЖНЫМЪ ДОКУМЕНТАМЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ 49

Наименованіе документовъ.	№№ росписокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число билетовъ.	На сумму.	
				Рубли.	Коп.
1) На билеты Коммисіи погашенія Государственныхъ долговъ.					
5-го 4% займа	97438	1871 г. Октября 4.	1100	550 000	—
5-го 5% —	8875	1865 г. Января 7.	6	149 500	—
6-го 5% —	8876		3	58 500	—
4% непрерывно-доходные	8877		16	564 865	—
				1322 865	—
2) На облигации Главнаго Общества российскихъ желѣзныхъ дорогъ 4 1/2%					
	113977	1865 г. Января 7.	1960	980 000	—
				980 000	—
3) На 5% выкупныя свидетельства					
	119363	1873 г. Марта 9.	1	162 150	—
	119364	—	1	20 700	—
	119365	—	22	1 694 150	—
	122324	Мая 15.	22	1 806 550	—
				3 683 550	—
4) На билеты 1-го внутренняго 5% съ вышрѣсами займа					
	52889	1868 г. Декабря 14.	50	5 000	—
				5 000	—
5) На билеты 2-го внутренняго 5% съ вышрѣсами займа					
	53824	1869 г. Января 22.	50	5 000	—
				5 000	—
6) На свидетельства на непрерывный 5 1/2% доходъ по выкупу.					
	119469	1873 г. Марта 12.	1	254 000	—
	119470	—	16	1 295 800	—
	119471	—	1	179 000	—
	119472	—	17	1 201 400	—
	128185	Юля 18.	32	228 000	—
				3 158 200	—
7) На билеты Государственной Банка 2-го выпуска					
	112768	1871 г. Апрѣля 30.	33	708 500	—
	89665	Мая 15.	2	6 500	—
	95824	Августа 10.	6	8 250	—
	98878	Ноября 16.	7	7 850	—
	101891	Февраля 18.	6	7 750	—
	101895	—	11	11 000	—
	101896	—	2	300	—
	110242	Юня 28.	32	94 550	—
	111817	Августа 8.	1	500	—
		1872 г.			
	113536	Сентября 29.	3	350	—
	113539	—	7	4 450	—
		1872 г.			
	113541	Сентября 29.	13	107 200	—
	115773	Ноября 28.	8	4 450	—
	115774	—	20	118 150	—
		1873 г.			
	119362	Марта 9.	22	174 200	—

Наименованіе документовъ.	№№ роспис- сокъ.	Время выдачи росписокъ.	Число блан- ковокъ.	Итого на сумму.	
				Рубли.	Коп.
8) На билеты Государствен- наго Банка 3-го выпуска	122828	Мая 15.	24	245 200	—
	64945	1869 г. Сентября 10.	8	1499200	—
9) На 5% закладные листы общества взаимнаго поземельнаго кредита.	127549	1873 г. Юля 5.	1774	1700	—
				177400	—
10) Счетъ Государственнаго Банка на купленные 5% консоли- дированныя облигаціи Россійскихъ железныхъ дорогъ.	128181	1873 г. Юля 18.	171	76800	—
				76800	—
Итого процентныхъ бумагъ.	—	—	—	10909715	—
А съ наличными деньгами. .	—	—	—	10985313	88
По Главному Казначейству.					
Отчетная вѣдомость Главнаго Казначейства за июль мѣсяць 1873 г. о специальныхъ средствахъ Эмеритальной кассы Морскаго вѣ- домства, по которой значится въ остаткѣ къ 1-му августа 1873 года .	—	—	—	2804	15 ³ / ₄
Сверхъ того числится за Глав- нымъ Казначействомъ за приобретен- ныя кассою аренды	—	—	—	899298	80
Всего эмеритальнаго капитала къ 1 августа 1873 года состоятъ .	—	—	—	11987416	83³/₄

Подписали: Завѣдывающій дѣлами эмеритальной кассы *М. Пешуровъ*
и Дѣлопроизводитель *Васильевъ*.

ВѢДОМОСТЬ ВОЕННЫМЪ СУДАМЪ,
НАХОДЯЩИМЪСЯ ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ.

(Исправлено за августъ 1873 г.).

Названіе судовъ.	Ч и с л о				Командиры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Орудій.	Силѣ.	Офицер., гардемар. и кондук.	Нижнихъ чиновъ.		
Въ Тихомъ океанѣ. Винтовой корветъ Витязь	17	360	28	310	К. 2 р. <i>Назимовъ.</i>	14 (26) іюня ушелъ изъ Нагасаки въ Йокогаму.
Винт. клип. Изаумрудъ	7	350	18	177	К. 2 р. <i>Кумани.</i>	29 іюня (11 іюля) прибылъ на рейдъ города Капштата.
Винтов. корветъ Богатырь На пути изъ Кронштадта въ Тихій океанъ.	8	360	30	326	К.-Л. <i>Шафровъ.</i>	14 (26) іюня ушелъ изъ Нагасаки въ Йокогаму.
Винтовой корветъ Аскольдъ	12	360	27	328	К.-Л. <i>Тыртовъ.</i>	31 мая (12 іюня) прибылъ въ Вальпарайзо.

Названіе судовъ.	Число				Командиры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ извѣстіямъ.
	Орудій.	Слѣд.	Офицер., гардемар. и кондукт.	Нижнихъ чиновъ.		
Станционеры въ распоряженіи посольства нашего въ Константинополѣ.						
Винтов. клиперъ Жемчугъ	7	350	21	193	К. 2 р. <i>Геркенг.</i>	20 іюля (1 августа) ушелъ изъ Гибралтара въ Плимуть.
Винтовая шкуна Келасуры	—	60	7	44	К.-Л. <i>Бутаконъ.</i>	7 (19 августа) находился въ Спрѣ. Въ Константинополѣ.
Парох. Тамань	—	180	8	64	К. 2 р. <i>Геромузи.</i>	Въ Константинополѣ.
Винтовая шкуна Таубес.	2	60	7	43	К. 2 р. <i>Лисициноз</i>	Съ 4 (16) мая въ Галацѣ.
На пути изъ Кронштадта въ Средиземное море.						
Броненос. фрег. Князь Пожарскій	8	600	35	455	К. 2 р. <i>Басаринг.</i>	9 (21) августа ушелъ изъ Кля въ Плимуть.

СПИСОКЪ КНИГАМЪ,

ПОСТУПИВШИМЪ ВЪ БИБЛИОТЕКУ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА

ВЪ ПОЛЪ 1873 ГОДА.

- Annuaire de l'Observatoire Royal de Bruxelles.* 1873 année. Bruxelles, 1872. 8°. III. 16453.
- Бѣлавенецъ.* Пятое дополненіе къ сочиненію о девиціи компасовъ и о дигограмахъ. С.-Петербургъ, 1872. 8°. IV. 14660.
- Бѣлявскій.* Донскія гирла. Гидрографическое изслѣдованіе. Съ 5-ю планами. Одесса, 1872. 8°. IV. 16662.
- Vivien de Saint-Martin.* L'année géographique. Année 1872. Paris, 1873. 8°. II. 15709.
- Грицко, Ив.,* Индикаторъ паровыхъ машинъ системы Ричардса. С.-Петербургъ, 1873. 8°. IV. 16649.
- De Lagrene Н.* Cours de Navigation Interieure. Fleuves et rivières. Tome III et atlas. Paris, 1873. 4°. IV. 16065.
- Замѣтки,* Лопманскія за 1872 годъ. С.-Петербургъ, 1873. 8° IV. 12495.
- Инструкція,* капитанамъ товарищества Амурскаго пароходства. С.-Петербургъ, 1872. 8°. V. 16664.
- Инструкція,* распорядителямъ пристаней Амурскаго пароходства. С.-Петербургъ, 1873. 8°. V. 16665.
- Клюковъ.* Гидрографическій обзоръ береговъ залива Петръ Великій, въ Японскомъ морѣ. С.-Петербургъ, 1872. fol. IV. 16400.
- Лоція* Китайскаго моря. Отдѣлъ 1-й; составилъ П. Селивановъ. С.-Петербургъ, 1872. fol. IV. 16661.
- Лоція* Ладожскаго озера; составилъ Шенуринъ. С.-Петербургъ, 1873, 8°. IV. 16648.
- Обзоръ* плаваній къ берегамъ Новой земли. С.-Петербургъ, 1873. 8° IV. 16618.
- Описаніе* маяковъ, башенъ и другихъ предостерегательныхъ знаковъ Россійской имперіи. С.-Петербургъ, 1873. 4°. IV. 16568.

- Описание* морскихъ предостерегательныхъ знаковъ по Финскому и Рижскому заливамъ, Балтійскому морю и Монзунду. С.-Петербургъ, 1873. 8°. IV. 16663.
- Отчетъ* артиллерійскаго отдѣленія морскаго техническаго комитета за 1872 годъ. С.-Петербургъ, 1873. 8°. IV. 16327.
- Отчетъ* директора гидрографическаго департамента вице-адмирала Зеленаго за 1871 годъ. С.-Петербургъ, 1872. 8°. IV. 14178.
- Руководство* къ употребленію англійскаго морскаго мѣсяцеслова, подъ названіемъ «Nautical Almanac» на 1874 годъ. С.-Петербургъ, 1872. 8°. III. 6289.
- Сорнелъ* Морское дно. С.-Петербургъ, 1873. 8°. IV. 16666.
- Таблицы*, для сравненія иностранныхъ линейныхъ мѣръ съ русскими. С.-Петербургъ, 1872. 8°. III. 16539.
- Тарифъ* преломляющимъ (діоптрическимъ) аппаратамъ для маяковъ. С.-Петербургъ, 1872. 8°. IV. 16629.
-

ИЗВЛЧЕНІЕ ИЗЪ ОТЧЕТА ДИРЕКТОРА ГИДРОГРАФИЧЕСКАГО ДЕПАРТАМЕНТА.

ЗА 1871 ГОДЪ.

Дѣйствія Гидрографическаго Департамента въ продолженіи 1871 года состояли: 1) въ распоряженіяхъ по производству морскихъ съемокъ и промѣровъ въ нашихъ моряхъ; 2) въ устройствѣ и содержаніи маяковъ, входныхъ огней, башенъ и другихъ предостерегательныхъ знаковъ для безопасности плаванія по нашимъ морямъ, равно какъ и спасительныхъ станцій, и сообщеніи всѣхъ перемѣнъ по лоци морей всего земнаго шара; 3) въ изданіи правилъ, руководствъ, таблицъ, до гидрографіи и безопасности на морѣ относящихся; въ составленіи, исправленіи и гравированіи картъ; выдѣлкѣ, исправленіи и испытаніи инструментовъ и снабженіи всѣми этими предметами судовъ; 4) въ разсмотрѣніи вахтенныхъ журналовъ, астрономическихъ, метеорологическихъ и магнитныхъ наблюденій, произведенныхъ на судахъ и обсерваторіяхъ, и въ сношеніяхъ съ иностранными корреспондентами; 5) въ организаціи метеорологическихъ станцій и устройствѣ семафоровъ.

І. СЪЕМКИ И ПРОМѢРЫ.

Гидрографическія работы въ Балтійскомъ морѣ, въ 1871 году, были продолженіемъ работъ предшествовавшихъ лѣтъ. Такъ, въ Абоскихъ и Оландскихъ шхерахъ, Балтійская гидрографическая экспедиція продолжала изслѣдованіе лодманскихъ фарватеровъ между Юнгфрузундомъ и Бергхамномъ.

Съ 4 іюня по 7 сентября, снято мензулою 295 острововъ и сдѣланъ шлюпочный и судовой промѣръ на пространствѣ 55 квадратныхъ верствъ; при чемъ съ лотомъ пройдено 1246 линейныхъ верствъ, глубина измѣрена 74 475 разъ и обслѣдовано 144 банки. Сверхъ того, продолжались наблюденія и надъ подъемомъ береговъ шхеръ Финскаго залива, и оказалось, что уровень воды 1871 года понизился, сравнительно съ уровнемъ, опредѣленнымъ въ 1839 году: у Скотланда на $4,0^{\circ}$, у Юссарэ на $10,1^{\circ}$ и у Тверминнэ $11,6^{\circ}$.

Для продолженія обозначенія фарватеровъ шхеръ Финскаго залива, помощью естественныхъ и искусственныхъ створовъ, съ цѣлью плаванія по шхерамъ независимо отъ лоцманскаго огражденія, были назначены три винтовые лодки, которыя, работая съ 29 мая по 14 октября, обозначили створами 13 фарватеровъ. При этомъ снято посредствомъ камеръ-обскуры, для лоціи этихъ фарватеровъ, 15 видовъ; покрашено вновь на скалахъ 68 пятенъ и устроено 6 пирамидокъ.

Особая коммисія на пароходѣ «Ладога», плавая съ 12 іюня по 1 сентября, окончила обзоръ Финляндскихъ шхеръ, обслѣдовала новый фарватеръ въ г. Маріехамну, въ Оландскихъ шхерахъ, и опредѣлила точное положеніе и глубину мористыхъ банокъ: Вестернаглярне и Карлсонсгрудъ, въ Ботническомъ заливѣ, назначенныхъ на наши карты съ шведскаго атласа Клинта.

Шкуна «Секстанъ» сдѣлала топографическую съемку Перновской гавани и промѣръ на барѣ рѣки Перновы.

Въ сѣверной части Ботническаго залива продолжалась съемка и промѣръ въ югу отъ рѣчки Пюхалоки: зимою, съ 8 марта по 18 апрѣля, и лѣтомъ, съ 29 мая по 26 августа. Работы этого года доведены до рѣки Раумо, при чемъ пройдено съ промѣромъ 4570 линейныхъ верствъ, покрывающихъ площадь въ 374 квадратныя версты и снято мензулою, по контуру берега, 132 линейныя версты.

Промѣрные работы около Кронштадта и въ Невской губѣ продолжались также зимою и лѣтомъ. Зимнія работы, начатыя 16 января, продолжались до 25 марта и заключа-

лись въ промѣрѣ участка, предназначеннаго къ углубленію для безопаснаго по немъ движенія мониторовъ. Лѣтнія работы, продолжавшіяся съ 19 мая по 16 сентября, служили къ подробнѣйшему выясненію рельефа дна Невской губы и Большаго Кронштадтскаго рейда. При этихъ работахъ пройдено съ промѣромъ, по параллельнымъ линіямъ, съ подробностью черезъ 4,5 и 25 сажень, 713 линейныхъ верстъ, покрывающихъ площадь въ 36 квадр. верстъ; при чемъ сдѣлана съемка Петергофской и Лисьеносской гаваней и всѣхъ фортовъ на Большомъ Кронштадтскомъ рейдѣ.

На Бѣломъ морѣ, гидрографическія изслѣдованія заключались, по обыкновенію, въ промѣрѣ всѣхъ трехъ баровъ рѣки Сѣверной Двины; а потому устье этой рѣки можно считать, на всемъ протяженіи нашей сѣверной границы, единственнымъ пунктомъ, имѣющимъ современное гидрографическое изслѣдованіе. За тѣмъ, все остальное пространство Бѣлаго моря и Сѣвернаго океана далеко не удовлетворяетъ современному требованію гидрографіи. При желаніи же правительства развить экономическое благосостояніе Поморскаго края, гидрографическое изслѣдованіе водъ, омывающихъ наши сѣверные предѣлы, является весьма важною потребностью.

Продолжая, за тѣмъ обзоръ, гидрографическихъ работъ на нашихъ южныхъ моряхъ, приходится, къ сожалѣнію, сказать, что гидрографическія изслѣдованія на Каспійскомъ морѣ, въ минувшемъ году, подобно какъ и въ 1870 году, имѣли самый незначительный результатъ. Бакинскій портъ, по недостаточному числу судовъ въ Каспійской флотилии, при усиленномъ требованіи ихъ для потребностей Кавказскаго вѣдомства и военнаго крейсераства въ Астрабадскомъ заливѣ, не могъ отдѣлить въ экспедицію ни одного судна; а потому всѣ работы минувшаго года на Каспійскомъ морѣ состояли въ шлюпочномъ промѣрѣ Бакинскаго рейда и въ наблюденіяхъ для опредѣленія магнитныхъ координатъ въ г. Баку.

Покойнымъ контръ-адмираломъ Ивашинцовымъ былъ составленъ проектъ систематическаго гидрографическаго из-

*

слѣдованія Чернаго моря. Проектъ этотъ, въ началѣ отчетнаго года, удостоился одобренія Его Высочества Генераль-Адмирала, и по открытіи кредита на эти работы, Гидрографическій Департаментъ, въ апрѣлѣ мѣсяцѣ, организовалъ экспедицію, снабдивъ ее всѣми необходимыми инструментами. Для одновременнаго начатія работъ, экспедиція была раздѣлена на три отдѣльныя части: хронометрическую, съемку сѣвернаго берега и съемку Кавказскаго берега. Въ продолженіи лѣта выполнено слѣдующее: посредствомъ перевозки 15 хронометровъ связаны съ Севастополемъ 14 пунктовъ, лежащихъ по нашимъ берегамъ Чернаго и Азовскаго морей, между Поти и Цареградскимъ устьемъ Днѣстровскаго лимана; на сѣверномъ берегу Чернаго моря, на основаніи измѣреннаго базиса, сдѣлана триангуляція и топографическая съемка отъ мыса Аджіакъ до Дофиновки, на пространствѣ 135 кв. верстъ, и прибрежнымъ промѣромъ изслѣдована площадь въ 66 кв. верстъ; работы у Кавказскаго берега заключались: въ проложеніи сѣти треугольниковъ (на основаніи бока треугольника Кавказско-Крымской триангуляціи) отъ оконечности косы Тузлы до Анапы, въ топографической съемкѣ 135 кв. верстъ, занимающихъ протяженіе по контуру берега въ 65 линейныхъ верстъ, и въ судовомъ промѣрѣ пространства въ 262 кв. версты, между Анапою и Тузлою. Сверхъ этихъ работъ, въ Черномъ морѣ произведены частныя изслѣдованія: въ Цареградскомъ устьѣ рѣки Днѣстра, въ судоходныхъ гирлахъ рѣки Днѣпра, въ Корабельномъ каналѣ Днѣпровскаго лимана, въ Сарыбулатской (Бакальской) бухтѣ, въ рѣкѣ Бугъ и Ингульскомъ каналѣ, въ южной Севастопольской бухтѣ и у Кинбурнской косы.

Въ Восточномъ океанѣ.

Въ отчетѣ за 1870 годъ было заявлено, что занимавшійся хронометрическою связью между нашими портами въ Восточномъ океанѣ, лейтенантъ Старицкій, вызвавъ оттуда обратно въ Петербургъ, для окончательной разработки на-

блюденій, произведенныхъ имъ въ промежутокъ времени съ 1866 по конецъ 1870 года. Возвратившись въ Кронштадтъ, на клиперѣ «Всадникъ», въ навигацію 1871 года, г. Старицкій въ настоящее время занятъ при Гидрографическомъ Департаментѣ разработкою матеріаловъ, собранныхъ имъ во время производства порученныхъ ему работъ.

Въ ежегодныхъ отчетахъ за предшествовавшіе годы упоминалось, обыкновенно, отрывочно о ходѣ работъ его; въ настоящее же время, по полученіи отъ него подробнаго отчета, Гидрографическій Департаментъ находитъ возможнымъ, въ одномъ общемъ очеркѣ, представить результатъ его полезной и энергической дѣятельности на пользу русской гидрографіи въ моряхъ Восточнаго океана.

Отправившись изъ Россіи, въ 1866 году, на корветѣ «Аскольдъ», г. Старицкій рассчитывалъ, по прибытіи въ мѣсту работъ, въ Восточный океанъ, воспользоваться однимъ изъ судовъ Сибирской флотиліи или отряда Тихаго океана, съ специальнымъ назначеніемъ онаго для цѣлей гидрографическихъ; но, по прибытіи туда, онъ былъ поставленъ въ совершенно иныя условія, чѣмъ это предполагалось при его отправленіи. Ни Сибирская флотилія, ни отрядъ судовъ Тихаго океана, ни разу не могли отдѣлать особаго судна, съ специальнымъ назначеніемъ для гидрографіи и ему пришлось, во все время пребыванія его въ Тихомъ океанѣ, плавать, по преимуществу, съ десантами, пассажирами и грузами, т. е. на судахъ, выполнявшихъ порученія, постороннія гидрографическимъ цѣлямъ; идти туда, куда направлялъ случай и дѣлать то, что оказывалось сподручнымъ. При такомъ порядкѣ вещей, послѣдовательность въ переходахъ, система и порядковъ были немислимы и это усложняло дѣло лишнимъ трудомъ. Для опредѣленія тридцати восьми астрономическихъ пунктовъ, онъ долженъ былъ, въ теченіи 5 лѣтъ, произвести 350 наблюдений и проплыть 20 000 миль, а между тѣмъ, располагая особымъ для сего судномъ, все это можно было бы исполнить въ нѣсколько разъ скорѣе, при производствѣ лишь 150 наблюдений и при плаваніи много что въ 8000 миль. Въ

дѣйствительности же, за время производства хронометрической связи, ему пришлось, плавая на однихъ и тѣхъ же судахъ (на «Алеутѣ» 4 раза, на «Востокѣ» 3 раза, на «Варягѣ», «Америкѣ» и «Всадникѣ» по 2 раза), тѣмъ не менѣе, сдѣлать 30 переборокъ съ хронометрами съ судна на судно и на берегъ. При всемъ томъ, имъ выполнено слѣдующее:

1) *Часть астрономическая.* Произведены береговья наблюденія для вывода широтъ и долготъ 38 пунктовъ, на пространствахъ отъ 32° до 62° N широты и отъ 125° до 160° W долготы; 15 изъ этихъ пунктовъ находятся на принадлежащемъ намъ Маньчжурскомъ берегу Японскаго моря, 12 на островѣ Сахалинѣ, 5 въ Охотскомъ морѣ, 3 на Японскихъ островахъ и 3 въ Китайскихъ водахъ. Пункты эти слѣдующіе: *Новгородская гавань* (*), въ заливѣ Посъетъ, заливъ Славянской, *Владивостокъ*, островъ Аскольдъ, *гавань Находка*, деревня Александровская, на р. Сучанъ, гавань Св. Преображенія, *Тихая пристань*, въ заливѣ Св. Ольги, заливъ Св. Владиміра, *Императорская гавань*, *мысъ Быки*, *заливъ Де-Кастри*, *мысъ Лазаревъ*, *мысъ Джаорэ*, *г. Николаевскъ*, гавань Куэгда, *постъ Дуэ*, *рѣка Сертунай*, *мысъ Ламанонъ*, *постъ Косунай*, бухта Поро-Томари, на островѣ Монеронѣ двѣ точки: *мысъ Крильонъ* и *постъ Корсаковъ*, *Детнадцати-футовая гавань* въ заливѣ Буссэ, *постъ Найбучи*, Охотскъ, Гижига, въ Петропавловскѣ: *портъ*, *маяки* и *точка* въ Тарьинской губѣ, *Хакодате*, *Токогама*, *Нагасаки*, *Шангай*, *Гонъ-Конгъ* и *Манилла*. Всѣ 38 пунктовъ связаны между собою переносомъ времени не менѣе какъ на 9 столовыхъ хронометрахъ, при чемъ 12 главныхъ пунктовъ имѣютъ двойные и тройные переѣзды, а для двухъ изъ нихъ, Посъета и Владивостока, такъ и многократные переѣзды; послѣдніе могутъ служить для вывода компенсаціи хронометровъ въ контроль тѣмъ, которые опредѣлялись обыкновеннымъ способомъ, по зимнимъ наблюденіямъ въ искусственныхъ температурахъ. Произведенныя хронометрическія

(*) Пункты, — набранные курсивомъ, главныя.

связи введены въ соединеніе съ лучшими изъ существующихъ въ Тихомъ океанѣ, какъ русскихъ, такъ и иностранныхъ работъ, и, кромѣ того, имъ придана и самостоятельность, черезъ опредѣленіе абсолютной долготы главнаго пункта Владивостока, по 6 покрытіямъ звѣздъ луною.

Наблюденія для опредѣленія широты и времени, производились вертикальнымъ кругомъ Репсольда и, только въ рѣдкихъ случаяхъ, универсальнымъ инструментомъ Брауера. Наблюдались по преимуществу звѣзды попарно, для времени—близъ О и W вертикаловъ, а для широты близъ—N и S меридіановъ. Общее число сдѣланныхъ астрономическихъ наблюденій простирается до 350, изъ нихъ болѣе 300 звѣздныхъ, каждое въ 8, а изрѣдка въ 6 и въ 4 наведенія.

Для 185 наблюденій уже сдѣланы болѣе или менѣе полныя предварительныя вычисленія и по нимъ получены первые выводы для 22 пунктовъ, изъ которыхъ 13, еще въ 1869 году, послужили основаніемъ для составленія двухъ предварительныхъ картъ Сахалинскаго пролива, литографированныхъ химическою тушью въ Гидрографическомъ Департаментѣ въ 1870 году. Для полученія окончательныхъ выводовъ изъ всѣхъ наблюденій г. Старицкаго, понадобится еще много труда и времени, но за то, по доведеніи вычисленій до надлежащей полноты, получится надежная хронометрическая связь нашихъ портовъ Японскаго и Охотскаго морей между собою и связь ихъ съ главными портами Китая и Японіи, черезъ что образуется непрерывная цѣпь хронометрическихъ связей отъ Сингапура, или даже Батавіи, у экватора, до крайнихъ предѣловъ Охотскаго моря: Охотска и Гижиги на сѣверѣ. Быть можетъ, что результаты, полученные изъ наблюденій г. Старицкаго, и не будутъ имѣть той научной полноты и строгости, какими отличаются работы подобнаго рода въ Европейской Россіи, такъ какъ онъ не располагалъ, ни выборомъ обстоятельствъ, ни временемъ, ни средствами передвиженія, а пользовался переходами разныхъ судовъ, имѣвшихъ различныя порученія, но, все-таки, можно надѣяться, что окончательные выводы изъ наблюденій будутъ столь точны, что на нихъ

смѣло можно будетъ основать исправленіе русскихъ картъ азіатскаго берега Восточнаго океана. Жаль только, что на нѣкоторыхъ мѣстахъ русскаго берега нѣтъ новѣйшихъ опредѣленій, а преемникъ г. Старицкаго, лейтенантъ Елагинъ, не имѣя въ своемъ распоряженіи никакого судна, не можетъ пополнить этотъ пробѣлъ своими наблюденіями.

2) *Часть магнитная.* Склоненіе компаса опредѣлено въ 20 пунктахъ, при чемъ въ 7 мѣстахъ оно найдено по 2 раза. Всѣ опредѣленія произведены магнитнымъ теодолитомъ, и каждое опредѣленіе имѣло по 8—12 наведеній. Наклоненіе опредѣлено въ 16 пунктахъ инclinаторомъ, въ большинствѣ случаевъ по двумъ стрѣлкамъ;—каждое наблюденіе въ 16 наведеній. Горизонтальное напряженіе магнитной силы наблюдалось въ 4 мѣстахъ.

Въ спискѣ астрономическихъ пунктовъ, представленномъ въ 1870 году въ Департаментъ, помѣщены предварительные выводы изъ магнитныхъ наблюденій; часть изъ опредѣленій склоненія компаса, соотвѣтствующая Сахалинскому проливу, вошла на карты этого пролива, изданныя Департаментомъ въ 1870 году.

Подобно астрономическимъ наблюденіямъ, всѣ магнитныя наблюденія требуютъ пересмотра, перевычисленія, введенія поправокъ и контроля.

3) *Часть гидрографическая.* Произведены мензульная съемка и шлюпочный промѣръ пяти якорныхъ стоянокъ и бухтъ острова Сахалина и одной гавани на островѣ Ессо, именно: рейда передъ Путятинскими каменно-угольными копами (Сертунай), поста Косунай, бухты Поро-Томари, Корсаковскаго поста, внутренняго Хакодатскаго рейда и новооткрытой гавани Куэгда, на сѣверномъ берегу Сахалина; изъ нихъ, для пяти первыхъ, составлены планы, налитографированные химическою тушью въ 1870 и 1871 годахъ. Произведенъ промѣръ кругомъ острова Монеронъ, описана береговая черта его, частью береговою съемкою, частью же съ судна, и составленъ планъ острова, тоже налитографированный химическою тушью въ 1871 году. Произведены: морская съемка и промѣръ, по курсу, на протяженіи 100 миль вдоль за-

паднаго берега острова Сахалина, отъ Дуэ до Путятинской каменно-угольной ломки и отъ мыса Отасу до поста Косунай. На основаніи 13 астрономическихъ пунктовъ, опредѣленныхъ г. Старицкимъ, и 2 пунктовъ, опредѣленныхъ гг. Рашковымъ и Клыковымъ, составлены упомянутыя выше двѣ карты Сахалинскаго пролива, въ масштабѣ 5,7 и 6,5 ит. мили въ дюймѣ. Кромѣ матеріаловъ изъ прежнихъ картъ, въ эти новыя карты помѣщены всѣ новѣйшія гидрографическія и топографическія работы, произведенныя въ этой мѣстности до 1869 года.

Сверхъ того, во время плаванія въ водахъ Восточнаго океана, онъ собралъ образцы морскаго грунта и составилъ коллекцію морскихъ водорослей, которые и принесъ въ даръ Императорской Академіи Наукъ. Образцы грунта, числомъ около 30, взяты съ различныхъ глубинъ, до 1650 саж., при чемъ означена большею частью и замѣченная на этой глубинѣ температура воды. По отзывамъ гг. академикомъ Шренка и Максимовича, приношеніе г. Старицкаго должно быть признано весьма интереснымъ и цѣннымъ, не только по весьма тщательному и изящному приготовленію экземпляровъ и точному обозначенію мѣстонахожденій, но и особенно потому, что самое значительное количество собранныхъ экземпляровъ приходится на такія русскія побережья, которыя до сихъ поръ еще вовсе не изслѣдованы въ альгологическомъ отношеніи (Сахалинъ и Де-Кастри), или на мѣстности еще малоизвѣстной (островъ Нипонъ въ Японіи).

Хотя означенныя выше гидрографическія работы и принесли уже пользу мореплавателямъ, но онѣ захватываютъ слишкомъ незначительное пространство, въ сравненіи съ тѣмъ, что остается еще сдѣлать, даже въ одномъ Японскомъ морѣ, гдѣ, до сихъ поръ, огромныя пространства въ сотни миль, остаются безъ описи, безъ промѣра, значатся на картахъ пунетиромъ и представляются невѣдомыми странами, хотя и стоятъ на пути главнаго движенія судовъ, какъ Маньчжурскій берегъ отъ залива Св. Владимира до Императорской гавани и далѣе, до залива Де-Кастри, прости-

рающійся слишкомъ на 900 миль, и Уссурійскій заливъ, составляющій половину залива Петра Великаго. Кромѣ того, восточный и сѣверный берега острова Сахалина, отчасти и западный его берегъ съ примѣтными горами, часть берега Амурскаго лимана, берегъ острова Ессо и полуострова Кореи, а также W берегъ острова Нипона, съ прилегающими малыми островами,—все это еще ждетъ себѣ описи, и опись эта, по громадности пространства, могла бы быть поприщемъ дѣятельности нѣсколькихъ судовъ и многихъ лицъ на многіе годы. А потому остается пожелать, чтобы скорѣе настала возможность, отдѣльные единичные труды, замѣнить трудами большой, правильно организованной гидрографической экспедиціи.

II. УСТРОЙСТВО И СОДЕРЖАНИЕ МАЯКОВЪ И ДРУГИХЪ ПРЕДОСТЕРЕГАТЕЛЬНЫХЪ ДЛЯ МОРЕПЛАВАТЕЛЕЙ ЗНАКОВЪ.

Маяки Балтійскіе.

Въ 1871 году, въ продолженіи всей навигаціи, освѣщались непрерывно 36 береговыхъ маяковъ Балтійскаго управленія. Изъ числа ихъ, 4 въ теченіи всего годичнаго времени, а именно: на военномъ углу въ Кронштадтѣ (*), Оденсгольмскій, Люзерортскій (**), и большой Либавскій.

На остальныхъ 32 береговыхъ маякахъ освѣщеніе прекращалось только тогда, когда въ виду каждаго изъ нихъ порознь море покрывалось сплошною массою льда. Такимъ образомъ, не освѣщались слѣдующіе маяки (***):

(*) Освѣщеніе этого маяка въ зимнее время, по закрытіи навигаціи при Кронштадтскомъ портѣ, производится собственно для указанія пути сообщенія съ Кронштадтомъ по льду.

(**) Съ 1 января по 6 апрѣля и съ 8 по 30 апрѣля, освѣщался ночью краснымъ огнемъ, для извѣщенія судовъ, шедшихъ въ Римскій заливъ, о густомъ льдѣ въ заливѣ.

(***) Такъ какъ нѣкоторые изъ береговыхъ маяковъ нѣсколько разъ въ теченіи зимы прекращали и потомъ возобновляли свое освѣщеніе, то, для большей ясности изложенія, здѣсь показано число ночей, въ продолженіи которыхъ береговые маяки не освѣщались.

Николаевскіе или Бронштадтскіе, верхній и	
нижній	122 ночи.
Толбухинскій	122 >
Сесварскій	122 >
Нервскій	122 >
Соммерскій	119 ночей.
Гогландскій верхній	120 >
> южный	120 >
> сѣверный	120 >
Родшхерскій	120 >
Нарвскій	118 >
Экгольмскій	63 ночи.
Ковшхерскій	45 ночей.
Наргенскій	67 >
Екатеринталевскій южный	73 ночи.
> сѣверный	73 >
Сурупскій верхній	43 >
> нижній	105 ночей.
Паверортскій	70 >
Вормскій	48 >
Вердерскій	95 >
Дагерортскій	29 >
Фильзандскій	22 ночи.
Церельскій	49 ночей.
Рунскій	60 >
Бюнскій	56 >
Домеснесскіе, сѣверный и южный	59 >
Либавскій малый	27 >
Магнусгольмскій	102 ночи.
Рижскій верхній	68 ночей.
> нижній	68 >

Освѣщеніе же новаго Стеншерскаго маяка начато съ 8 октября 1871 года.

Въ теченіи 1871 года на маякахъ Балтійскаго управленія произведены слѣдующія перемѣны и улучшенія:

1) Для Вормскаго маяка изготовлена, на Либавскомъ литейномъ заводѣ, новая чугунная башня на 21 футъ выше преж-

ней. Башня эта перевезена на островъ Вормсъ и установлена на новомъ гранитномъ фундаментѣ, далѣе отъ лѣса и ближе, чѣмъ прежняя башня, къ сѣверозападной оконечности острова. Металлическій фонарь съ зеркальными стеклами поставленъ на этой башнѣ тоже новый, изготовленный также на Либавскомъ литейномъ заводѣ, а аппаратъ выпи-санъ изъ Англии, того же разряда и имѣющій тотъ же уголь освѣщенія, что и прежній аппаратъ Вормскаго маяка; лампа же къ новому аппарату изготовлена въ мастерской, учрежденной при дирекціи Балтійскихъ маяковъ. Увеличеніе вы-соты сказаннаго маяка, независимо отъ улучшения огня, полезно еще и въ томъ отношеніи, что при этомъ матема-тический его горизонтъ пересѣкается съ горизонтомъ Оденс-гольмскаго маяка.

2) Начатыя въ 1870 году работы, по устройству маяка на островѣ Стеншерѣ, кончены. Чугунная круглая бѣлая башня для этого маяка перевезена съ острова Вормса и поставлена на гранитномъ фундаментѣ; фонарь снабженъ преломляю-щимъ аппаратомъ 3 разряда, который также перевезенъ съ Вормса.

Съ построеніемъ маяка на островѣ Стеншерѣ, этотъ низ-менный островъ, лежащій на самомъ фарватерѣ, сдѣлается безопаснымъ для мореплавателей, которымъ онъ, сверхъ того, облегчитъ и входъ въ Нарвскую губу. Линія же, соеди-няющая Стеншерскій маякъ съ маякомъ Эггольмскимъ, оградитъ лавируюція суда отъ банокъ: Кальвгрудъ и Снѣгъ, а западный предѣлъ Стеншерскаго огня предостережетъ море-плавателей отъ сѣвернаго и южнаго Гофтовъ.

3) Измѣнено освѣщеніе маяка, находящагося въ Финскомъ заливѣ, на сѣверо-западной сторонѣ острова Эггольма. Огонь маяка бѣлый, вертящійся во всю высоту и освѣщающій весь горизонтъ; продолжительность между проблесками огня $\frac{1}{2}$ минуты.

4) Въ 1872 году переданъ изъ Петергофскаго дворцоваго правленія въ вѣдѣніе Кронштадтскаго порта Петергофскій маякъ, съ двумя огнями, одинъ надъ другимъ вертикально, находящійся на сѣверной оконечности восточной Петергоф-

ской пристани и служащей для входа на Петергофскій рейдъ, а также для въезда гребныхъ судовъ въ каналъ.

Въ отчетѣ 1870 года заявлено было, что, для завершения проекта полного и совершенно удовлетворительнаго освѣщенія Финскаго залива, остается очередь за маякомъ на мысѣ Стирсудденѣ, который освѣтитъ входъ въ самую узкую часть того залива, дастъ кораблямъ возможность ночью, въ бурную погоду, укрываться за Стирсудденскимъ берегомъ и облегчитъ выходъ изъ Біерк-э-зунда, и что въ виду такихъ соображеній отъ Гидрографическаго Департамента сдѣлано распоряженіе о составленіи чертежа и смѣты на постройку упомянутаго маяка, для внесенія суммы, на то потребной, въ смѣту 1872 года, если на это послѣдуетъ разрѣшеніе высшаго начальства. Полученные въ іюнѣ 1871 года проекты и смѣты на построеніе каменнаго маяка со службами на мысѣ Стирсудденѣ, по рассмотрѣніи ихъ въ Строительномъ отдѣленіи морскаго техническаго комитета, были представлены Его Императорскому Высочеству Генераль-Адмиралу. Государь Великій Князь, одобливъ, какъ выборъ мѣста, такъ и назначаемый для него освѣтительный преломляющій аппаратъ 2 разряда, съ постояннымъ бѣлымъ огнемъ, изволилъ только приказать ограничить съ сѣверной стороны предѣлъ огня румбомъ NW 48°, а южный оставить, какъ въ проектѣ, т. е. SO 76°. Для начала дѣла по постройкѣ этого маяка, предполагалось въ 1872 году употребить изъ суммы 21 т. рубл., ежегодно ассигнуемой на переосвѣщеніе Балтійскихъ маяковъ, 8 тысячъ рублей, собственно на приобрѣтеніе освѣтительнаго аппарата; но какъ этотъ аппаратъ долженъ будетъ лежать безъ пользы въ ожиданіи постройки маяка, которая можетъ быть совершенно окончена не ранѣе 2 лѣтъ, а между тѣмъ, необходимыя для маяковъ работы должны быть приостановлены, то въ этихъ видахъ признано полезнымъ, на означенныя деньги произвести постройки при Ковшхерскомъ и Родшхерскомъ маякахъ, и Его Высочество изволилъ одобрить такое предположеніе.

Въ томъ же отчетѣ 1870 года, съ подробностью были изложены свѣдѣнія, полученныя отъ бывшаго нашего заграничнаго агента, капитана 2 ранга Казнакова, объ изобрѣтенныхъ въ Англіи профессоромъ Гольмсомъ (Holmes) аппаратахъ для подачи съ маяковъ сигналовъ въ туманное время, и при этомъ было также упомянуто о сдѣланномъ отъ Гидрографическаго Департамента сношеніи съ канцелярією Морскаго Министерства, объ исходатайствованіи разрѣшенія высшаго начальства на отпускъ въ распоряженіе департамента 6500 рубл., для выписки изъ Англіи двухъ такихъ аппаратовъ, одного, приводимаго въ движеніе отъ руки, а другого, дѣйствующаго нагрѣтымъ воздухомъ, посредствомъ машины Эрисова. Какъ въ апрѣлѣ 1871 года было получено изъ канцеляріи Морскаго Министерства увѣдомленіе, что съ Высочайшаго разрѣшенія отъ 15 марта того года, отъкрытъ Гидрографическому Департаменту кредитъ на вышеозначенную сумму, для приобрѣтенія упомянутыхъ аппаратовъ, то Департаментъ немедленно вошелъ въ сношеніе съ заграничнымъ агентомъ Морскаго вѣдомства, о заказѣ профессору Гольмсу аппаратовъ, съ тѣми въ нихъ усовершенствованіями, какія сдѣланы въ послѣднее время изобрѣтателемъ. Кромѣ того, Департаментъ сообщилъ агенту, что для доставленія аппаратовъ въ Россію, предполагается воспользоваться пребываніемъ въ Англіи клипера «Яхонтъ», на возвратномъ его пути изъ Средиземнаго моря лѣтомъ того же 1871 года, съ тѣмъ, чтобы механики этого клипера ознакомились съ устройствомъ и употребленіемъ аппаратовъ во всей ихъ подробности. Съ прибытіемъ клипера «Яхонтъ» въ Англію, одинъ изъ механиковъ его, именно подпоручикъ фонъ Вонгасъ, имѣлъ возможность ознакомиться съ аппаратами, которые, однакоже, не могли быть взяты на клиперъ, по громозкости своей, а уже въ концѣ навигаціи привезены въ С.-Петербургъ на коммерческомъ пароходѣ. Для дѣйствія ручнымъ аппаратомъ необходимо 4 человѣка, а потому на береговыхъ маякахъ, гдѣ число служителей не болѣе 6, употребленіе этого аппарата въ туманное время, при безпрестанномъ дѣйствіи, не-

возможно. Между тѣмъ, начальникъ эскадры броненосныхъ судовъ заявилъ, что онъ желалъ бы взять означенный аппаратъ на эскадру, для испытанія его въ морѣ, при всѣхъ возможныхъ обстоятельствахъ и даже для туманныхъ сигналовъ. Вслѣдствіе чего, по приказанію г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, ручной аппаратъ и переданъ въ распоряженіе генераль-адъютанта Бутакова, для употребленія его въ кампанію 1872 года, а другой аппаратъ, приводимый въ движеніе машиною Эриксона, съ открытіемъ навигаціи того же года, будетъ отправленъ, согласно предположенію директора Балтійскихъ маяковъ, на островъ Гогландъ, для установки на южной его оконечности, какъ на такомъ пунктѣ, который глубоко врѣзывается въ большой корабельный фарватеръ, и сигнальная труба, указывая положеніе оконечности острова, на много облегчитъ гибаніе его во время тумана.

Плавучіе маяки. Съ открытіемъ навигаціи 1871 года, зимовавшіе въ Ревелѣ желѣзные плавучіе маяки: Ревельстейнскій и Кальбодегрундскій, по приведеніи ихъ въ порядокъ и по снабженіи отъ порта всѣмъ необходимымъ, отведены были къ опредѣленнымъ для нихъ мѣстамъ, первый—шкуною «Компасъ», 20 мая, а послѣдній—транспортомъ «Артельщикъ», 21 мая, и съ тѣхъ-же чиселъ начато было на нихъ освѣщеніе. Оба означенные маяка прекратили свое освѣщеніе въ положенный срокъ, 1 ноября, и, за тѣмъ, приведены обратно, на зимовку, въ Ревельскую гавань: Ревельстейнскій—шкуною «Секстанъ», 1-го, а Кальбодегрундскій—транспортомъ «Артельщикъ», съ участіемъ шкуны «Компасъ», 7 ноября.

Зимующій постоянно въ Ригѣ Домеснесскій плавучій маякъ отведенъ былъ на назначенное для него мѣсто, у Домеснесскаго рифа (въ Рижскомъ заливѣ), по распоряженію Рижскаго биржеваго комитета, вольнымъ парходомъ, 3 мая. Съ этого же числа начато было на немъ освѣщеніе, которое прекращено 11 декабря и, за тѣмъ, маячное судно приведено обратно въ Ригу тѣмъ же порядкомъ.

По поводу случившейся въ концѣ 1870 года и описанной въ отчетѣ того года катастрофы съ Домеснесскимъ плавучимъ

чимъ маякомъ, убѣдительно доказавшей необходимость имѣть постоянный маякъ на оконечности Домеснескаго рифа, Морское Министерство вновь обращалось, въ началѣ 1871 года, въ министерство финансовъ съ просьбою о содѣйствіи, для приведенія къ желаемому окончанію давно проектированнаго дѣла, по постройкѣ постояннаго маяка на упомянутомъ рифѣ, тѣмъ болѣе, что оно касается Риги, одного изъ важнѣйшихъ торговыхъ городовъ Россіи, къ которому путь вораблей, какъ изъ Европы, такъ и обратно, неминуемо идетъ между Домеснесскимъ и Свалферортскимъ мысами, а между тѣмъ, отъ обоихъ этихъ мысовъ тянутся длиннѣйшіе подводные рифы, отъ Домеснесса на $3\frac{1}{2}$ мили, а отъ Свалферорта, или Цереля,—на 8 миль, и рифы эти составляютъ всю трудность входа въ Рижскій портъ. На мысахъ Домеснессъ и Свалферортъ построены береговые маяки, но опредѣлить разстояніе конца рифа отъ маяка возможно только въ ясную погоду и при томъ въ дневное время, когда видны вѣхи, стоящія на концѣ рифа; ночью-же такое опредѣленіе для коммерческихъ судовъ затруднительно, а въ пасмурную погоду совершенно невозможно, и поэтому корабли, идущіе въ Ригу и обратно, или теряютъ много времени, выжидая яснаго дня для обгбанія рифовъ, или терпятъ крушеніе, отваживаясь обойти рифы въ пасмурную погоду. Столь явное неудобство указываетъ на необходимость постановки при концѣ рифовъ такихъ знаковъ, которые, обозначая днемъ и ночью крайнюю точку опасности, въ пасмурную погоду, помощью сигнальныхъ трубъ, издающихъ сильный звукъ, предостерегали бы корабли отъ опасностей. Хотя съ этою цѣлью съ 1858 года и ставится при концѣ Домеснескаго рифа плавучій маякъ, который и могъ бы удовлетворять всѣмъ требованіямъ, но, къ сожалѣнію, по нашимъ климатическимъ условіямъ, раннею весною, тотчасъ по вскрытіи льда и глубокою осенью, т. е. въ самое трудное для навигаціи время, мореплаватели лишены пособія плавучаго маяка.

На этотъ разъ министерство финансовъ, въ отзывѣ своемъ отъ 13 мая, уведомило, что если, по мнѣнію Морскаго Министерства, безотлагательное сооруженіе постояннаго маяка

на Домеснесскомъ рифѣ представляется мѣрою, совершенно необходимою, и исчисленная для этого сумма, 160 т. рублей, не превышаетъ дѣйствительной потребности, то отъ Морскаго Министерства будетъ зависѣть войти съ представленіемъ въ установленномъ порядкѣ объ отпускѣ оной. Хотя такой благопріятный отвѣтъ и представлялъ возможность дать настоящему дѣлу дальнѣйшій ходъ, но Гидрографическій Департаментъ, принявъ въ соображеніе, что послѣ утверженія въ 1864 году бывшимъ строительнымъ управленіемъ Морскаго Министерства смѣты на устройство ряжеваго основанія и построеніе постояннаго маяка на Домеснесскомъ рифѣ, протекло 7 лѣтъ, въ продолженіи которыхъ цѣны, какъ на строительные матеріалы, такъ и на рабочій трудъ значительно возвысились, просилъ строительное отдѣленіе морскаго технического комитета увѣдомить: достаточно ли будетъ, въ настоящее время, исчисленныхъ на сооруженіе постояннаго маяка на Домеснесскомъ рифѣ 160 т. рублей. При докладѣ Его Императорскому Высочеству Генераль-Адмиралу проекта ряжеваго основанія подъ маякъ на Домеснесскомъ рифѣ, составленнаго въ 1864 году, при бывшемъ строительномъ управленіи Морскаго Министерства, Государю Великому Князю угодно было сдѣлать нѣкоторыя замѣчанія на проектъ ряжеваго основанія маяка и самаго расположенія сего послѣдняго, а потому въ дирекціи Балтійскихъ маяковъ составленъ, въ согласіи тѣхъ замѣчаній, новый проектъ, который, въ октябрѣ 1871 года, утвержденъ Его Высочествомъ. Главныя основанія этого проекта слѣдующія: 1) На концѣ Домеснесскаго рифа, на глубинѣ 9 футъ, въ разстояніи около 5 верстъ отъ берега, образовать на ряжахъ островокъ, въ видѣ осьмиугольника, имѣющаго въ поперечникѣ 21 сажень, и срубить кругомъ, сверхъ ординара воды, на высоту 17 футъ ряжевыя стѣны, среднею толщиною 18 футъ, такъ, чтобы для двора и постройки маяка образовался осьмиугольникъ, въ поперечникѣ около 16 сажень; 2) у самыхъ ряжей, по направленію къ берегу, будетъ устроена небольшая гавань для спасительной лодки и гребныхъ судовъ; 3) внутри осьмиугольника будетъ построены каменный двухъ-этажный

домъ, въ которомъ помѣстятся: смотритель маяка съ прислугою, кладовыя и опрѣснительный аппаратъ, а въ серединѣ зданія будетъ выведена каменная башня, на вершинѣ которой поставится металлическій фонарь съ Френелевскимъ преломляющимъ аппаратомъ 2 разряда, съ постояннымъ бѣлымъ огнемъ и проблесками, который будетъ возвышаться отъ уровня моря на 65 футъ.

Съ постройкою постоянного маяка на Домеснесскомъ рифѣ, ставимый здѣсь плавучій маякъ будетъ снятъ, а существующіе на мысѣ Домеснесъ два маяка прекратятъ свое освѣщеніе. Что же касается до Свалферортскаго рифа, то, въ обезпеченіе отъ него мореплавателей, имѣется въ виду устроить маякъ на горѣ Блаубергенъ.

Лондонскій плавучій маякъ освѣщался съ 8 мая до 28 ноября. Маякъ этотъ, какъ уже сказано было въ отчетѣ 1870 года, началъ свою службу съ кампаніи того года, и какъ опытъ этой кампаніи показалъ, что для большей устойчивости маячнаго судна настояла надобность увеличить въ немъ количество баласта, который поэтому, въ кампанію 1871 года, увеличенъ на 2350 пудовъ, отчего судно сдѣлалось гораздо устойчивѣе. Относительно фонарей Лондонскаго маячнаго судна, въ томъ-же отчетѣ упомянуто было, что при тихой погодѣ и, въ особенности, въ штиль, они коптились и даже погасали, и что, для устраненія столь важнаго недостатка, предложено было исправить тѣ фонари въ Кронштадтской фонарной мастерской; но прежде сего портовое начальство желало произвести, въ началѣ кампаніи 1871 года, опытъ освѣщенія фонарей посредствомъ лампы, изобрѣтенной г. Фонъ-деръ-Вейде. На основаніи сего и былъ приглашенъ въ Кронштадтъ г. Фонъ-деръ-Вейде, который, осмотрѣвъ лампы Лондонскаго маяка, нашелъ возможнымъ примѣнить къ нимъ свой составъ освѣщенія, и объявилъ при этомъ, что при его составѣ свѣтъ огня будетъ гораздо большій, совершенно ровный при всякомъ вѣтрѣ и качкѣ, и фонарь, разъ заправленный, будетъ горѣть безъ поправки 19 часовъ, а стоимость освѣщенія каждаго фонаря обойдется 1½ коп. въ часъ, тогда какъ стоимость нынѣш-

няго освѣщенія фонарей деревяннымъ масломъ простирается до 3 коп. въ часъ, и что передѣлка каждаго фонаря будетъ стоить 10 рублей.

Вслѣдствіе этого, по распоряженію портового начальства, былъ отправленъ въ г. Фонъ деръ-Вейде одинъ изъ маячныхъ фонарей для передѣлки, съ такимъ, однакоже, условіемъ, чтобы, въ случаѣ неудовлетворительности новаго способа освѣщенія, въ тотъ же фонарь можно было поставить прежнюю лампу. Передѣланный такимъ образомъ фонарь былъ освѣщаемъ въ теченіи навигаціи 1871 года составомъ изобрѣтателя, и изъ наблюденій командира маячнаго судна оказалось слѣдующее: 1) лампа въ фонарѣ горѣла очень хорошо до тѣхъ поръ, пока отверстія въ трубочкахъ не засаривались; тогда приходилось, по указанію мастера, котораго прислалъ г. Фонъ-деръ-Вейде, прочищать отверстія, помощью иглы; отъ этого отверстія въ трубочкахъ мало по малу увеличивались, огонь дѣлался сильнѣе и освѣщалъ вначалѣ хорошо, но, вскорѣ за тѣмъ фонарь потѣлъ, и въ немъ образовывалась копоть. 2) При сильной качкѣ, въ осеннія продолжительныя ночи, фонарь горѣлъ только 12, а не 19 часовъ, какъ обѣщалъ г. Фонъ-деръ-Вейде. Поэтому, когда все количество жидкости изобрѣтателя выгорало, вставлялась въ фонарь прежняя масляная лампа, потому что дополнять лампу г. Фонъ-деръ-Вейде его жидкостью, въ особенности при сильной качкѣ и при огнѣ, командиръ маяка находилъ очень опаснымъ, такъ какъ составъ легко могъ отъ огня воспламениться и произвести пожаръ.

За симъ, такъ какъ для освѣщенія маячныхъ фонарей было отпущено очищенное деревянное масло, а въ самыхъ фонаряхъ сдѣлано улучшеніе, состоящее въ томъ, что ламповыя стекла убавлены на $2\frac{1}{4}$ дюйма и, кромѣ того, сняты внутренніе мѣдные колпачки, закрывавшіе верхнюю часть ламповыхъ стеколъ, отчего горѣніе фонарей сдѣлалось весьма удовлетворительнымъ, то главное портовое начальство въ Кронштадтѣ распорядилось на будущее время освѣщать маякъ прежнимъ способомъ, т. е. масломъ.

*

Существующіе на берегахъ Финляндіи и содержимыя отъ тамошняго вѣдомства 8 береговыхъ и 1 плавучій маякъ и 3 гаванскіе огня освѣщались по изданному для нихъ положенію. Береговые маяки освѣщались въ теченіи всего годичнаго времени, за исключеніемъ лишь тѣхъ случаевъ, когда въ виду каждаго изъ нихъ море покрывалось сплошною массою льда. По этому поводу не освѣщались слѣдующіе маяки:

Седершерскій	130 ночей.
Поркалауддскій	94 ночи.
Гангеуддскій	115 ночей.
Утаскій	65 —
Эншерскій	107 —
Логшерскій	64 ночи.
Шельшерскій	60 ночей.
Норршерскій	158 —

На гаванскихъ огняхъ: Густафсвернскомъ—у Гангэудда, Эккерескомъ и Хельманскомъ—на Аландѣ, учрежденныхъ преимущественно для облегченія почтовыхъ сообщеній между Финляндіею и Швеціею, освѣщеніе производилось круглый годъ.

Въ отчетѣ 1870 года упомянуто было о Высочайшемъ постановленіи, отъ 2 марта 1865 года, которымъ утверждень расходъ на постройку въ Ботническомъ заливѣ и Ладожскомъ озерѣ слѣдующихъ маяковъ: 1) берегового на Шельшерѣ, 2) плавучаго на Снипанѣ; береговыхъ: 3) у Варгэ-Гаддаръ, на островѣ Госбергетъ, 4) на Маріаніеми, 5) на Себбшерѣ, 6) на Ульковалла, 7) на Шельгрундѣ и 8) плавучаго, на Ладожскомъ озерѣ, у мели Тайпаленлуото. Въ томъ же отчетѣ сказано, что два изъ этихъ маяковъ, именно: береговой, на Шельшерѣ, и плавучій, на Снипанѣ, уже открыли свое дѣйствіе, постройка маяка на Маріаніеми начата и доставленные въ Морское Министерство проекты для постройки маяковъ на островѣ Ульковалла и у Варгэ-Гаддаръ, на островѣ Госбергетъ, найдены соответствующими дѣли своего назначенія.

Въ 1871 году, изъ канцеляріи генераль-губернатора Великаго Княжества Финляндскаго, на основаніи 3 п. § 19 Высочайшаго устава для лоцманскаго и маячнаго вѣдомства въ Финляндіи, были сообщены проекты маяковъ: на островѣ Себбшерѣ, на мысѣ Маріаніеми и на островѣ Шельгрудѣ. Свѣдѣнія сіи, бывъ разсмотрѣны въ Гидрографическомъ Департаментѣ, совмѣстно съ строительнымъ отдѣленіемъ морскаго технического комитета, были доложены Его Императорскому Высочеству Генераль-Адмиралу. Государь Великій Князь, одобривъ, какъ выборъ мѣста для упомянутыхъ маяковъ, такъ и характеръ ихъ огней, изволилъ сдѣлать нѣкоторыя замѣчанія относительно высоты маячныхъ башенъ и разрядовъ освѣтительныхъ аппаратовъ; при чемъ Его Высочество приказалъ присвоить маякамъ нижеслѣдующія наименованія: Нистадскій (прежній Эншеръ), Біернеборгскій (на Себбшерѣ), Каскэ (на Шельгрудѣ), Николайстадтскій (на Госбергетѣ), Кваркенъ (прежній Норршеръ), плавучій Кваркенъ (прежній Снипанъ), Ульвокала, (на островѣ того же имени) и Улеаборгскій, (на Маріаніеми). За тѣмъ, изъ числа упомянутыхъ выше вновь предполагаемыхъ маяковъ, не представленъ еще отъ Финляндскаго вѣдомства только проектъ о плавучемъ маякѣ на Ладожскомъ озерѣ.

Маяки Вѣлаго моря.

Въ навигацію 1871 года освѣщались восемь маяковъ, существующихъ на берегахъ и островахъ Вѣлаго моря. Изъ нихъ, согласно положенію, Соловецкій и Жижгинскій,—съ 1 августа по 16 ноября, а остальные, какъ то: Святоносскій, Орловскій, Моржовскій, Сосновскій, Мудьюгскій,—съ 1 же августа и вновь построенный Жужмуискій—со 2 августа по 1 ноября.

Согласно заявленному въ отчетѣ 1870 года предположенію, работы по окончательному устройству новыхъ деревянныхъ маяковъ на островахъ: Моржовцѣ и большомъ Жужмуѣ, хотя и были исполнены въ лѣто 1871 года, однакоже на послѣднемъ изъ нихъ, т. е. Жужмуискомъ, не удалось от-

крыть освѣщенія одновременно съ прочими маяками, 1 августа, а открыто таковое 2 числа, какъ сказано выше. Въ отчетѣ 1870 года, между прочимъ, выражено было, что съ окончаніемъ устройства маяковъ на островахъ: Моржовцѣ и большомъ Жужмуѣ, дальнѣйшее развитіе и усовершенствованіе маячнаго освѣщенія въ Бѣломъ морѣ, обусловливаясь финансовыми средствами Морскаго Министерства, должно остановиться на болѣе или менѣе продолжительное время; но это обстоятельство нисколько не уменьшаетъ ощущаемой въ томъ необходимости, и что, не говоря уже о не построенныхъ еще, хотя и вошедшихъ въ штатъ 1843 года, проектированныхъ маякахъ Бѣлаго моря, каковы: Городецкій, Зимнегорскій и Пулонгскій, неоднократныя заявленія коммерческихъ людей и частыя крушенія судовъ у Мудьюгскаго острова, убѣждаютъ, что при первыхъ средствахъ, какія только представитъ возможность удѣлить на улучшеніе маяковъ Бѣлаго моря, главнѣйшею заботою должно быть устройство на упомянутомъ островѣ створныхъ освѣщаемыхъ башенъ, въ замѣнъ нынѣ существующихъ тамъ дневныхъ створныхъ знаковъ. Въ ноябрѣ 1871 года, Архангельское портовое управленіе заявило Гидрографическому Департаменту, что такъ какъ отъ суммы, ассигнованной въ томъ году на разныя потребности для Бѣломорскихъ маяковъ, предвидится остатокъ до 500 рублей и можно надѣяться, что такой же остатокъ образуется и въ послѣдующіе годы, то, во вниманіе къ вышеназложенной необходимости въ освѣщаемыхъ створныхъ башняхъ на Мудьюгскомъ островѣ, полагало бы возможнымъ приступить къ постройкѣ ихъ на упомянутый остатокъ, не сомнѣваясь при томъ, что эта постройка будетъ окончена въ три и даже въ два года, а уплату за нее можно разложить также на этотъ періодъ времени. Гидрографическій Департаментъ, получивъ съ сочувствіемъ такое заявленіе, воспользовался представляющимся случаемъ къ осуществленію столь давно ожидаемаго моряками устройства створныхъ огней на Мудьюгскомъ островѣ и, считая осуществленіе этого предположенія весьма важнымъ, полагалъ, въ 1873 году, изъ 21 т. рублей, ассигнуе-

ныхъ ежегодно на перестройку существующихъ и устройство новыхъ маяковъ въ Черномъ, Азовскомъ, Каспійскомъ и Бѣломъ моряхъ, назначить ту сумму, которой будетъ недоставать, къ остаткамъ, могущимъ образоваться отъ суммы на содержаніе Бѣломорскихъ маяковъ въ 1871 и 1872 годахъ. Вслѣдствіе этого, Департаментъ обращался въ канцелярію Морскаго Министерства съ просьбою объ оказаніи возможнаго съ ея стороны содѣйствія къ испрошенію, по предмету представленія Архангельскаго портового управленія, разрѣшенія высшаго начальства, и въ отвѣтъ на это получилъ отзывъ, что г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ разрѣшилъ устройство створныхъ огней на Мудьюгскомъ островѣ, съ отнесеніемъ потребнаго на это расхода на источники, указанные, какъ Архангельскимъ портовымъ управленіемъ, такъ и Гидрографическимъ Департаментомъ. Объ этомъ разрѣшеніи сообщено командиру Архангельскаго порта, которому, съ тѣмъ вмѣстѣ, предложено проектъ со смѣтою на устройство упоминаемыхъ огней доставить въ Гидрографическій Департаментъ, для разсмотрѣнія въ установленномъ порядкѣ.

Маяки Каспійскаго моря.

Въ навигацію 1871 года были въ дѣйствиі слѣдующіе береговые маяки: 1) Апшеронскій верхній, 2) Апшеронскій нижній, 3) Бавинскій, 4) Дербентскій, 5) Ленкоранскій, 6) Петровскій и 7) Чеченскій.

Изъ вышепоименованныхъ маяковъ, Апшеронскій нижній, Дербентскій и Петровскій, по распоряженію мѣстнаго маячнаго управленія, освѣщались съ 15-го, а Чеченскій съ 24 (*) февраля по 15 декабря; остальные же за тѣмъ маяки освѣщались круглый годъ. Плавучіе маяки: Ашурадесскій освѣщался съ 1-го по 21 января и потомъ съ 6 марта во все остальное время года, а Чистобанскій съ 24 апрѣля по 15 октября.

(*) Со времени очищенія моря отъ льда по О-ю и S-ю стороны острова Чечень.

Предположенія по устройству Каспійскихъ маяковъ въ теченіи 1871 года приведены въ исполненіе, а именно: 1) при Тюбъ-Караганскомъ входномъ маякѣ возобновлены разрушенные и сожженные въ 1870 году киргизами конюшня и сарай, для первоначальнаго помѣщенія мастеровыхъ и рабочихъ, которые потребуются при возобновленіи обоихъ Тюбъ-Караганскихъ маяковъ, и 2) караульный домъ со службами, при Ленкоранскомъ маякѣ, оштукатуренъ снаружи и окрашенъ желтою масляною краскою, а верхняя башня этого маяка, на которой установленъ фонарь съ освѣтительнымъ аппаратомъ, бывъ оштукатурена въ 1870 году, окрашена бѣлою масляною краскою. Кромѣ того, для устранения сырости въ помѣщеніи маячнаго смотрителя, устроена утермарковская печь.

Въ отчетѣ 1870 года упомянуто было, что для приведенія въ порядокъ сожженныхъ въ томъ году киргизами верхняго и нижняго Тюбъ-Караганскихъ маяковъ, съ находившимися при нихъ службами, хотя и доставлено было отъ Бакинскаго портоваго управленія соображеніе съ исчисленіями о стоимости исправленія поврежденій, причиненныхъ тѣмъ маякамъ, но, какъ эти данныя, представляя только приблизительныя цифры, не могли быть рассмотрѣны и повѣрены въ техническомъ отношеніи, то, согласно заключенію строительнаго отдѣленія морскаго техническаго комитета, 28 сентября, сообщено командиру Бакинскаго порта о порученіи мѣстному маячному управленію составить подробныя чертежи и смѣты на возобновленіе упомянутыхъ маяковъ. Такія свѣдѣнія были доставлены 12 мая 1871 года въ Гидрографическій Департаментъ, который въ то же время передалъ ихъ въ строительное отдѣленіе морскаго техническаго комитета, и при этомъ просилъ, въ видахъ скорѣйшаго открытія дѣйствія обоихъ Тюбъ-Караганскихъ маяковъ, для безопаснаго судоходства въ Каспійскомъ морѣ, послѣдить разсмотрѣніемъ означенныхъ документовъ, дабы сумма, необходимая на возобновленіе тѣхъ маяковъ, могла быть включена въ бюджетъ Морскаго Министерства по строительной части на 1872 годъ. Но какъ утвержденіе связанныхъ документовъ

послѣдовало 20 сентября 1871 года, т. е. тогда, когда смѣты уже были представлены въ Государственный Совѣтъ, то по-сему сумма, исчисленная на возобновленіе Тюбъ-Караганскихъ маяковъ, осталась не внесенною въ бюджетъ Морскаго Министерства на 1872 годъ.

Относительно учрежденія огней въ Петровской гавани, на оконечностяхъ построенныхъ тамъ моллъ, Бакинское портовое управленіе увѣдомило, что моллы предположено отъ города передать въ вѣдѣніе управленія путей сообщенія на Кавказѣ, по отзыву котораго означенная передача не можетъ воспослѣдовать такъ скоро, чтобы въ 1871 году возможно было, составивъ проекты на устройство огней на моллахъ, послѣ утвержденія таковыхъ и испрошенія необходимой къ ассигнованію суммы, успѣть окончить въ томъ-же году это устройство; но что управленіемъ путей сообщенія принимаются всѣ мѣры къ поспѣшному возведенію тѣхъ огней, безотлагательная надобность въ которыхъ не подлежитъ никакому сомнѣнію.

Что-же касается до предположенія о постановкѣ плавучаго маяка при входѣ въ Красноводскій заливъ, то, на основаніи полученнаго изъ канцеляріи Морскаго Министерства увѣдомленія, отъ 3 февраля 1871 года, что, по соглашенію съ министерствомъ финансовъ, на Камско-Воткинскомъ заводѣ будетъ строиться для означенной цѣли желѣзное судно по чертежамъ Апурадесскаго плавучаго маяка, и что судно это, съ окончаніемъ его постройки, будетъ доставлено въ Астрахань къ исходу навигаціи того-же 1871 года и затѣмъ должно быть поставлено у рифа острова Челекень,— Гидрографическимъ Департаментомъ сдѣлано было распоряженіе объ изготовленіи для означеннаго маячнаго судна металлическаго фонаря и освѣтительнаго аппарата. Хотя эти приборы, по изготовленіи ихъ, и были доставлены въ Гидрографическій Департаментъ въ концѣ 1871 года (фонарь сдѣланъ на адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ, а аппаратъ—въ мастерской, учрежденной въ Ревелѣ, при дирекціи Балтійскихъ маяковъ), но какъ въ то-же время получено было изъ Бакинскаго портового управленія увѣдомленіе, что

предназначенное къ постановкѣ съ южной стороны Красноводскаго рифа маячное судно еще не изготовлено и не представляется возможности опредѣлить времени, когда его можно ожидать въ Каспійскомъ морѣ, то посему отправка тѣхъ вещей въ Баку приостановлена до открытія навигаціи 1872 года, когда эту операцію можно исполнить съ большимъ удобствомъ и выгодною для казны, чѣмъ въ зимнее время.

Въ отчетѣ 1870 года упомянуто было объ одномъ главномъ недостаткѣ по управленію маяками Каспійскаго моря, заключающемся въ томъ, что въ распоряженіи этого управленія нѣтъ особаго пароваго судна, способнаго исполнять всѣ надобности, какъ маячной, такъ и гидрографической части Бакинскаго порта. Въ 1871 году, Бакинское портовое управленіе заявило Гидрографическому Департаменту, что кромѣ неудобствъ и затрудненій, проистекающихъ отъ перевозки на Каспійскіе маяки казеннаго груза на коммерческихъ судахъ, неимѣніе свободнаго судна, для постановки вѣхъ въ южной части Каспійскаго моря, Красноводскомъ заливѣ, Петровской гавани и Тюбъ-Караганскомъ заливѣ вынудило означенное управленіе обратиться съ просьбою по этому предмету къ командирамъ судовъ, принадлежащихъ обществу «Кавказъ и Меркурій», которыми вѣхи и ставились въ означенныхъ мѣстностяхъ съ 1870 года. Но какъ не всегда можно рассчитывать на безвозмездныя и вполнѣ соответствующія цѣли услуги коммерческихъ судовъ, то, въ устраненіе затрудненій и препятствій, могущихъ имѣть вредное вліяніе на развивающееся судоходство въ Каспійскомъ морѣ, Бакинское портовое управленіе ходатайствовало о назначеніи въ распоряженіе его, для связанной надобности, особаго мелко-сидящаго пароваго судна. Гидрографическій Департаментъ, находя, съ своей стороны, совершенно необходимымъ удовлетворить такому ходатайству, отнесся въ канцелярію Морскаго Министерства съ просьбою объ оказаніи возможнаго отъ нея содѣйствія къ испрошенію разрѣшенія высшаго начальства на постройку, для надобностей маяковъ и лоціи Каспійскаго моря, новаго судна, но увѣдомленія на это еще не получено.

Маяки Черноморскіе и Азовскіе.

Въ теченіи 1871 года, въ общемъ спискѣ маяковъ Чернаго и Азовскаго морей перемѣнъ не было, и потому составъ ихъ, по порядку номеровъ, остался тотъ-же, какой показанъ въ отчетѣ 1870 года.

Изъ числа этихъ 36 береговыхъ и плавучихъ маяковъ, портовыхъ и створныхъ огней въ Черномъ морѣ и Керченскомъ проливѣ, въ 1871 году освѣщались непрерывно, въ продолженіи всего года: 15 береговыхъ маяковъ, четыре створныхъ огня и одинъ портовый огонь, а именно маяки: Одесскій электрическій, Воронцовскій, съ двумя фонарями, у оконечности карантиннаго молла, Ришельевскій, Суворовскій, Тендровскій, Тарханкутскій, Евпаторійскій, западный и восточный Ингерманскіе створные, Херсонесскій, Айтодорскій, Таклинскій, Павловскій, Сухумскій и Потійскій; створные огни: Березанскіе и Потійскіе, и портовый огонь Днѣпровскій - Цареградскій. На остальныхъ же маякахъ и портовыхъ огняхъ освѣщеніе прекращалось только тогда, когда видимое у каждаго изъ нихъ пространство моря, а для рѣчныхъ—рѣки Буга и Днѣпровскаго лимана, покрывалось сплошною массою льда. Такимъ образомъ, не освѣщались:

Аджигольскіе створные огни въ теченіи	78	ночей.
Волошскій маякъ	82	—
Николаевскій маякъ	87	—
Константиновскіе огни	87	—
Сиверскіе створные маяки	87	—
Святотроицкій маякъ	84	—
Керченскій маякъ	27	—
Еникальскій маякъ	67	—
Бердянскій маякъ	42	—
Бѣлосарайскій маякъ	41	—

На обоихъ створныхъ Ингерманскихъ маякахъ установлены новые освѣтительные аппараты съ двумя рефлекторами, вмѣсто старыхъ, имѣвшихъ только по одному рефлектору.

При этомъ, на восточномъ Инкерманскомъ маякѣ, для опыта, приспособлены петролеумовыя лампы съ круглыми рожками, а на западномъ—съ плоскими. Хотя въ лампахъ съ круглыми рожками напряженіе свѣта въ 3,29 раза болѣе, нежели въ лампахъ съ плоскими свѣтильнями, однакоже, по полученнымъ отъ нѣкоторыхъ лицъ отзывамъ, разница въ яркости свѣта' обоихъ створныхъ маяковъ не замѣтна. Дирекція Черноморскихъ и Азовскихъ маяковъ, относя причину такой сравнительной слабости напряженія свѣта аппарата на восточномъ Инкерманскомъ маякѣ къ неправильности осей рефлекторовъ между собою, и къ направленію ихъ не по створной линіи, поручала корпуса инженеръ-механиковъ капитану Попову провѣрить установку аппарата на упомянутомъ маякѣ. Изъ полученнаго на это донесенія означеннаго офицера оказалось, что аппараты на обоихъ Инкерманскихъ маякахъ установлены совершенно правильно, но при этомъ обнаружился любопытный фактъ, подтвердившій, какъ вполне удовлетворительную силу аппарата восточнаго маяка, такъ и правильность его установка, именно: свѣтъ восточнаго Инкерманскаго маяка совершенно ясно отражается черезъ окно на внутренней стѣнѣ комнаты западнаго маяка, отстоящаго отъ перваго на разстояніи 4-хъ верстъ. Такимъ образомъ, изъ вышеприведеннаго противорѣчія отзывовъ о степени яркости огней западнаго и восточнаго Инкерманскихъ маяковъ, очевидно, что сдѣланныя до сихъ поръ надъ нимъ наблюденія издали еще недостаточны для того, чтобы можно было вывести положительное заключеніе объ относительномъ достоинствѣ круглыхъ и плоскихъ свѣтиленъ въ лампахъ отражательныхъ аппаратовъ.

По случаю встрѣтившагося въ 1870 году затрудненія къ выпискѣ изъ Франціи, по бывшимъ тамъ политическимъ обстоятельствамъ, коксовыхъ угольковъ для дѣйствія Одесскаго электрическаго маяка, въ отчетѣ упомянутаго года выражено было, что, во избѣжаніе на будущее время подобной случайности, отъ высшаго морскаго начальства поручено было ученому отдѣленію морскаго технического комитета употребить всѣ средства къ изготовленію у насъ, въ

Россіи, коксовыхъ угольковъ, и что дирекція Черноморскихъ и Азовскихъ маяковъ вошла въ сношеніе съ Одесскимъ газовымъ заводомъ о возможности добыванія такихъ угольковъ на мѣстѣ. Изъ полученнаго въ 1871 году отъ дирекціи Черноморскихъ и Азовскихъ маяковъ отзыва, оказалось, что директоръ означеннаго завода рѣшительно отказался отъ принятія на себя обязательства по изготовленію коксовыхъ угольковъ, находя невыгоднымъ заводить спеціальныя приспособленія или инструменты для такого незначительнаго количества угольковъ, какое потребно для Одесскаго маяка, тѣмъ болѣе, что заводу извѣстенъ только способъ прессованія угольковъ, какъ это дѣлалось прежде Жауленомъ, а о выпилкѣ угольковъ изъ большихъ массъ кокса ему даже не удавалось и слышать. За тѣмъ, изъ ученаго отдѣленія морскаго технического комитета былъ переданъ, въ концѣ мая, отзывъ генераль-маіора Петрушевскаго, которому означенное отдѣленіе поручило заняться изысканіями по настоящему предмету, такъ какъ этотъ генераль спеціально занимался вопросомъ объ электрическомъ освѣщеніи и производилъ обширныя опыты по этой части для военно-сухопутнаго вѣдомства. Изъ этого отзыва видно: 1) что угольныя палочки для электрическаго освѣщенія были приготовляемы г. Петрушевскимъ изъ коры, образующейся внутри глиняныхъ ретортъ, при ненормальномъ ходѣ процесса добыванія свѣтильнаго газа, вслѣдствіе разложенія маслороднаго газа на болотный газъ и углеродъ; 2) что, не смотря на превосходное устройство завода общества столичнаго освѣщенія (въ С-Петербургѣ), всегда въ значительномъ числѣ ретортъ получается углеродная (графитовая) кора въ нѣсколько дюймовъ толщиною, которая до сихъ поръ у насъ не имѣла технического употребленія; на заводѣ же бросаютъ ее въ топки, вмѣстѣ съ коксомъ, и, по заявленію инспектора завода, кора можетъ быть приобрѣтаема по цѣнѣ кокса, т. е. отъ 20 до 25 коп. за пудъ, и 3) что, для обезпеченія потребности Морскаго вѣдомства въ угольныхъ палочкахъ, полезно было бы войти въ сношеніе съ обществомъ столичнаго освѣщенія, прося его доставлять всю получаемую имъ плотную угольную

(графитовую) кору изъ глиняныхъ газовыхъ ретортъ, и изъ образовавшагося такимъ образомъ запаса коры Морское вѣдомство могло бы, по мѣрѣ надобности, распорядиться выпиливаніемъ угольныхъ палочекъ въ своихъ или частныхъ мастерскихъ. Къ этому генераль-маіоръ Петрушевскій присовокупилъ, что приготовленныя имъ палочки, какъ по наружному ихъ виду, такъ и по качествамъ своимъ, при употребленіи для освѣщенія, ничѣмъ не отличались отъ французскихъ.

На основаніи вышеприведеннаго отзыва г. Петрушевскаго, Гидрографическимъ Департаментомъ приобрѣтено было, въ августѣ мѣсяцѣ, отъ правленія общества освѣщенія газомъ, учрежденнаго въ 1835 году, 25 пудовъ угольной коры (извѣстной на заводѣ подъ названіемъ ретортнаго нагара, по цѣнѣ 30 коп. за пудъ). Матеріалъ этотъ переданъ въ учрежденную при Гидрографическомъ Департаментѣ мастерскую мореходныхъ инструментовъ, гдѣ въ то-же время было приступлено къ опыту приготовленія угольныхъ палочекъ. Къ сожалѣнію, однакоже, опыты эти не привели къ ожидаемымъ результатамъ, а потому нельзя съ достовѣрностью рассчитывать на возможность обойтись безъ заграничнаго заказа, пока не будетъ найденъ способъ выдѣлки угольковъ, могущій доставлять необходимое количество ихъ.

На Николаевскомъ маякѣ, въ концѣ навигаціи, масляныя лампы замѣнены петролеумовыми, съ плоскими 10 линейными фитилями. По сдѣланнымъ за тѣмъ наблюденіямъ, посредствомъ фотометра, оказалось, что напряженія свѣта аппарата означеннаго маяка, при освѣщеніи его прежнею масляною лампою и приспособленною къ нему теперь петролеумовою, относятся между собою какъ 7,48: 9,08.

На Айтодорскомъ маякѣ исправлены постройки, которыя были повреждены штормомъ, случившимся 14 февраля 1871 года. Въ октябрѣ того-же года, означенный маякъ удостоенъ былъ посѣщеніемъ Ихъ Императорскихъ Величествъ Государя Императора и Государыни Императрицы со всѣми членами Императорской фамиліи, во время пребыванія Ихъ Величествъ на южномъ берегу Крыма.

Въ отчетѣ 1869 года было заявлено о неудобствѣ фонаря Айтодорскаго маяка и слабости огня его, а потому имѣется въ виду установить на этомъ маякѣ перворазрядный аппаратъ Одесскаго маяка, приспособленный для маслянаго освѣщенія, если только производимые на этомъ маякѣ опыты подтвердятъ преимущество малаго аппарата, специально устроеннаго для электрическаго освѣщенія, передъ вышеупомянутымъ перворазряднымъ аппаратомъ. Во всякомъ случаѣ, необходимо построить на мысѣ Айтодорѣ новые маякъ и службы, проложивъ предварительно колесную дорогу отъ маяка къ почтовому шоссе.

На Таклынскомъ маякѣ установлены въ фонарѣ новыя лампы вмѣсто старыхъ, весьма неудобныхъ.

Топографическія условія мѣстности, на которой построенъ означенный маякъ, давно уже приводятъ къ убѣжденію въ потребности упразднить этотъ маякъ и вмѣсто него выстроить новый, на другомъ мѣстѣ, по слѣдующимъ причинамъ: 1) огонь теперешняго Таклынскаго маяка не ограждаетъ ни одной отмели, ни одного рифа, ни одного камня; 2) въ виду огня теперешняго Таклынскаго маяка мореплавателю можетъ разбить свое судно въ грядѣ каменьевъ Эльчанъ-Кая, на Кывъ-аульской банкѣ, у рифовъ, простирающихся отъ Таклынскаго мыса и противоположнаго берега пролива; 3) теперешній Таклынскій маякъ ближе къ берегу Керченскаго пролива, чѣмъ къ оконечности Таклынскаго мыса, и построенъ на такой возвышенности, которая покрывается очень часто туманами, и 4) нерѣдко мореплавателямъ случалось видѣть низменность берега Таклынскаго мыса въ то время, когда Таклынскій маякъ бывалъ закрытъ туманомъ.

Неудовлетворительное состояніе огня Таклынскаго маяка, составляющее предметъ постоянныхъ жалобъ мореплавателей, побудило Гидрографическій департаментъ сообщить канцеляріи Морскаго Министерства о крайней необходимости замѣнить этотъ огонь другимъ, несравненно большаго напряженія свѣта, и именно френелевскимъ 1 разряда. При этомъ департаментъ заявилъ, что, по мнѣнію его, та-

кой аппаратъ, въ случаѣ выписки его въ 1871 году, могъ бы быть предварительно отправленъ въ Москву, для помѣщенія въ морскомъ отдѣлѣ, учреждаемой тамъ въ 1872 году, политехнической выставки, гдѣ для постановки этого аппарата должна быть устроена временная деревянная башня, между тѣмъ какъ настоящая башня для маяка будетъ изготовляться на мѣстѣ. Какъ вслѣдъ за такимъ заявленіемъ Гидрографическаго Департамента получена была изъ канцеляріи Министрства, для руководства, выписка изъ вѣдомости о суммѣ 2 939 999 рубл. 39½ к., назначенной, по Высочайшему повелѣнію отъ 1 февраля 1871 года, въ дополненіе къ смѣтѣ этого года, въ которой, между прочими суммами, значились 21 476 рубл. на приобрѣтеніе освѣтительнаго аппарата для Таклинскаго маяка, то департаментъ немедленно распорядился, черезъ посредство нашего заграничнаго агента, заказомъ въ Англій, на заводѣ братьевъ Чансъ и К°, близъ Бирмингама, металлическаго фонаря и преломляющаго аппарата 1 разряда, съ постояннымъ бѣлымъ огнемъ, для освѣщенія дуги горизонта въ 180°, съ такимъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы сказанныя вещи были доставлены въ С.-Петербургъ осенью 1871 же года. Все это исполнено въ точности: фонарь и освѣтительный аппаратъ, по доставленіи ихъ изъ Ревеля по Балтійской желѣзной дорогѣ въ С.-Петербургъ, сданы были уполномоченному по морскому отдѣлу Московской политехнической 1872 года выставки, флота капитанъ-лейтенанту Баранову, который и распорядился дальнѣйшею перевозкою тѣхъ вещей до Москвы. Для сборки же и установки фонаря и аппарата на особой платформѣ, устроенной для того на возведенномъ уже въ Москвѣ зданіи морскаго отдѣла выставки, командированъ отъ дирекціи Балтійскихъ маяковъ мастеръ Ивановъ, а для освѣщенія аппарата во все время продолженія выставки имѣютъ быть отправлены отъ той же дирекціи въ Москву два опытныхъ маячныхъ служителя.

Между тѣмъ, для окончательнаго опредѣленія мѣста маяка и характера огня, собираются свѣдѣнія, и будутъ представлены высшему морскому начальству на утверженіе.

Въ освѣтительномъ аппаратѣ Павловскаго маяка произведены различныя исправленія.

На Бѣлосарайскомъ маякѣ капитально исправлены жилия помѣщенія и службы и, независимо отъ того, установлены въ фонарѣ новыя петролеумовыя лампы, какъ и на маякахъ Бердянскомъ и Таклинскомъ. На Бѣлосарайскомъ маякѣ также необходимо установить новый освѣтительный аппаратъ и перестроить всѣ его службы.

Совершенно ветхія постройки Сухумскаго маяка выбѣлены, съ исправленіемъ обвалившейся штукатурки. Для предохраненія же башни означеннаго маяка отъ замѣченныхъ въ ней колебаній, въ помощь къ верхнему ряду бакштаговъ заведены и вытянуты четыре бакштага втораго ряда. Неблагонадежное состояніе жилыхъ деревянныхъ построекъ при Сухумскомъ маякѣ, о которыхъ уже было заявлено въ отчетѣ 1869 года, поставяетъ дирекцію Черноморскихъ и Азовскихъ маяковъ въ необходимость заботиться о постройкѣ новаго дома со службами изъ камня.

Подъ башню Потійскаго маяка, между желѣзными винтовыми сваями, въ 1870 году былъ подведенъ фундаментъ, посредствомъ бетонной заливки, для того, чтобы уменьшить замѣченныя въ башнѣ, при штормахъ, опасныя колебанія, и какъ послѣ того, при бывшихъ сильныхъ штормахъ, башня стояла совершенно спокойно, то можно съ утвердительною связать о практичности употребленной мѣры. Что же касается до деревянныхъ службъ и жилыхъ строеній означеннаго маяка, то, по совершенной гнилости ихъ и начавшемуся уже разрушенію, съ 1 августа 1871 года необходимость заставила дирекцію Черноморскихъ и Азовскихъ маяковъ прибѣгнуть въ найму помѣщенія для смотрителя и прислуги, а также магазина для склада маячныхъ принадлежностей. Между тѣмъ, не смотря на настоятельную потребность въ постройкѣ новыхъ каменныхъ службъ при Потійскомъ маякѣ, дирекція маяковъ не имѣла возможности даже приступить къ составленію на этотъ предметъ смѣтныхъ исчисленій, единственно по недостатку въ ея распоряженіи инженеровъ строительной части.

По случаю начавшейся въ 1870 году постройки въ Одессѣ новой карантинной моллы, Воронцовскій маякъ поставленъ въ ненормальное положеніе, вслѣдствіе удлиненія этой моллы, и такъ какъ портовые огни ставятся исключительно на выдающихся въ море оконечностяхъ портовыхъ гидротехническихъ сооружений, то на оконечности вышеупомянутой моллы стали зажигаться временные красные огни. Въ настоящее время постройка моллы приводится къ окончанію и отъ главнаго управленія Черноморскаго флота и портовъ было заявлено главному инженеру Новороссійскихъ портовъ о необходимости прочнаго сооруженія головы моллы, для перенесенія на нее башни Воронцовскаго маяка, съ устройствомъ помѣщенія для смотрителя и двухъ сторожей; но какъ тотъ инженеръ отозвался, что перенесеніе маяка и постройка для него службъ къ портовымъ работамъ не отпоятся, то о ходѣ дѣла по составленію предположеній, какъ относительно болѣе прочнаго сооруженія головы карантинной моллы, такъ и маячныхъ службъ, было своевременно сообщено строительному отдѣленію морскаго технического комитета. Между тѣмъ, и въ 1871 году на оконечности карантинной моллы зажигались временные огни; но это освѣщеніе иногда прерывалось при сильныхъ юго-восточныхъ вѣтрахъ, потому что зыбь, перекатываясь черезъ неоконченную часть моллы, препятствовала маячному служителю проходить на оконечность ея, для зажиганія фонарей, особенно зимою, по покрытой ледяною корою поверхности.

По окончаніи портовыхъ сооружений въ Одессѣ, необходимо будетъ перенести и Ришельевскій маякъ ближе къ оконечности расширенной военной моллы, потому что, съ окончаніемъ въ 1870 году каменной облицовки этой моллы искусственными массивами, при чемъ гранитная кромка этой новой стѣны выведена выше подошвы Ришельевскаго маяка, онъ очутился, такимъ образомъ, въ ямѣ, что и обуславливаетъ потребность поднятія этрго небольшого чугунаго маяка. А какъ голова противолежащей Потаповской моллы, образующая съ головою военной моллы ворота въ Одесскій практи-

ческій портъ; также въ 1870 году разобрана для уширенія входа, то и стоявшій на Потаповской молѣ отражательный катадиоптрическій знакъ, называемый Ришельевскимъ, снятъ. Съ приведеніемъ къ окончанію постройки новой головы Потаповской молы, будетъ опять приступлено къ сборкѣ отражательнаго знака, при чемъ долженъ быть поднятъ и передвинуть на другое мѣсто и Ришельевскій маякъ. Объ отнесеніи на счетъ суммъ, ассигнованныхъ на постройку Одесскаго порта, расходовъ по перестановкѣ, какъ Ришельевскаго, такъ и Воронцовскаго маяковъ, главное управленіе Черноморскаго флота и портовъ вошло въ сношеніе съ Новороссійскимъ и Бесарабскимъ генераль-губернаторомъ.

Въ отчетѣ 1869 года упомянуто было о предположеніи построить домъ для смотрителя и прислуги Керченскаго маяка на мѣстѣ, которое отведено отъ города, на Таманской площади. Это предположеніе не осуществилось и, за тѣмъ, возбужденъ вопросъ о покупкѣ въ Керчи дома для выше означенной цѣли; но и эта покупка не состоялась въ виду ожидаемаго перехода бывшаго Керченскаго адмиралтейства, гдѣ предполагается построить службы для маяка, отъ города обратно въ Морское вѣдомство. Между тѣмъ, до тѣхъ поръ, пока не представится возможность выстроить вблизи Керченскаго маяка удобное и безопасное помѣщеніе для склада маячныхъ принадлежностей, нельзя поручиться за исправность Керченскаго маяка, тѣмъ болѣе, что единственный домъ, находящійся въ сосѣдствѣ съ маякомъ и отдающійся въ наемъ, не представляетъ всѣхъ надлежащихъ удобствъ, какъ для жительства смотрителя и прислуги, такъ и для храненія маячныхъ принадлежностей. Въ подтвержденіе сего можетъ служить критическое положеніе, въ которое маякъ былъ поставленъ случившимся въ ночь на 1 декабря 1871 года воровствомъ. По донесенію смотрителя, въ ту ночь былъ сломанъ замокъ въ дверяхъ магазина, гдѣ помѣщается складъ маячныхъ вещей, которыхъ похищено на сумму 105 рубл. 14 коп., въ томъ числѣ весь запасъ свѣтильни, 7 ламповыхъ рожковъ и 2 ламповыхъ резервуара.

*

Въ виду крушеній судовъ, случавшихся на оконечности Бирючьаго острова, признается необходимымъ построить на этой мѣстности маякъ.

Важнѣйшій недостатокъ большей части Черноморскихъ и Азовскихъ маяковъ заключается въ неудобныхъ, до крайности, помѣщеніяхъ для маячныхъ семейныхъ служителей. Многолѣтній опытъ показалъ, что на тѣхъ маякахъ, при которыхъ имѣется достаточно просторное и удобное помѣщеніе для семейныхъ служителей, дѣла, какъ служебныя, такъ и касающіяся до внутреннихъ или домашнихъ отношеній между лицами, живущими на маякахъ, отличаются замѣчательною добропорядочностью сравнительно съ тѣмъ, что дѣлалось въ теченіи многихъ лѣтъ на маякахъ, представлявшихъ крайнее стѣсненіе жилыхъ помѣщеній.

Ежедневныя ссоры, нарушеніе главныхъ распорядковъ маячной службы и основныхъ правилъ воинской дисциплины, безнравственность, доходившая иногда до крайнихъ предѣловъ безобразія, давали поводы къ назначенію слѣдствій, обнаружившихъ разнообразныя уголовныя преступленія, увлекшія въ некоторыхъ маячныхъ служителей въ арестантскія роты и въ Сибирь, на ваторжныя работы. Таковы бывали условія жизни на маякахъ, не имѣвшихъ помѣщенія для семейныхъ лицъ и едва удовлетворявшихъ возможности помѣщать холостыхъ. Если же женатые и холостые помѣщались въ одной комнатѣ, то ссоры, беспорядки и криминальные проступки также бывали весьма обыкновенны и увлекали подъ судъ не только служителей, но и смотрителей маяковъ.

Чтобы смягчить условія жизни на отдаленныхъ маякахъ и тѣмъ обезпечить точное исполненіе требованій маячной службы, необходимо устраивать при маякахъ жилия зданія такъ, чтобы въ нихъ удобно могли быть помѣщаемы отдѣльныя семейства. Подобныя же обстоятельства послужили основаніемъ для устройства казармъ, приспособленныхъ къ помѣщенію женатыхъ нижнихъ чиновъ. Такъ, жилия помѣщенія для чиновъ пограничной стражи, раскинутыя по берегамъ Чернаго моря, въ предѣлахъ Одесскаго таможеннаго округа устраиваются по системѣ отдѣльныхъ домиковъ

для каждаго стражника, со всѣми удобствами для семейной жизни, и эта мѣра, по всей вѣроятности, значительно облегчаетъ трудную службу въ пустынныхъ мѣстахъ. Поэтому, изысканіе плана постройки самаго удобнаго жилища помѣщенія для маячныхъ служителей, которое могло бы служить образцомъ, или типомъ подобнаго рода построекъ, имѣеть ту несомнѣнную выгоду, что упрощаетъ составленіе воинскихъ вѣдомостей, избавляетъ отъ необходимости составлять, поддерживать и дополнять измѣненіями коллекціи атласовъ и чертежей всѣхъ весьма разнообразныхъ маячныхъ построекъ, которыя весьма трудно имѣть постоянно вѣрными, такъ какъ почти непрерывно является необходимость дѣлать нѣкоторыя измѣненія въ неудобныхъ для жизни маячныхъ службахъ, которыя, не бывъ вначалѣ построенными для помѣщенія женатой вольнонаемной прислуги, въ послѣдствіи перестраиваются, а слѣдовательно измѣняются съ каждымъ годомъ. Кромѣ того, однообразный типъ жилыхъ зданій для всѣхъ маяковъ имѣеть еще то достоинство, что, при составленіи смѣтъ для обыкновенныхъ ремонтныхъ работъ, значительно облегчаетъ труд инженеровъ по составленію смѣтныхъ на то исчисленій, что, при ограниченномъ числѣ техниковъ, дастъ возможность приводить въ порядокъ гораздо большее число маяковъ, нежели при настоящихъ условіяхъ.

По вышеизложеннымъ соображеніямъ, главное управленіе Черноморскаго флота и портовъ сообщало инженеръ-полковнику, академику Рулеву, всѣ главныя указанія для выработки проекта нормальнаго маячнаго дома, въ которомъ могли бы быть соединены условія дешевизны при возможно-просторномъ помѣщеніи для каждаго семейнаго служителя, а также были бы удовлетворены климатическія и гигиеническія условія, равно какъ и хозяйственныя удобства, при прочности зданія, для избѣжанія разорительныхъ ремонтныхъ работъ. На основаніи такихъ данныхъ, полковникомъ Рулевымъ составленъ проектъ двухъ-этажнаго зданія, потому что при одномъ и томъ-же количествѣ строительныхъ матеріаловъ, достигается болѣе обширное помѣ-

щеніе, такъ какъ фундаментъ, стѣны и крыша составляютъ общую принадлежность для обоихъ этажей, что особенно важно въ отношеніи крышъ, ремонтірованіе которыхъ сопряжено съ значительными расходами, при большомъ числѣ маяковъ. Означенный проектъ представленъ на усмотрѣніе высшаго начальства.

До свѣдѣнія дирекціи Черноморскихъ и Азовскихъ маяковъ доведено, что, по распоряженію Ростовскаго комитета Донскихъ гирлъ, поставленъ былъ въ 1871 году новый плавающий маякъ близъ входа въ эти гирла. По сдѣланному, вслѣдствіе сего, сношенію съ Таганрогскимъ градоначальникомъ и попечителемъ купеческаго судоходства въ Азовскомъ морѣ, отъ контръ-адмирала Кульчитскаго получены слѣдующія свѣдѣнія объ означенномъ маякѣ: 1) онъ былъ поставленъ въ Донскихъ гирлахъ, у входныхъ бакановъ, въ навигацію 1871 года и отведенъ на зимовку въ Ростовъ на Дону; 2) на маякѣ поднимались три огня бѣлаго цвѣта, въ видѣ треугольника, изъ коихъ одинъ на топѣ мачты, а остальные два на нокахъ-реж; эти огни возвышались отъ поверхности моря на 40 футъ; 3) при ясной атмосферѣ огни открываются на разстояніи 5 миль; во время же тумановъ съ маяка подаются сигналы посредствомъ колокола и рожка, и 4) маячное судно было поставлено, по распоряженію комитета, для судовъ, желающихъ приблизиться къ Донскимъ гирламъ въ ночное или туманное время, и предположено имѣть его и въ навигацію 1872 года.

Маяки Восточнаго океана.

Маяки Приморской области Восточной Сибири въ теченіи навигаціи 1871 года освѣщались: Константиновскій—съ 19 мая по 1 ноября, Кластеръ-Кампскій—съ 16 мая и Дуэскій—съ 1 мая; но когда два послѣдніе маяка прекратили свое освѣщеніе—свѣдѣній не получено; равнымъ образомъ неизвѣстно и о дѣйствіяхъ Петропавловскихъ маяковъ.

Постройка Скрыплевскаго маяка не приведена еще къ окончанію, а между тѣмъ предназначенное перенесеніе порта въ

Владивостокъ указываетъ на крайнюю необходимость устроить на упомянутомъ маякѣ хотя временное освѣщеніе, для избѣжанія нареканій со стороны мореплавателей.

При осмотрѣ, въ навигацію 1871 года, завѣдывавшимъ гидрографическою частью въ портахъ Восточнаго океана маяковъ: Константиновскаго, Клостеръ-Кампскаго и Дуэскаго, они найдены въ состояніи лучшемъ, сравнительно съ описаніемъ ихъ въ отчетѣ 1870 года, именно: а) Константиновскій маякъ содержался весьма удовлетворительно; необходимо только принять мѣры въ укрѣпленію Константиновскаго острова, ежегодно подмываемого водою; б) Клостеръ-Кампскій маякъ содержался также исправно, но службы его требуютъ ежегодной ремонтировки, которая не можетъ быть производима маячными служителями, хотя сколько-нибудь удовлетворительно, и поэтому каждый годъ приходится печи перекладывать, а самыя зданія конопатить. Такъ какъ отъ сильныхъ вѣтровъ стекла въ маячномъ фонарѣ безпрестанно разбиваются, а маячная прислуга не на столько искусна, чтобы ихъ замѣнять новыми, то, по необходимости, они бывають составныя, въ ущербъ маячному огню. Чтобы устранить этотъ недостатокъ, отправлено, какъ на Константиновскій, такъ и на Клостеръ-Кампскій маяки по одному ящику запасныхъ стеколъ, при чемъ предписано смотрителямъ тѣхъ маяковъ не имѣть въ маячныхъ фонаряхъ стекла составныхъ, и в) Дуэскій маякъ, съ самаго открытія своего дѣйствія находившійся въ неблагопріятныхъ условіяхъ, по своей отдаленности отъ порта, лѣтомъ 1871 года приведенъ въ возможно лучшее состояніе. По отзывамъ, полученнымъ отъ командировъ военныхъ судовъ, освѣщеніе Дуэскаго маяка, въ концѣ навигаціи 1871 года, было превосходное.

Въ навигацію того-же года, по распоряженію главнаго управленія въ портахъ Восточнаго океана, отправлены въ Петропавловскъ, для существующихъ тамъ маяковъ, смотритель съ 9-ю человекѣми команды, которые, на зафрахтованномъ суднѣ *Берингъ*, прибыли въ мѣсту ихъ назначенія 14 октября.

Три Петропавловскихъ маяка: Главный, Бабушкинъ и Раковый найдены въ неудовлетворительномъ состояніи, вслѣдствіе перенесенія Петропавловскаго порта въ Николаевскъ на Амурѣ, когда эти маяки поступили въ распоряженіе мѣстныхъ исправниковъ, которые, не будучи специалистами, не могли слѣдить за маяками и сообщали морскому начальству въ Николаевскѣ весьма ограниченные свѣдѣнія о состояніи ихъ. Но какъ съ выслугою бывшими при маякахъ служителями узаконенныхъ сроковъ, надзоръ за ними порученъ былъ людямъ, незнакомымъ съ дѣломъ освѣщенія, черезъ что возникали жалобы со стороны шкиперовъ, то главное управленіе въ портахъ Восточнаго океана распорядилось назначеніемъ въ Петропавловскъ, какъ сказано выше, смотрителя съ новою прислугою, которая снабжена всѣмъ необходимымъ на два года. Для приведенія же Петропавловскихъ маяковъ въ состояніе, которое могло бы удовлетворять цѣли ихъ назначенія, въ навигацію 1871 года посланы туда, въ достаточномъ количествѣ, матеріалы, какъ отпущенные изъ портовыхъ запасовъ строительной и гидрографической частей, такъ и пріобрѣтенные покупкою. Сверхъ того, на постройку или покупку дома для помѣщенія смотрителя и команды, а главное—на содержаніе въ исправности огней Петропавловскихъ маяковъ, отослано туда 720 рублей. Всѣ эти распоряженія даютъ поводъ надѣяться, что въ навигацію 1872 года Петропавловскіе маяки, снабженные уже всѣмъ въ изобиліи, будутъ обставлены и содержимы соотвѣтственно крайней, невыскаательной потребности.

Береговые предостерегательные знаки.

Башня на возвышенности Сойкиной горы въ 1871 году исправлена капитально.

По случаю ежегоднаго уничтоженія льдомъ ставившихся въ Балтійскомъ морѣ деревянныхъ знаковъ, въ Моонзундѣ, на камнѣ Эрикъ и къ востоку отъ Оденсхольма, на камнѣ Грасъ-грундъ, предложено впредь ихъ не ставить, такъ какъ означенные камни могутъ быть хорошо видны мореплавателямъ.

Въ Ботническомъ заливѣ, въ чертѣ Вазаской лодманской дистанціи, на скалѣ Берггрудъ, лежащей на фарватерѣ, между гаванью Бренд-э и островкомъ Юттерудшеръ, построень деревянный высмоленный знакъ, на мѣстѣ бывшаго тамъ опознательнаго засохшаго дерева.

Въ Бѣломъ морѣ не послѣдовало перемѣнъ въ устройствѣ береговыхъ предостерегательныхъ знаковъ.

Въ Каспійскомъ морѣ деревянные знаки поставлены на слѣдующихъ мѣстахъ: на оконечности Шаховой косы, на островѣ Куринскій камень и на островѣ Тюленьемъ.

Въ Черномъ морѣ послѣдовали нижеозначенныя перемѣны по устройству береговыхъ предостерегательныхъ знаковъ:

1) Въ заливѣ Карканитскомъ, на оконечности низменной песчаной косы Бавальской (Сарыбулатской), для облегченія входа въ Бавальскую бухту, поставленъ знакъ.

2) Въмѣсто смытыхъ волненіемъ, въ ночь съ 12 на 13 декабря 1870 года, дневныхъ створныхъ Кинбуринскихъ знаковъ, на мѣстѣ которыхъ образовался на косѣ прорывъ въ 200 сажень шириною, поставлены на линіи Аджигольскаго створа, позади ближайшей къ берегу маячной башни, по обѣимъ ея сторонамъ два знака.

3) На правомъ берегу рѣки Буга, въ Вонючей балкѣ и въ деревнѣ Богдановѣ, поставлены два створа, для обозначенія мѣрной мили.

4) Знакъ «Дидова хата», съ котораго въ зимнее время 1870 года, неизвѣстно вѣмъ сорвана была вся досчатая обшивка, возобновленъ въ прежнемъ видѣ. Въ замѣнъ этого знака, полезно было бы выстроить каменную пирамиду.

5) На южномъ берегу Крыма, въ Балаклавской бухтѣ, для опознанія входа въ нее, отдѣльно лежащій отъ берега, къ восточной его сторонѣ, камень выбѣленъ гидравлическою известью.

Въ Азовскомъ морѣ, для прохода судовъ по фарватеру, между песчаными островами и Сазальницкою отмелью, поставлены на Ейской косѣ двѣ створныя мачты, укрѣпленныя четырьмя подпорами.

Постановка базановъ и вѣхъ.

Для обозначенія линіи подводнаго кабеля, положеннаго въ 1870 году на большомъ Кронштадтскомъ рейдѣ, между фортами Императоръ Павелъ I и Императоръ Александръ I, было поставлено пять вѣхъ съ красно-синими вдоль флагами. По постановкѣ этихъ вѣхъ главное портовое начальство въ Кронштадтѣ распорядилось предписать командирамъ всѣхъ военныхъ судовъ, во избѣжаніе поврежденія телеграфнаго проводника, отнюдь не становиться съ ввѣренными имъ судами на якорь вблизи означенной линіи, въ случаѣ же крайней необходимости бросать якоря по обѣ стороны того проводника, на разстояніи не менѣе 60 сажень. Это-же правило поручено было, черезъ командировъ внутренней брантвахты и лоцманскаго цеха въ Кронштадтѣ, объявить всѣмъ вообще шхиперамъ коммерческихъ и каботажныхъ судовъ. Между тѣмъ, не смотря на такое распоряженіе, означенное правило въ теченіи лѣта было нарушено, какъ заявилъ объ этомъ командиръ Кронштадтской крѣпостной артиллеріи, двумя броненосными фрегатами, которые будто бы стояли на линіи проводника и одинъ изъ нихъ, снимаясь съ явора, задѣлъ имъ за кабель и оборвалъ его.

Вслѣдствіе сего были рассмотрѣны вахтенные журналы упомянутыхъ фрегатовъ и оказалось, что одинъ изъ нихъ вовсе не стоялъ на той линіи, а другой находился вблизи ея на разстояніи около 50 сажень и, снимаясь съ явора, могъ задѣть за проволоку и оборвать ее; но такъ какъ это случилось въ позднее осеннее время, и постановка фрегата на якорь вблизи линіи могла быть вызвана необходимостью, потому что, съ дорого стоящими броненосными судами некогда бываетъ разбирать мѣстности постановки на якорь, лишь бы она была удобна и безопасна для судна, въ особенности на большомъ рейдѣ, стѣсненномъ крѣпостями и искусственными загражденіями, гдѣ, можно сказать, опасность грозитъ на каждомъ шагу, при томъ-же поврежденіе проволоки можетъ произойти и во время дрейфованія судна, въ особенности въ глухую осень, во время бурныхъ погодъ,

даже и въ томъ случаѣ, если бы судно становилось на якорь не ближе 60 сажень отъ проводника. что не всегда бываетъ удобоисполнимо. По этимъ соображеніямъ, и во избѣжаніе повторенія случаевъ поврежденія телеграфнаго кабеля, предложено командиру Кронштадтской крѣпостной артиллеріи, не найдетъ ли онъ возможнымъ соединить вышеупомянутые форты телеграфною проволокою такимъ образомъ, чтобы послѣдняя проходила по направленію обоихъ искусственныхъ загражденій, идущихъ по обѣ стороны рейда, къ западу отъ фортовъ и потомъ поперекъ прохода между красною и бѣлою бочьями. Въ этомъ проходѣ на якорь никто не становится и портить проволоку будетъ некому; настоящее же направленіе ея, по прямой линіи, не на мѣстѣ.

Независимо отъ обычныхъ занятій по постановкѣ и наблюденію за исправностью предостерегательныхъ знаковъ и по производству вышеописанныхъ работъ, Кронштадтскою лоціею исполнены еще слѣдующія: а) обслѣдованъ прѣморъ путь отъ параллели морской батареи № 7, на сѣверномъ фарватерѣ, къ Сестрорѣцкой пристани; б) отыскивались, затонувшія суда, какъ въ прѣжніе годы, такъ и въ навигацію 1871 г.; в) отыскивался принадлежавшій 2-хъ-башенной броненосной лодкѣ «Смерчъ» стальной паровой вельботъ, затонувшій 11 августа на большомъ рейдѣ, во время свѣжаго вѣтра. При осмотрѣ того мѣста, гдѣ затонулъ этотъ вельботъ, найдены два якоря, съ деревянными штоками, съ глубиною надъ однимъ изъ нихъ 25 футъ. Какъ мѣсто съ такою глубиною могло быть опаснымъ для глубоко-сидящихъ броненосныхъ судовъ, то оно, до поднятія якорей средствами порта, было ограждено временнымъ предостерегательнымъ знакомъ, который, по поднятіи якорей, снять; г) два раза разбивалась на большомъ рейдѣ, по диспозиціи, линія для эскадры броненосныхъ судовъ, и д) имѣлось наблюденіе за присланными отъ коммерціи совѣтника Губонина лицами, при ихъ изслѣдованіяхъ на рейдахъ и сѣверномъ фарватерѣ, такъ какъ, по Высочайшему повелѣнію, состоявшемуся въ 3 день іюня 1871 года, разрѣшено г. Губонину произвести, на собствен-

ный его счетъ, изысканія для коммерческаго порта въ Кронштадтѣ, вблизи существующей купеческой гавани и для желѣзной дороги отъ этого мѣста, по сѣверному берегу Финскаго залива, съ вѣтвью къ С.-Петербуржской таможнѣ.

По Финскому заливу, кромѣ финляндскихъ шхеръ, по Рижскому заливу, Моонзунду и части Балтійскаго моря, для постановки вѣхъ и бакановъ, были назначены въ 1871 году: винтовой транспортъ «Артельщикъ» и винтовыя шкуны «Баканъ», «Секстанъ» и «Компасъ».

Лодмейстерскому пароходу Азовскаго моря поручено разставить, въ навигацію 1872 года, предостерегательные знаки на барѣ, при входѣ въ Геническій проливъ, гдѣ уже нѣсколько лѣтъ распоряжаются этимъ дѣломъ иностранныя торговныя конторы, разставляя красныя и бѣлыя баканы. Геническій рейдъ заслуживаетъ полнаго вниманія, въ виду развивающейся морской торговой дѣятельности города Геническа, изъ котораго вывезено въ 1871 году зерноваго хлѣба на сумму 1235368 рублей.

Въ Восточномъ океанѣ огражденіе фарватеровъ предостерегательными знаками, въ навигацію 1871 года, было поручено поручику корпуса штурмановъ Мурашко, который, по назначеніи его командиромъ парохода «Польза», въ концѣ мая отправился для исправленія Пальвинскихъ знаковъ, а возвратясь въ Николаевскъ, 6 іюня ушелъ въ лиманъ. Дошедъ до мыса Пронгэ и встрѣтивъ сплошной ледъ, поручикъ Мурашко долженъ былъ вернуться назадъ и только 11 іюня имѣлъ возможность снова выйти и поставить знаки до Лазарева мыса. При этой работѣ означенный пароходъ едва не разбился и, бывъ не въ состояніи продолжать оную, передалъ дальнѣйшее огражденіе фарватера встрѣтившемуся пароходу «Америка». За тѣмъ, въ Дуэ и заливѣ Де-Кастри предостерегательные знаки были выставлены смотрителями маяковъ, что сопряжено было съ большимъ неудобствомъ и, въ особенности, при малыхъ шлюпкахъ, имѣющихся при маякахъ. Такъ, въ началѣ навигаціи 1871 года, 5 человѣкъ команды Клостеръ-Кампскаго маяка находились въ госпиталѣ, а потому смотритель этого

маяка, по неимѣнію людей и исправной и помѣстительной шлюпки, не могъ оградить Кастрійскаго рейда баканомъ и вѣхами до прихода туда судна изъ Николаевска. Между тѣмъ, это обстоятельство было причиною того, что въ малый приливъ одна коммерческая шкуна, входя въ заливъ Де-Кастри, стала на неогражденный еще въ то время Устричный рифъ. Пароходъ «Америка», снимая означенную шкуну, на другое утро, въ полную воду, приткнулся самъ къ тому же рифу и только съ полною выгрузкою всего трюма, рангоута, якорей и потерю половины груза угля, едва на другой день, къ полудню, снялся въ моментъ полной воды, ожидая ежеминутно крушенія, еслибы сдѣлался вѣтеръ.

Лоцманство.

Въ 1871 году Кронштадтскій лоцманскій цехъ открылъ свое дѣйствіе, съ появленіемъ съ моря перваго коммерческаго судна, именно съ 7 мая; сначала показались паровья, а съ 10 числа того мѣсяца и парусныя суда.

Составъ цеха, къ 1 апрѣля 1871 года, былъ въ полномъ комплектѣ, т. е. состоялъ изъ 30 лоцмановъ и 10 учениковъ. Судовъ, принадлежащихъ цеху, исключая гребныхъ, находилось: новой конструкціи спасительный ботъ Форстера, пароходъ, три крытые датскіе бота и вооружался еще одинъ изъ старыхъ, сосновый некрытый ботъ; но какъ онъ, по своимъ качествамъ, не удовлетворялъ своей цѣли, то и состоялъ въ запасѣ, на случай крайней надобности.

9 ноября, ушли изъ Кронштадта въ море послѣдними три парохода, подъ проводкою лоцмановъ, а потому цехъ прекратилъ свое дѣйствіе, прослѣдивъ, однакоже, за приходомъ судовъ еще до 20 числа того мѣсяца, на случай переменъ погоды и вскрытія льда. За тѣмъ, лоцмана были отпущены къ своимъ семействамъ по 1 апрѣля 1872 года.

Въ продолженіи навигаціи 1871 года изъ цеха выбыли: за смертью, лоцманъ Осининъ; къ другимъ занятіямъ, лоцмана: Семинъ и Фагерстремъ, и за нерачительное исполненіе своихъ

обязанностей два лоцмана, на мѣста которыхъ приняты произведенные изъ учениковъ. Такимъ образомъ, къ 1 января 1872 года состояло въ цехѣ 29 лоцмановъ и 12 учениковъ; изъ числа послѣднихъ двое, согласно 65 ст. устава о Кронштадтскомъ лоцманскомъ цехѣ, исполняли обязанности лоцмановъ и благополучно провели коммерческія суда, и изъ этихъ же учениковъ предполагается къ 1 апрѣля 1872 года произвести въ лоцмана того, который будетъ старательнѣе заниматься въ зимнее время грамотностью, а другой ученикъ долженъ ожидать первой вакансіи.

Въ навигацію 1871 года, два лоцмана, именно Гартманъ и Геннишенъ, продолжительное время находились въ госпиталѣ для пользованія, первый отъ потери большого пальца на правой рукѣ, а послѣдній отъ ушиба руки, и оба заболѣли при отправленіи своихъ служебныхъ обязанностей. Кромѣ того, лоцмана страдали простудными болѣзнями несравненно болѣе, чѣмъ въ прежніе годы; по этому обстоятельству необходимо было, какъ сказано выше, поручить проводку коммерческихъ судовъ двумъ ученикамъ и вмѣсто нихъ, принять въ цехъ новыхъ учениковъ. Значительныхъ аварій, потерь въ людяхъ и судахъ цехъ не имѣлъ; мелкія же аваріи неизбежны на такомъ тѣсномъ рейдѣ, какъ Кронштадтскій, а между тѣмъ, исключительно на лоцманѣ лежитъ отвѣтственность по управленію судномъ, качества котораго ему неизвѣстны; такое положеніе дѣла вполне убѣждаетъ въ ловкости и знаніи своего дѣла большой части лоцмановъ.

Въ теченіи навигаціи 1871 года, по книгамъ цеха, значится пришедшихъ съ моря судовъ 2615, а отшедшихъ 2501. За проводку судовъ поступило на приходъ 40078 р. 29 в.

Въ отчетѣ 1870 года было упомянуто, что, съ закрытіемъ навигаціи, лоцманскіе ученики до организованія школы обучались грамотѣ, подъ руководствомъ лоцмановъ, и занимались пріобрѣтеніемъ практическихъ свѣдѣній, до лоцманскаго дѣла относящихся. Въ началѣ 1871 года, съ общаго согласія цеха лоцмановъ, принять былъ старшимъ учите-

лемъ въ мореходный классъ организуемой школы отставной капитанъ корпуса флотскихъ штурмановъ Тибординъ, а въ 5 день марта послѣдовало Высочайшее соизволеніе на открытіе такого класса, съ отпускомъ ежегодно, въ пособие, по тысячѣ рублей изъ суммъ Государственнаго Казначейства. Какъ съ открытіемъ мореходнаго класса настояла надобность и въ приготовительномъ классѣ, съ особымъ для него учителемъ, то открыть и приготовительный классъ, въ который принято 50 мальчиковъ. Въ приготовительномъ классѣ дѣти обучаются чтенію и письму по-русски и первому понятію объ ариѳметикѣ, а въ мореходномъ преподаются: ариѳметика, алгебра, геометрія, тригонометрія, навигация, астрономія, морская практика купеческаго вооруженія, нагрузка и выгрузка товаровъ, управленіе парусами и паровыми судами, морская географія съ лоціею и законы торговаго судоходства. Въ мореходномъ классѣ обучаются въ настоящее время лица, состоящія въ цехѣ Кронштадтскихъ лоцмановъ. Плата учителямъ назначена: мореходнаго класса 720 р., а приготовительнаго 360 р. въ годъ, при квартирахъ.

Существующая при С.-Петербургскомъ портѣ лоцманская команда въ 1871 году состояла изъ старосты, 24 лоцмановъ и 5 учениковъ, которые, по вскрытіи р. Невы отъ льда и начатіи за тѣмъ брантвахтою большаго Невскаго фарватера кампаніи, поступили на послѣднюю, какъ для продовольствія морскою провизіею, такъ и для отправленія обязанностей по своему званію, т. е. для проводки фарватерами: съ брантвахты—судовъ, отходящихъ отъ Петербургскаго порта, а отъ плавучаго маяка, ставимаго за вѣхами большаго Невскаго фарватера,—судовъ, приходящихъ къ тому порту. За такимъ распредѣленіемъ обязанностей лоцмановъ не встрѣчалось неудобствъ въ проводкѣ судовъ, которыя, бывъ управляемы лоцманами, достигали порта своевременно. Отъ упорства же шкипера голландскаго судна *Loonъ*, отказавшагося принять съ маяка лоцмана и шедшаго подъ управленіемъ взятаго имъ изъ Кронштадта промышленника, а равно и отъ невнимательности того же шки-

пера къ предостереженію, сдѣланному ему о глубинѣ воды на фарватерѣ, произошелъ случай постановки упомянутого судна на мель. Не взирая на упорство шкипера, къ нему былъ посланъ съ маяка лодманъ, но судно передъ прибытіемъ его уже приткнулось къ мели и впоследствии, съ прибылою водою, того же дня вечеромъ, подъ проводною лодмана прибыло въ С.-Петербургъ благополучно. По этому происшествію, со шкипера судна истребованъ денежный штрафъ, на основаніи инструкціи, данной командиру брантвахты. Еще произошелъ случай уничтоженія предостерегательнаго знака, именно одной изъ красныхъ входныхъ вѣхъ, отъ несоблюденія правилъ о буксировкѣ судовъ: коммерческій пароходъ *Денежа*, идучи изъ залива на фарватеръ, имѣлъ на буксирѣ болѣе трехъ судовъ, а потому, при поворотѣ около упомянутой вѣхи, уничтожилъ ее, за что и подвергнулся денежному взыскаію, по стоимости вѣхи съ ея принадлежностями. Случаевъ же затопленія судовъ, отъ непринятія благовременныхъ мѣръ противу свѣжести вѣтра, былъ одинъ, а именно: 2 августа, въ устьѣ рѣки большой Невы, между другими догрузными судами стояла тихвинка, съ грузомъ угля до 18000 пудовъ. При засвѣжѣвшемъ вѣтрѣ отъ SW, на открытой мѣстности, противъ галернаго острова, развело волненіе, при которомъ, однакоже, всѣ суда отстаивались на своихъ мѣстахъ. Въ 4 часа пополудни, было усмотрѣно съ брантвахты, что упомянутую тихвинку внезапно начало дрейфовать, по направленію вѣтра, прямо къ ограждающимъ, у большаго элинга, спусковой каналъ дамбамъ; но прежде, чѣмъ успѣли подать съ брантвахты завозь для отстраненія направленія этого судна въ устье Фонтанки, какъ волненіемъ его ударило объ оконечность дамбы, гдѣ оно и погрузилось на глубинѣ 16 футъ. Бывшіе на немъ рабочіе, въ числѣ 4 человекъ, успѣвъ захватить свое имущество, высочили съ судна на дамбу. Грузъ и днище судна предполагается поднять въ теченіи зимняго времени.

Въ концѣ октября, при буксированіи коммерческими пароходами, отъ сильнаго ледохода, остановились на мелководіи

корабельнаго фарватера два судна, изъ коихъ одно, уже получившее поврежденіе за 3 бѣлымъ баканомъ, а другое между 5 и 6 бѣлыми баканами. Означенныя суда, по снятіи съ нихъ людей съ ихъ багажемъ, оставлены на зимнее время на тѣхъ же пунктахъ. Послѣдними ушли изъ С.-Петербурга, 30 октября, 5 иностранныхъ коммерческихъ пароходовъ и одинъ финляндскій, которые, миповавъ фарватеры, прослѣдовали въ Кронштадтъ. Въ ночь съ 4 на 5 ноября, Невскіе фарватеры покрылись сплошною массою льда и за тѣмъ дѣйствіе Петербургскихъ лоцмановъ прекратилось.

Въ теченіи навигаціи 1871 года лоцманами С.-Петербургскаго порта проведено черезъ баръ Невскаго фарватера судовъ: парусныхъ 1394 и паровыхъ 462. За проводку этихъ судовъ лоцманами получено 9183 рубл., которые и раздѣлены между ними. Ни запаснаго, ни пенсіоннаго капиталовъ Петербургскіе лоцмана не имѣютъ, но, по Высочайше утвержденному въ 23 день января 1826 года мнѣнію Государственнаго Совѣта, предоставлены въ пользу тѣхъ лоцмановъ, на Гребномъ и Петровскомъ фарватерахъ, три рыболовныя мѣста, для устройства тоней или заколовъ, доходы съ которыхъ распредѣляются на пенсіи вдовамъ и сиротамъ лоцмановъ, на общественныя по селенію расходы и на самихъ лоцмановъ.

Архангельское общество лоцмановъ въ 1871 году состояло изъ 69 человекъ, т. е. изъ лоцманскаго старосты, старшины, 49 лоцмановъ и 18 учениковъ. Въ теченіи навигаціи лоцмана занимались проводкою судовъ и, въ случаѣ скопленія значительнаго числа приходящихъ къ порту и отходящихъ оттуда въ море судовъ, которые иногда задерживаютъ лоцмановъ по нѣсколько сутокъ, недостатокъ ихъ пополнялся призывомъ, для содѣйствія имъ, отставныхъ лоцмановъ, еще способныхъ управлять судномъ, а также и взрослыхъ лоцманскихъ сыновей.

Для руководства лоцмановъ, при проводкѣ ими судовъ въ обѣ стороны рѣки, они были снабжены таблицами полныхъ водъ, составляемыми ежегодно на всю навигацію.

Къ 1 января 1871 года капиталъ Архангельскихъ лоцмановъ состоялъ изъ 7285 рубл. 93³/₄ коп. Въ этой суммѣ заключалось:

а) Въ долгу за лоцманами	3395 р.	»	к.
б) За частными лицами	1222 —	59 ¹ / ₂ —	
в) Банковыми билетами	1200 —	»	—
г) Въ наличныхъ деньгахъ	1468 —	34 ¹ / ₄ —	
Всего	7285 р.	93 ³ / ₄ к.	

Изъ этой же суммы 6896 р. 46¹/₂ к. принадлежать лично лоцманамъ, находящимся на службѣ, а остальные 389 р. 47¹/₄ к. составляютъ приращеніе на капиталъ процентовъ съ ссудъ, какъ лоцманамъ, такъ и частнымъ лицамъ. На счетъ этого приращенія общество Архангельскихъ лоцмановъ содержитъ лоцманскую школу и, кромѣ того, удѣляетъ нѣкоторую часть на уплату недоимокъ за неимущихъ вдовъ лоцманскихъ семействъ, подлежащихъ взносу подушныхъ и рекрутскихъ денегъ.

Въ навигацію 1871 года Архангельскими лоцманами проведено 540 коммерческихъ судовъ, съ которыхъ выручено 14721 рубл. 8 коп. По раздѣлѣ этой суммы лоцманами на 60 паевъ (по числу положеннаго комплекта лоцмановъ) и за отчисленіемъ изъ той же суммы 5^o%, въ количествѣ 736 р. 5 коп., лоцманскій капиталъ къ 1 января 1872 года состоялъ изъ 7880 рубл. 40 коп., въ числѣ которыхъ заключаются и 403 р. 89¹/₂ к., составляющіе проценты съ долговъ и 5^o% билетовъ. Этотъ капиталъ состоитъ:

а) изъ числящихся въ долгу за лоцманами и частными лицами	5871 р.	58 ¹ / ₂ к.
б) изъ банковыхъ билетовъ на	1200 —	» —
в) изъ наличныхъ денегъ, на сумму	808 —	81 ¹ / ₂ —
Итого	7880 р.	40 к.

Основываясь на новѣйшихъ требованіяхъ мореплаванія по Бѣлому морю и Сѣверному океану, комиссія, Высочайше утвержденная подъ предсѣдательствомъ бывшаго начальника Архангельской губерніи (нынѣ директора департамента та-

моженныхъ сборовъ) д. с. с. Качалова, о мѣрахъ къ развитію мореплаванія и морскихъ промысловъ на Бѣломъ морѣ и въ Ледовитомъ океанѣ, пришла къ убѣжденію о пользѣ имѣть лоцмановъ на Орловскомъ и Святоносскомъ маякахъ Бѣлаго моря, въ связи съ обществомъ Архангельскихъ лоцмановъ. Архангельское портовое управленіе, вполнѣ соглашаясь съ заключеніемъ означенной комисіи, уже приступило къ разработкѣ вопросовъ по сему важному для мореплаванія предмету. Между тѣмъ, при произведенной ревизіи лоцманскихъ селеній, отъ лоцмановъ заявлено желаніе имѣть, кромѣ существующей первоначальной мужской лоцманской школы, такую же и женскую школу. Архангельское портовое управленіе, признавъ такое заявленіе заслуживающимъ полнаго вниманія, намѣрено, по полученіи отъ лоцмановъ общественнаго приговора на осуществленіе ихъ желанія имѣть женскую школу, войти съ представленіемъ, какъ объ учрежденіи этого училища, такъ и о преобразованіи уже существующей мужской школы.

Въ отчетѣ 1869 года было упомянуто, что къ Архангельскому порту иностранныя коммерческія суда приходятъ одновременно въ большихъ массахъ, черезъ что, для проводки ихъ по фарватеру рѣки Двины, весьма часто ощущается недостатокъ въ лоцманахъ. Хотя прибывшій въ 1870 году въ Архангельскъ паровой барказъ значительно способствовалъ ускоренію возвращенія лоцмановъ обратно на баръ, но окончательно устранить означенное затрудненіе не представляется никакой возможности при настоящемъ ограниченномъ числѣ лоцмановъ, съ одной стороны и при бывающемъ значительномъ скопленіи, судовъ съ другой. Единственнымъ исходомъ изъ таковаго затрудненія, по мнѣнію Архангельскаго портоваго начальства, могло бы послужить раздѣленіе Архангельскихъ лоцмановъ на двѣ партіи, старшую и младшую, съ порученіемъ первой изъ нихъ проводки судовъ черезъ баръ, а далѣе къ порту могли бы вести суда лоцмана младшей партіи.

Дѣйствія Николаевскихъ лоцмановъ открыты были въ 1871 году 8 марта, съ приходомъ русскаго винтоваго па-

*

рохода *Царь-Давидъ* въ то время, когда ледъ изъ Днѣпровскаго лимана еще проносило въ море.

Въ теченіи навигаціи 1871 года судовъ разныхъ націй, оплатившихъ лоцманскій сборъ, было 247, съ которыхъ получено за разныя обязанности лоцмановъ 12 963 рубл., въ томъ числѣ за простой судовъ на пути съ лоцманами 275 рубл. и взысканныхъ за потопленіе лоцманскаго бота, съ германскаго судна *Августа* 400 рубл., а всего, по книгамъ общества, съ прочими мелочными поступленіями, въ количествѣ 182 рубл. 41 коп. и съ остаткомъ отъ 1870 года, 1971 р. 54 коп., на приходѣ въ 1871 году состояло 15 116 р. 95 к. Изъ этой суммы израсходовано 12466 р. 99 коп., въ томъ числѣ на уплату $\frac{1}{4}$ части долга съ $\%$ Николаевскому городовому комитету 620 рубл. и за тѣмъ, къ 1 января 1872 года, осталось 2649 р. 96 коп., которые сполна и опредѣлены на текущіе расходы по содержанію общества лоцмановъ до открытія навигаціи 1872 года.

Въ теченіи навигаціи 1871 года случаевъ постановки на мель судовъ, находившихся подъ проводкою лоцмановъ, было только два, но и тѣ произошли при лавировкѣ въ узкостяхъ отъ случайностей, зависѣвшихъ болѣе отъ дурныхъ качествъ самихъ судовъ, чѣмъ отъ неосторожности лоцмановъ, за которую, впрочемъ, послѣдніе заплатились 40 рубл., взысканными съ нихъ на уплату за наемъ людей и лодки, для снятія судовъ съ мели. Вообще же, можно съ утвердительною сказать, что непрерывная практика Николаевскихъ лоцмановъ въ проводкѣ судовъ, какъ въ дневное, такъ и ночное время, довела большую часть ихъ до такой самоувѣренности, что они, безъ малѣйшаго затрудненія, лавируютъ среди ночи, чѣмъ заслужили полное довѣріе и неоднократно выраженную благодарность со стороны иностранныхъ шкиперовъ.

15 сентября 1871 года, германскій баркъ *Августа*, шедшій изъ Одессы въ Очаковъ, съ вольнымъ лоцманомъ изъ иностранцевъ, набѣжалъ на Очаковскомъ фарватерѣ на шедшій впереди его лоцманскій ботъ, задѣлъ его якоремъ за ванты и опрокинулъ. Бывшіе на этомъ ботѣ лоц-

манъ Степановъ и три гребца выльзли, по брошеннымъ концамъ, на судно, а самый боть, со всею въ нему принадлежностью, затонулъ на глубинѣ 10 сажень. Пролежавъ шесть дней въ жидкомъ илѣ, означенный боть былъ поднятъ изъ воды посредствомъ водолазовъ и другого большаго палубнаго бота; при чемъ оказались въ немъ: фалш-бортъ съ лѣвой стороны поврежденнымъ, рангоутъ изломаннымъ, паруса изорванными, а весла, люки, лоцманская одежда и прочая принадлежность утерянными, а потому, на покрытие расходовъ по исправленію бота и приведенію вооруженія его въ надлежащій порядокъ, взыскано было со шкипера барка *Августъ*, по добровольному съ нимъ соглашенію, 400 рублей.

Передъ открытіемъ навигаціи 1871 года, на службѣ общества состояло: лоцмановъ 15, лоцманскихъ кандидатовъ 3 и учениковъ 5. Въ продолженіи навигаціи выбыли изъ общества: 1 лоцманъ умеръ отъ болѣзни, 1 лоцманъ и ученикъ уволены за дурное поведеніе и 4 ученика оставили службу по собственному желанію. За тѣмъ, вновь приняты на службу 4 лоцманскіе кандидата, а прежніе 3 утверждены въ званіи лоцмановъ. Такимъ образомъ, къ концу навигаціи состояло въ обществѣ: лоцмановъ 16 и лоцманскихъ кандидатовъ 4; лоцманскихъ же учениковъ не осталось ни одного, всѣ они выбыли по нежеланію продолжать службу за 100 рубл. вознагражденія, положеннаго имъ по уставу. Желających замѣнить ихъ также не оказалось, а потому, для вывоза лоцмановъ на ботахъ на встрѣчу подходящимъ съ моря судамъ, наняты были изъ Очаковскихъ жителей 5 человекъ въ постоянные гребцы, съ платою по 120 рубл. за навигацію, съ условіемъ, что, въ случаѣ могущаго быть недостатка наличныхъ при Очаковской станціи лоцмановъ, они должны проводить въ Николаевъ суда съ баластомъ, за что каждый разъ выдавалось имъ особое вознагражденіе, въ размѣрѣ 5 рубл. за каждое проведенное ими судно. По окончаніи навигаціи, нѣкоторые изъ таковыхъ гребцовъ обращались въ общество съ просьбою о принятіи ихъ въ лоцманскіе кандидаты; но, какъ въ то

время увеличивать наличный состав лоцмановъ надобности не представлялось, тѣмъ болѣе, что и денежные средства этого не дозволяли, то просьба тѣхъ гребцовъ не могла быть удовлетворена. Упомянувъ о денежныхъ средствахъ общества, нельзя умолчать и о томъ, что они, образуясь изъ сбора съ однихъ только иностранныхъ судовъ, съ трудомъ покрываютъ текущіе расходы общества по содержанію онаго, и что матеріальныя средства находятся далеко не въ блистательномъ положеніи. Единственною тому причиною служитъ то обстоятельство, что не всѣ мореходныя суда, согласно 10 ст. устава для Николаевскихъ лоцмановъ, оплачиваютъ лоцманскій сборъ, потому что большая часть коммерческихъ судовъ подъ русскимъ флагомъ, имѣющихъ право плаванія между русскими портами Чернаго моря по ваботажному паспорту, уклонились отъ лоцманскаго сбора, причисляя себя къ категоріи судовъ прибрежнаго плаванія, не обязанныхъ по уставу брать лоцмановъ и вносить лоцманскій сборъ. Между тѣмъ, такія суда, въ сущности, принадлежатъ большею частью иностранцамъ, поселившимся въ Новороссійскомъ краѣ, или даже такимъ иностранцамъ, которые проживаютъ за границею, но по знакомству съ здѣшними иностранцами приписали свои суда на имена послѣднихъ, съ цѣлью пользоваться привилегіями, предоставленными русскимъ судамъ, но не имѣютъ на своихъ судахъ изъ русскихъ подданныхъ, не только шкиперовъ, но даже и матросовъ и, по роду своего плаванія, большею частью за границею, и по величинѣ своей никакъ не подходятъ и не должны бы быть причисляемы къ разряду русскихъ прибрежныхъ судовъ. Такимъ образомъ, плавая не по праву подъ русскимъ флагомъ, означенныя суда только тормозятъ и убиваютъ въ самомъ зародышѣ развитіе чисто-русскаго Черноморскаго ваботажа и морскаго элемента въ краѣ, и потому не должны бы пользоваться привилегіями, предоставленными чисто-русскимъ судамъ, а напротивъ должны подлежать строгому надзору и контролю со стороны русскихъ правительственныхъ учреждений. Между тѣмъ, поводомъ къ уклоненію оз-

наченныхъ судовъ отъ лоцманскаго сбора послужило толкованіе лоцманскаго устава Николаевскою портовою таможенною, которая, примѣняя значеніе слова *прибрежныхъ* къ всѣмъ русскимъ судамъ, какового бы то ни было разиѣра, приходящимъ или отходящимъ изъ Николаева, съ грузомъ или безъ онаго, по каботажному паспорту, не признала официально законнымъ лоцманскаго сбора съ этихъ судовъ, отзываясь тѣмъ, что не имѣеть на то права, по смыслу ст. 267 таможеннаго устава (*). Такимъ истолкованіемъ означенной статьи лоцманскаго устава и воспользовались всѣ суда, плавающія подъ русскимъ флагомъ, не только отходившія по каботажному паспорту въ Черноморскіе порты, но даже и отправлявшіяся за границу, прибѣгая къ слѣдующему приему: принявъ грузъ въ Николаевѣ, для отправленія за границу, они уходили по каботажному паспорту въ Одессу, гдѣ получали заграничный паспортъ и оттуда уже отходили окончательно въ порты Средиземнаго моря и даже прямо въ Англію.

При предстоящемъ пересмотрѣ Высочайше утвержденнаго 23 декабря 1868 года устава общества Николаевскихъ лоцмановъ, необходимо будетъ выяснитъ дарованныя этому обществу права на сборъ съ судовъ, составляющій единственный источникъ всѣхъ денежныхъ средствъ общества, которое до настоящаго времени, по вышеизложенному обстоятельству, не только не могло отчислить ни одного рубля въ запасный и пенсіонный капиталы, но и обзавестись хозяйствомъ, хотя сколько-нибудь соответствующимъ современнымъ требованіямъ мореплаванія и нуждамъ самого общества лоцмановъ.

Въ навигацію 1871 года Николаевскіе лоцмана не упускали случая подавать помощь терпящимъ бѣдствіе. О подвигѣ лоцмана Мелентія Капилети см. № 5 «Морск. Сб.» 1871 г., оф. отд.

(*) Въ этой статьѣ сказано: «если мѣстное гражданское или военное начальство войдетъ въ таможеню съ требованіемъ, зависящимъ отъ законнаго исполненія таможни, то, по исполненіи, она обязана вслѣдствіе разъ доносить о томъ начальнику округа и департаменту вѣдѣній внешней торговли».

Въ ту-же навигацію окончательно выяснилась необходимость учрежденія въ Николаевѣ особой морской полиціи, для наблюденія и привлеченія къ отвѣтственности, во-первыхъ, рыбаковъ, загоразивающихъ вплотную своими лодками и рыболовными снарядами узкія мѣста фарватера и черезъ то подвергающихъ проходящія винтовыя суда опасности запутать свой винтъ въ рыболовныхъ снастяхъ, или, сторонясь отъ нихъ, сѣсть на мель, или же, безъ всякаго умысла, опрокинуть ихъ лодки и потопить людей, какъ это и случилось 24 ноября 1871 года съ англійскимъ пароходомъ *Шпертанъ*. Пароходъ этотъ, проходя между Волошскою и Русскою косами, наткнулся на цѣлый рядъ рыбачьихъ лодокъ и желая обойти ихъ, прижался вплотную къ Волошской косѣ; но, не смотря на это, все-таки задѣлъ за крайнюю къ берегу лодку и опрокинулъ ее. Изъ находившихся на этой лодкѣ трехъ рыбаковъ, одинъ тотчасъ же пошелъ ко дну, другой, окончившій отъ рѣзкой холодной воды, умеръ на пароходѣ, не смотря на всѣ принятія къ спасенію его мѣры, и только третій, благодаря своей комплекціи, остался живъ и доставленъ на томъ же пароходѣ въ Николаевъ, здоровымъ. Во вторыхъ, необходимъ строгій осмотръ тѣхъ судовъ, которыя занимаются перегрузкою иностранныхъ и другихъ большаго размѣра судовъ, для прохода этихъ послѣднихъ черезъ Очаковскую банку, по такъ называемому Днѣпровскому каналу. За отсутствіемъ полицейскаго при этомъ на водѣ надзора, развилось постыдное ремесло—кража пшеницы и другаго зерна, самими шхиперами перегрузныхъ судовъ, оставляющими его подъ внутреннею обшивкою, а большею частью, при посредствѣ Очаковскихъ и Парутинскихъ дубовщиковъ, которые подѣзжаютъ къ нарочно отставшемуся перегрузному судну ночью и, безъ всякой помѣхи, нагружаютъ и отвозятъ украденное въ воровскіе притоны, устроенные въ балкахъ и на хуторахъ по Очаковскому берегу, для продажи поселившимся тамъ евреямъ. Въ третьихъ, для наблюденія и привлеченія къ отвѣтственности виновныхъ въ засореніи баластомъ, выкидываемымъ съ коммерческихъ судовъ на фарватерахъ, ведущихъ на

Очаковскій рейдъ. Единичныя доселѣ указанія лоцмановъ на таковыя преступленія, не подтвержденныя другими свидѣтельскими показаніями, не признавались, со стороны мировыхъ судей, достаточными для обвиненія и наложенія заслуживаемаго взыскаія; а потому, въ навигацію 1871 года, въ виду такой безнаказанности, всѣ иностранныя шкипера, уже безъ всякаго стѣсненія, выгружали баластъ въ воду на фарватерахъ и даже на самомъ Очаковскомъ рейдѣ, нисколько не заботясь о могущихъ произойти отъ того неудобствахъ для судоходства къ Николаеву и затрудненіи дѣйствія общества Николаевскихъ лоцмановъ.

Изъ исчисленныхъ выше фактовъ очевидна необходимость усилить матеріальныя средства общества Николаевскихъ лоцмановъ, которые, въ противномъ случаѣ, при неизбѣжномъ увеличеніи морской дѣятельности, по окончаніи постройки Николаевско-Харьковской желѣзной дороги, будутъ поставлены въ совершенную невозможность выполнить свое назначеніе, при настоящихъ своихъ крайне ограниченныя средствахъ. Желательно было бы приобрести для означеннаго общества два небольшіе винтовые парохода, какъ для вывоза лоцмановъ на встрѣчу къ идущимъ съ моря судамъ и буксировки судовъ въ Днѣпровскомъ каналѣ и въ проходѣ между Русскою и Волошкою косами, такъ и для сообщенія между лоцманскими станціями. Кромѣ того, необходимо устроить помѣщеніе для лоцмановъ на станціяхъ въ Николаевѣ и Очаковѣ, такъ какъ нанимаемыя нынѣ для этой цѣли квартиры чрезвычайно тѣсны и во всѣхъ отношеніяхъ неудобны. За тѣмъ, къ улучшенію дѣла общества Николаевскихъ лоцмановъ, могло бы значительно способствовать предполагаемое главнымъ портовымъ начальствомъ въ Николаевѣ устройство электромагнитнаго телеграфа между Николаевымъ и Очаковымъ, такъ какъ существующіе въ настоящее время между означенными портами оптическіе телеграфы, содержимые отъ Морскаго вѣдомства, далеко не соотвѣтствуютъ цѣли своего назначенія, потому что сообщаемыя ими свѣдѣнія о происшествіяхъ въ Днѣпровскомъ лиманѣ и по рѣкѣ Бугу или запаздываютъ на столько, что

дѣлаются совершенно бесполезными, или доходятъ въ такомъ извращенномъ видѣ, что поселяютъ недоразумѣнія, не говоря уже о туманномъ времени, когда передача свѣдѣній бываетъ уже немислима. Въ виду такого неудобства, и при быстромъ развитіи коммерческаго значенія Николаевского порта, мѣстное портовое начальство находитъ крайне необходимымъ, чтобы между Николаевымъ и Очаковымъ была устроена линія магнито-электрическаго телеграфа, какъ собственно для управленія Николаевского порта, которое можетъ тогда получать вѣрныя извѣстія о движеніяхъ судовъ и различныхъ случайностяхъ въ Днѣпровскомъ лиманѣ и Бугѣ (извѣстія эти въ особенности приобрѣтутъ важное значеніе при развитіи броненоснаго судостроенія, когда глубоко сидящимъ броненосцамъ придется часто ходить по рѣкѣ и узкому каналу), такъ и вообще, для военныхъ, коммерческихъ и частныхъ надобностей. Управляющій Морскимъ Министерствомъ, принявъ во вниманіе такое заявленіе главнаго портового начальства въ Николаевѣ, обращался съ просьбою къ министру внутреннихъ дѣлъ объ оказаніи содѣйствія къ осуществленію предположенія объ устройствѣ линіи электрическаго телеграфа между Николаевымъ и Очаковымъ, составляющаго одну изъ настоятельныхъ потребностей будущаго Черноморскаго флота. Изъ полученнаго на это отзыва министра внутреннихъ дѣлъ видно, что хотя онъ вполнѣ раздѣляетъ мнѣніе главнаго портового начальства въ Николаевѣ, относительно необходимости предоставленія г. Николаеву способовъ болѣе быстрыхъ сообщеній съ Очаковымъ и Бугскимъ побережьемъ, но, тѣмъ не менѣе, не обѣщаетъ скорого осуществленія этой полезной мѣры, такъ какъ, за распредѣленіемъ суммъ, не только ассигнованныхъ, но и ожидаемыхъ къ ассигнованію, по смѣтѣ 1872 года, на работы, не терпящія отлагательства, не предвидится источника, на счетъ котораго могъ бы быть отнесенъ расходъ до 20 т. рубл., необходимый на устройство телеграфа отъ Николаева до Очакова. Къ этому генераль-адъютантъ Тимашевъ присоветовалъ, что постройка телеграфной линіи между вышеупомянутыми пунктами будетъ имѣться въ виду и послѣ-

дуетъ при первой возможности со стороны денежных средствъ.

По случаю окончанія трехлѣтняго опытнаго срока, на который былъ изданъ Высочайше утвержденный 23 декабря 1868 года проектъ устава для общества Николаевскихъ лоцмановъ, и вслѣдствіе выясненной потребности нѣкоторыхъ измѣненій, составленъ проектъ новаго устава для упомянутого общества, при чемъ приняты въ основаніе всѣ тѣ данныя, которыя могли бы соотвѣтствовать увеличивающимся потребностямъ судоходства, и способствовали бы развитію чисто русскаго каботажнаго и морскаго элемента въ краѣ.

О дѣятельности лоцмановъ по шхерамъ и берегу Финляндіи, состоящихъ въ вѣдѣніи тамошняго лоцманскаго и маячнаго вѣдомства, въ Гидрографическомъ Департаментѣ не получено никакихъ свѣдѣній отъ означеннаго вѣдомства, какъ и въ предшествовавшіе годы, хотя департаментъ и входилъ въ сношеніе по этому предмету съ подлежащимъ учрежденіемъ въ Финляндіи.

О дѣятельности лоцмановъ, существующихъ при нѣкоторыхъ изъ нашихъ коммерческихъ портовъ по южному берегу Финскаго залива и въ Балтійскомъ морѣ, въ отчетѣ 1869 года въ первый разъ были сгруппированы объ нихъ свѣдѣнія. Въ 1870 и въ 1871 годахъ, противъ тѣхъ свѣдѣній не произошло почти никакихъ перемѣнъ; число лоцманскихъ станцій не увеличилось, и самое устройство ихъ осталось то-же.

Спасительныя станціи.

Изъ журналовъ, веденныхъ на спасительныхъ станціяхъ, устроенныхъ по Балтійскому побережью, въ теченіи навигаціи 1871 года, наиболѣе замѣчательны нижеприведенные случаи дѣйствія спасительныхъ лодокъ:

1) 17 апрѣля, въ 6 часовъ утра, съ Церельскаго (*) маяка усмотрѣнъ былъ идущій съ моря пароходъ, который, про-

(*) Церельскій маякъ или Свалферортъ на S оконечности Эзела, входитъ въ Рижскій заливъ отъ W. Ред.

бываясь сквозь ледъ, сѣлъ на рифъ, на глубинѣ 8 фута; въ разстояніи $1\frac{1}{2}$ мили отъ того маяка, по западную сторону вѣхъ. Къ этому пароходу тотчасъ была послана спасительная лодка со старшиною и 6 гребцами, и оказалось, что то былъ англійскій пароходъ, подъ именемъ *Pelaw*, шедшій съ баластомъ изъ Лондона въ Ригу. По завозѣ двухъ верповъ съ кабельтовыми, взятыми на паровой шпиль, и послѣ того, какъ машиною былъ данъ задній ходъ, пароходъ сошелъ съ мели безъ поврежденій и направился во льды къ Курляндскому берегу.

2) Спасительная лодка уже возвращалась обратно къ маяку, какъ близъ мѣста, гдѣ сидѣлъ вышеупомянутый пароходъ, при засвѣжѣвшемъ ОНО вѣтрѣ, остановился на рифѣ голландскій куфъ, по имени *Анна*. Этотъ куфъ шелъ изъ Нью-Кэстля съ грузомъ цемента, адресованнаго въ Ригу; на немъ находились шкиперъ Мартинсъ, съ больною женою и 4 человекъ экипажа; судно это принадлежало голландскому шкиперу Крезенгену. При помощи спасительной лодки, завезены были два верпа съ кабельтовыми, но, при всемъ усилии, стаянуться съ рифа не могли, а между тѣмъ приближался ледъ. Тогда шкиперъ рѣшился выбросить за бортъ 47 бочекъ цемента и только послѣ 6 часовой работы успѣли сняться съ мели; за тѣмъ, куфъ направился въ море, вслѣдъ за другими кораблями. Шкиперъ куфа взялъ удостовѣреніе отъ старшины спасительной лодки, какъ свидѣтеля выкинутого за бортъ груза.

3) 7 мая, въ 3 часа пополудни, при штилѣ и ясной погодѣ, шелъ полнымъ ходомъ двухмачтовый коммерческій пароходъ (нація его осталась неизвѣстною), около самаго голландскаго берега, прямо на сѣверный рифъ. Лишь только это было усмотрѣно съ голландской спасительной станціи, тотчасъ же отдано было приказаніе звонить въ находящійся у рифа колоколъ; но, не смотря на такое предостереженіе, пароходъ продолжалъ идти прежнимъ курсомъ. Поэтому, приказано было звонить въ колоколъ сильнѣе и вся спасительная команда послана въ самому рифу. Только тогда на

пароходъ замѣтили угрожавшую ему опасность и поворотили на N, почти въ 10 саженьяхъ отъ рифа.

4) 16 мая, въ четверть 2-го часа пополудни, сѣлъ на Свалферортскій рифъ англійскій винтовой пароходъ *Fat-fimldt*, шедшій изъ Нью-Кэстля въ Ригу, имѣя вмѣсто баласта 100 тоннъ каменнаго угля и часть песку. Этотъ пароходъ находился подъ управленіемъ шкипера Хумъ, а экипажъ его состоялъ изъ двухъ штурмановъ, одного механика и 14 матросовъ. Онъ сидѣлъ на вольной водѣ 9 футъ и остановился на рифѣ въ 8 миляхъ отъ Церельскаго маяка на R StW, по западную сторону вѣхъ, на глубинѣ у форъштевня 6, а у ахтеръ-штевня 16 футъ; грунтъ мелкій щебень. По прибытіи къ пароходу, въ 4 часа утра, на спасительной лодкѣ, начальника станціи со старшиною и 6-ю гребцами, шкиперъ объявилъ, что пароходъ сѣлъ на рифъ, потому что, идя съ моря, онъ видѣлъ огонь Церельскаго маяка очень низко, а Курляндскій берегъ казался необыкновенно высоко, почему, придержавшись къ Свалферорту, черезъ полчаса сѣлъ на рифъ съ полного хода, такъ что двѣ трети парохода очутились на мели. Въ это время дѣйствительно была большая роса и въ окрестности маяка поднималось отъ земли испареніе, отчего весь берегъ показывался, какъ бы покрытымъ слоемъ тумана, между тѣмъ вѣтеръ былъ WNW тихій (*). На предложеніе начальника станціи завести два большіе верпа, или одинъ становой якорь, шкиперъ увѣрялъ, что онъ сойдетъ съ мели и безъ этихъ средствъ, перегрузивши уголь въ кормовую часть. На другой день, 17 числа, NW вѣтеръ засвѣжѣлъ и тогда шкиперъ, проработавъ цѣлый день безъ успѣха, потребовалъ съ берега грузовыя суда. На прибывшіе отъ помѣщика барона Буксгевдена бординги выгрузили болѣе 25 ластовъ угля, а баластный песокъ выбросили за бортъ, и завезли на ботъ становой якорь съ верпомъ. 18 числа вѣтеръ стихъ и пароходъ заднимъ ходомъ сошелъ съ рифа, безъ поврежденій. Обошедъ кругомъ рифа, онъ сталъ на якорь по O-ю

(*) Этотъ случай доказываетъ необходимость маяка на башнѣ Блаубергенъ.

сторону маяка, гдѣ, принявъ обратно весь уголь съ бординговъ и обязавшись заплатить помѣщику расходы, какъ за бординги, такъ и за наемъ 30 человекъ рабочихъ, въ 7 часовъ вечера снялся съ якоря и отправился въ Ригу. Этотъ пароходъ былъ застрахованъ и принадлежитъ компаніи въ Зюйдерландѣ.

5) 24 мая, въ 5 часовъ утра, по прочищеніи тумана, къ S-у отъ Фильзандскаго маяка (*), замѣчены были два парусныхъ судна, шедшія лѣвымъ галсомъ при NO тихомъ вѣтрѣ и облачной погодѣ. По прошествіи получаса, они поворотили на правый галсъ и за тѣмъ, спустя еще минутъ 15, одно изъ тѣхъ судовъ сѣло на мель, на банку Петкельма, въ $8\frac{1}{4}$ итал. миляхъ отъ маяка; въ судну немедленно была послана спасительная лодка, со старшиною и одною смѣною гребцовъ. По возвращеніи лодки, старшина объявилъ, что сѣвшее на означенную банку судно былъ англійскій бригъ *Гарландъ*, шедшій въ Кронштадтъ съ грузомъ угля. Бригъ этотъ сидѣлъ ахтеръ-штевнемъ 14, а форъ-штевнемъ $12\frac{1}{2}$ футъ, глубина же банки была всего 12 футъ. Бригъ въ тотъ же день былъ снятъ съ мели средствами барона Бувсгевдена, но не прежде, какъ по сгруженіи имъ угля на 5 своихъ ботовъ. Стянувшись съ мели и принявъ грузъ обратно съ ботовъ, бригъ на другой день снялся съ якоря и ушелъ по назначенію.

6) 5 іюля, въ 5-мъ часу утра, съ Фильзандскаго маяка былъ замѣченъ двухмачтовый бригъ, сидящій на мели на банкѣ Тейфельсgrundъ; съ маяка была немедленно послана спасительная лодка, при самомъ сильномъ NW вѣтрѣ и пасмурной погодѣ. Между тѣмъ, въ 6 часовъ, съ берега въ зрительную трубу увидѣли двѣ шлюпки, идущія отъ упомянутаго судна и держація на маякъ; въ 8 часовъ, шлюпки эти встрѣтились съ спасительною лодкою. Здѣсь экипажъ потерпѣвшаго крушеніе судна пересѣлъ на спасительную лодку, такъ какъ шлюпки его заливало водою. За тѣмъ, шлюпки были взяты на буксиръ и спасительная лодка на-

(*) W-я означенность Эвела.

правилакъ къ маяку. Къ 9-ти часамъ утра, лодка пристала къ маячной пристани; на лодкѣ находились шкиперъ брига Хольгозенъ, два штурмана и 6 человекъ матросовъ, которые и помѣщены были въ лазаретъ при спасительной станціи. Шкиперъ Хольгозенъ объявилъ маячному смотрителю, что потерпѣвшее бѣдствіе судно—норвежскій бригъ *Кнерре*, построенный въ Норвегіи и стоявшій 2700 фунтовъ стерлинговъ. Ставъ на мель, бригъ такъ скоро наполнился водою, что шкиперъ и экипажъ его успѣли сами спастись, не успѣвъ ничего захватить съ собою изъ багажа. Ночью того-же числа, бригъ самъ сошелъ съ банки, а такъ какъ вѣтеръ отошелъ къ W, то его и несло на маякъ. На бригѣ стояли паруса: гротъ и фортъ-марсели, половина фюка и бизань. Когда смотритель маяка извѣстилъ шкипера Хольгозена, что судно его сошло съ банки и идетъ по вѣтру, къ маяку, то онъ, попросивъ спасительную лодку, съ штурманами и двумя матросами отправился къ бригу, чтобы поставить его на якорь. Въ 3 часа, лодка настигла судно, на которомъ поставили кливера и направили его на маякъ. Въ 6 часовъ, бригъ былъ поставленъ на якорь, въ разстояніи одной версты отъ маяка. Въ 9 часовъ, прибылъ къ бригу баронъ Буксгевденъ съ ботами и сталъ выгружать петролеумъ, а такелажъ снять и свезенъ на берегъ судовою командою. На бригѣ оказалось дно проломленнымъ.

7) 7 іюля, въ 5 часовъ пополудни, бурю сорвало съ якорей и бросило на мель, вблизи фарватера, стоявшій на Нарвскомъ рейдѣ норвежскій бригъ *Юно*, прибывшій 4 іюля съ баластомъ изъ Кундскаго порта. Шкиперъ М. Альсенъ и экипажъ брига, состоявшій изъ 6 человекъ, спасены дѣйствиємъ команды на спасительной лодкѣ, послѣ трудной работы на банкѣ въ бурунахъ.

8) 15 іюля, на Нарвскомъ же рейдѣ, небольшое двухмачтовое судно, нагруженное досками, отъ сильнаго волненія на банкѣ наполнилось водою; два человека экипажа были спасены, помощью спасительной лодки.

9) 11 іюля, въ 7-мъ часу утра, былъ усмотрѣнъ на банкѣ Финноразу, въ разстояніи 8 миль отъ Фильзандскаго маяка,

двухмачтовый пароходъ. Смотритель маяка съ рулевымъ и гребцами тотчасъ отправился туда на спасительной лодкѣ и къ 9 часамъ прибылъ на пароходъ. Оказалось, что это былъ шведскій спасительный пароходъ *Нептунъ*, шкиперъ Гольмстремъ, шедшій изъ Стокгольма къ Фильсанду, для отвода въ Стокгольмъ потерпѣвшаго крушеніе брига *Кнерре*, о которомъ сказано выше. Пароходъ *Нептунъ* сидѣлъ 8 футъ, а сталъ на мель на 5-ти футовую банку. Въ машинномъ отдѣленіи этого парохода было уже на три фута воды. Онъ снабженъ локобилемъ и всѣми инструментами для подъема судовъ, бывъ построенъ въ 1870 году за 11000 фунт. стерл. На немъ находились, кромѣ шкипера: одинъ штурманъ, одинъ механикъ, 4 машиниста, 4 матроса, одинъ водолазъ, юнга и двѣ женщины, для кухни и буфета. Въ скоромъ времени прибылъ къ потерпѣвшему бѣдствію пароходу баронъ Буксгевденъ съ ботами. Начали съ того, что вооружили локобилъ четырьмя ватеръ-шлангами и стали выкачивать воду изъ машиннаго отдѣленія; но работа эта не привела къ желаемому результату, потому что вода не убавлялась. Вечеромъ, когда вѣтеръ стихъ, начали выгружать баластъ, багажъ и провизію на боты барона Буксгевдена. Къ 11-ти часамъ ночи вѣтеръ засвѣжѣлъ, а потому боты были отправлены въ сосѣднюю бухту; спасительная же лодка осталась при пароходѣ. На другой день, т. е. 12 іюля, когда вѣтеръ стихъ, боты опять подошли къ пароходу. Тогда смотритель маяка на одномъ изъ тѣхъ ботовъ отправился къ маяку, оставивъ спасительную лодку при пароходѣ, для подаванія помощи въ случаѣ надобности. 18 іюля, къ пароходу *Нептунъ* пришелъ съ моря другой одномачтовый пароходъ, взялъ его на буксиръ и отправился на NO. Вечеромъ того же дня, возвратилась на маякъ и спасительная лодка, команда которой показала, что 17 іюля въ машинное отдѣленіе парохода *Нептунъ* спустился водолазъ, отыскавъ пробойну въ пароходѣ и заткнулъ ее. За тѣмъ, вода была безъ труда выкачена и тогда, по завозѣ якорей, стащили пароходъ *Нептунъ* съ банки. Одномачтовый пароходъ, пришедшій отъ N за *Нептуномъ*, именовался *Финскъ*, изъ

Стокгольма. Пароходъ же *Нептунъ*, до отвода его въ Стокгольмъ, былъ приведенъ предварительно въ бухту, для пріятія обратно съ ботовъ баласта, багажа и провизіи.

10) Англійскій корабль *Эмилія*, шкиперъ Вильямсонъ, прибывшій 10 августа на Нарвскій рейдъ изъ Абердина, съ баластомъ, на другой день, въ 9 часовъ утра, сильнымъ W вѣтромъ былъ сорванъ съ якорей и выброшенъ на берегъ около Магербургской таможенной заставы. Экипажъ означеннаго корабля, состоявшій изъ шкипера и 6 человекъ матросовъ былъ спасенъ помощью спасительной лодки.

11) 15 августа, въ 9 часовъ вечера, на Нарвскомъ же рейдѣ, маленькая открытая ладья весьма сильнымъ вѣтромъ была выброшена на берегъ; находившійся на этой ладѣ одинъ человекъ спасенъ помощью спасительной лодки.

12) 4 октября, во время вѣркаго W вѣтра, въ Нарвскомъ заливѣ стоялъ на якорѣ ялъ съ грузомъ плановъ, для погруженія ихъ на коммерческое судно; ялъ этотъ, принадлежавшій г-ну Зиновьеву, былъ сорванъ вѣтромъ съ якоря и выброшенъ на мель, по правую сторону устья рѣки Наровы. Найдяшійся на ялѣ 5 человекъ крестьянъ сняты съ него спасительною лодкою, грузъ сохранился.

13) Того-же 4 октября, въ 11 часовъ дня, съ Фильзандскаго маяка, сквозь туманъ, была замѣчена шкуна, какъ казалось, стоявшая на мели, въ разстояніи около 5 итал. миль, на S отъ маяка. Смотритель маяка, тотчасъ же, со старшиною и гребцами, при самомъ тихомъ южномъ вѣтрѣ, облачной и туманной погодѣ, отправился на спасительной лодкѣ, для поданія помощи терпящему бѣдствію судну, въ которому и прибылъ черезъ 2¹/₂ часа. Тутъ онъ узналъ отъ штурмана, что шкиперъ того судна вмѣстѣ съ барономъ Буксгевденомъ отправились въ Аренсбургъ, чтобы дать знать по телеграфу въ Ревель о случившемся; и просить о присылкѣ парохода, и что судно то—голландская шкуна *Валборъ*, шедшая изъ Гарлема въ Выборгъ, съ грузомъ 170 тоннъ цукорія. Шкуна эта, въ ночь съ 3 на 4 октября, при умѣренномъ SW вѣтрѣ, облачной и туманной погодѣ, наткнулась на камень, въ 200 сажняхъ отъ мыса Мелайдо, легла на

правый бокъ и наполнилась водою. Экипажъ означенной шкуны, состоявшій изъ шкипера де-Буръ, штурмана и 5-ти матросовъ, спасся.

14) 23 ноября, при вѣтвѣ SO вѣтрѣ со снѣгомъ, сталъ на Домеснесскомъ рифѣ (*), на глубинѣ 11 фута, въ разстояніи 5 верстъ отъ южнаго Домеснескаго маяка, на R NO (плавучій маякъ былъ снятъ), англійскій бригъ *Донно*, шедшій изъ Риги въ Гудль съ грузомъ досокъ. Бригъ находился подъ управленіемъ шкипера Стормъ, а экипажъ его состоялъ изъ 8 человекъ матросовъ. Со спасительной станціи тотчасъ же была послана къ бригу, требовавшему помощи, спасительная лодка, которая, однакоже, по случаю сильнаго вѣтра, при всемъ стараніи гребцовъ, не могла подойти къ бригу, а между тѣмъ шлюпка, посланная помѣщикомъ, при большемъ числѣ гребцовъ, съ значительными затрудненіями приблизилась къ бригу и, снявъ съ него команду возвратилась къ берегу. Судно же, наполнившись водою, легло на лѣвый бокъ.

15) 25 ноября, русская шкуна *Мартинъ Маріе*, шкиперъ Шнорре и 5 человекъ матросовъ, при сильномъ SO вѣтрѣ, набѣжала на мель у мыса Харрилайдъ, въ разстояніи 8-ми верстъ отъ Фильзандскаго маяка. По объясненію шкипера, онъ принялъ по ошибкѣ Фильзандскій маякъ за Люзерортскій. Шкиперъ и матросы, оставивъ судно, прибыли на своей лодкѣ на Фильзандскій маякъ. 26-же ноября, съ маяка было усмотрѣно, что на шкунѣ произошелъ пожаръ и потому къ ней послана спасительная лодка съ гребцами, вмѣстѣ со шкиперомъ и судовою командою, для принятія необходимыхъ мѣръ къ тушенію пожара и спасенію шкуны съ имуществомъ ея. Но, по случаю вѣвняго вѣтра, при всѣхъ усиліяхъ, лодка, будучи относима въ море, не могла достигнуть судна и потому принуждена была возвратиться къ маяку, а шкуна затонула на SSW отъ маяка, въ разстояніи уже 12 верстъ отъ него.

Изъ вышеприведенныхъ случаевъ дѣйствій спасительныхъ лодокъ, видно, что въ теченіи 1871 года спасена жизнь 31

(*) N означенность Курландіи, входъ въ Рижскій заливъ.

человѣку, изъ числа которыхъ 22 пришлось на долю Нарвской, а 9 на долю Фидляндской спасительныхъ станцій.

Въ теченіи того-же 1871 года были, взоженные, вслѣдъ за симъ, случаи поданія помощи бѣдствовавшимъ при крушеніяхъ, съ береговыхъ маяковъ Балтійскаго, Бѣлаго и Каспійскаго морей:

А. По маякамъ Балтійскаго управленія.

1) 15 іюля, въ 6 часу утра, при SW вѣтрѣ, сопровождаемъ штормомъ, проливнымъ дождемъ и пасмурностью, съ Кюнскаго маяка (*) замѣчены были два судна безъ парусовъ, несомыя вѣтромъ близъ самаго маяка и потомъ брошенныя на камень у острова Саргольма. Смотритель означеннаго маяка, видя, что находящимся на тѣхъ судахъ людямъ угрожаетъ явная гибель, послалъ одного изъ маячныхъ служителей въ ближайшую деревню, просить крестьянъ о поданіи помощи бѣдствовавшимъ; но крестьяне, прибывъ на маякъ, объявили, что при такомъ штормѣ и бурунахъ они не рѣшаются выѣхать въ море, изъ опасенія за собственную жизнь, и только тогда согласились, когда смотритель маяка самъ изъявилъ желаніе отправиться съ ними. Такимъ образомъ, на небольшой крестьянской лодкѣ, съ величайшимъ трудомъ отойдя отъ острова, смотритель маяка съ крестьянами могъ подойти къ бѣдствовавшимъ судамъ, а между тѣмъ, къ тому-же времени пришла изъ деревни и другая лодка съ маячнымъ служителемъ. Тогда былъ снятъ съ судовъ экипажъ, состоявшій на каждомъ изъ шкипера и 2 матросовъ, которые и были доставлены на маякъ. Оба судна обазались со сломанными рулями; это были финляндскіе двухмачтовые боты, именовавшіеся *Алжун-Азки* и *Женни*, подъ управленіемъ шкиперовъ: Генрика Геликъ и Бломквиста; шли они изъ Або въ Перновъ, съ грузомъ соленой салаки, на первомъ 266, а на второмъ 90 бочекъ. Изъ бывшаго на судахъ груза, впоследствии спасено: съ перваго судна 190 бочекъ салаки, а со втораго 72 бочки; сами же суда, по значительному ихъ поврежденію, наполнились водою

(*) Рижскій заливъ, при входѣ въ Перновскую губу.

и совершенно разбились. Въ спасеніи съ нихъ людей участвовали: смотритель Кюнскаго маяка, [одинъ маячный служитель и 19 человекъ крестьянъ.

2) Того-же 15 іюля, въ 9-мъ часу пополудни, при SW штормѣ, было прибито къ Нервскому маяку двухмачтовое купеческое судно. Смотритель того маяка, предвидя неизбежную гибель означеннаго судна, на принадлежащей маяку шлюпкѣ, въ началѣ 11 часа, взявъ 5 человекъ маячныхъ служителей, выѣхалъ для поданія помощи и успѣлъ спасти судно со всѣмъ грузомъ и экипажемъ. Судно это былъ финляндскій двухмачтовый гальсая *Анна-Юлія*, подъ управленіемъ шкипера Яна Андрисона, съ 5-ю матросами, шло изъ С.-Петербурга въ Ригу съ грузомъ казеннаго провіанта, въ количествѣ 1505 кулей муки и потерпѣло крушеніе на ходу, въ разстояніи около $\frac{1}{2}$ версты отъ острова Гогланда. Судно это, 20 іюля, съ помощью лоцмана и крестьянъ съ острова Питкопаса, отведено къ этому острову со всѣмъ находившимся на немъ грузомъ.

Б. По Бѣломорскимъ маякамъ.

1) 11 августа, англійскій трехмачтовый корабль, шедшій изъ г. Онеги съ грузомъ теса, коснулся мели и остановился на якорѣ въ трехъ верстахъ отъ острова Жижгина, вблизи рифа Ухтнаволокъ, идущаго отъ Лѣтнаго берега. На другой день, около 10 часовъ утра, съ Жижгинскаго маяка замѣтили поднятый на гафелѣ означеннаго корабля англійскій флагъ и спущенныя на воду три шлюпки, на которыя сгружался съ корабля багажъ экипажа; шлюпки эти, по нагрузкѣ, отправились на Лѣтній берегъ, 13 числа, когда вѣтеръ стихъ и волненіе уменьшилось, смотритель Жижгинскаго маяка послалъ своихъ вольнонаемныхъ людей на карбасѣ, для разузнанія причины крушенія корабля, шкиперъ объяснилъ, что, слѣдуя въ Ливерпуль и лавируя при свѣжѣмъ NNO вѣтрѣ, подошелъ близко къ берегу, а усмотрѣвъ быстрое уменьшеніе глубины и получивъ легкій ударъ, поспѣшилъ бросить якорь. По наступленіи же отлива, корабль получилъ нѣсколько сильныхъ ударовъ, которыми

былъ отбить руль и въ самомъ кораблѣ оказалась течь. Пробывъ ночь на кораблѣ, шкиперъ на другой день утромъ убѣдился въ невозможности дальнѣйшаго плаванія и потому рѣшился свезти экипажъ, состоявшій изъ 24 человекъ, съ ихъ багажемъ на берегъ. Изъ людей никто не погибъ, а имущество и грузъ судна большею частью спасены.

2) 2 августа, при NW сильномъ вѣтрѣ и проливномъ дождѣ, въ 5 часу пополудни, русская шняга, шедшая съ моря съ грузомъ соленой рыбы, при половинѣ отлива приткнулась на юго-западный рифъ острова Жижгина, называемый поморами Ванзерка. Простоявъ на этомъ рифѣ до наступленія самой малой воды, при которой большая часть рифа обнаружилась на поверхности воды, и когда вѣтеръ временно стихъ, со шняки на шлюпкѣ, едва вмѣщавшей двухъ человекъ, въ 8 часу, съѣхали на берегъ два крестьянина, изъ коихъ одинъ самъ судовоозяинъ, Кемскаго уѣзда деревни Нюхчи, Иванъ Корельскій. Объявивъ смотрителю Жижгинскаго маяка, что у упомянутой шняки пробито дно, означенные люди просили объ оказаніи помощи оставшемуся на шнякѣ 12-ти лѣтнему мальчику. Смотритель маяка тотчасъ же распорядился отправленіемъ маячнаго карбаса съ тремя человекъ маячной прислуги, которые съ большимъ трудомъ, среди буруновъ, достигли шняки въ 9 часамъ вечера, сняли мальчика, захватили багажъ, паруса и два дрека. При возвращеніи на берегъ, вѣтеръ, неожиданно отойдя къ N, сопровождался шваломъ, при чемъ карбасъ начало заливать. Тогда, выбросивъ на отмеляхъ святаго со шняки тяжести, направили карбасъ прямо въ берегъ; по прибытіи туда въ 3-мъ часу пополудни, спасшіеся люди были помѣщены смотрителемъ въ одномъ изъ маячныхъ зданій и снабжены всѣмъ необходимымъ. 3 числа, при отливѣ и стихнувшемъ вѣтрѣ, карбасъ былъ отправленъ вторично къ шнякѣ которая дѣйствительно оказалась съ проломленнымъ дномъ, черезъ отверстія котораго часть груза унесена въ море. Бывшіе на шнякѣ три человекъ спаслись съ частью груза и мелочныхъ вещей и имѣли пріютъ при маякѣ въ теченіи двухъ недѣль.

3) 26 октября, при сильномъ вѣтрѣ отъ N, русское судно, называемое раншиною, съ грузомъ 250 пудовъ соленой рыбы, проходя съ моря, набѣжало на каменистый рифъ, на SO сторонѣ острова большого Жужмуя. Хотя съ раншины и былъ отданъ якорь, но канатъ лопнулъ и ее бросило на каменья и пробило дно, а находившееся при ней гребное судно разбилося. Смотритель Жужмуйскаго маяка, замѣтивъ опасное положеніе того судна, тотчасъ же послѣдилъ съ двумя человѣками маячной прислуги въ мѣсту его крушенія. Приложивъ всѣ старанія оказать пособіе и воспользовавшись наступившимъ приливомъ, раншину удалось, при общихъ усиліяхъ, посредствомъ завоза подтянуть до того мѣста, на которомъ она могла стать ближе къ берегу, такъ что люди, въ числѣ восьми человѣкъ, успѣли достичь берега среди буруновъ, разбивавшихся о подводные каменья. Люди эти, промокшіе, не имѣвшіе ни хлѣба, ни муки, а одну только соленую рыбу, которою нагружена была раншина, были помѣщены смотрителемъ въ маячномъ зданіи и снабжены, по возможности, всѣмъ необходимымъ. Проживъ на маякѣ до 1 ноября и воспользовавшись благопріятною погодою, шесть человѣкъ съ раншины отправились на маячномъ карбасѣ, по Онежскому заливу, въ деревню Шую, дать знати о гибели судна хозяину его, крестьянину Михаилу Труфанову, который 9-го ноября и прибылъ на островъ Жужмуй съ такимъ же числомъ людей. Труфановъ, получивъ свой грузъ и судовой такелажъ отъ оставшихся для присмотра за судномъ двухъ человѣкъ, судно сжегъ, и оставался при маякѣ съ своими рабочими людьми до 28 декабря, такъ какъ вскорѣ настали метели, морозы и бурные вѣтры. Впрочемъ, Труфановъ попытался однажды съѣхать съ маяка на гребномъ суднѣ, но едва не погибъ. За тѣмъ, 23 декабря, Труфановъ и рабочіе его отправились въ путь по льду, влоча за собою небольшой, собственныи смотрителя карбасъ, на случай переѣзда черезъ полыньи между льдами, плававшими въ массахъ. За продовольствіе на маякѣ потерпѣвшихъ бѣдствіе людей, смотрителемъ онаго заключено условіе о вознагражденіи его при открытіи навпаціи 1873 года.

В. По Каспійскимъ маякамъ.

7-го іюня, кусовая лодка *Св. Николай*, принадлежащая Астраханскому мѣщанину Гурьяну Степанову, слѣдуя изъ Дербента въ Астрахань, съ грузомъ орѣховаго дерева, буй-воловоыхъ кожъ и овчины, при сильномъ О-мъ вѣтрѣ, нашла на косу острова Доцатина, въ 7 миляхъ отъ Чеченскаго маяка. Смотритель этого маяка, при содѣйствіи рыбопромышленниковъ, стоявшихъ у острова Пичугина, снялъ означенную лодку съ мели и она отправилась по назначенію.

Въ отчетѣ 1870 года изложены были соображенія Морскаго Министерства, по поводу возникшей въ средѣ С.-Петербургскаго биржеваго купечества мысли—образовать у насъ, въ Россіи, по примѣру иностранныхъ государствъ, общество для поданія помощи погибающимъ на морѣ. Въ томъ-же отчетѣ сказано, что по всеподданнѣйшему представленію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, Государь Императоръ Высочайше соизволилъ: 1) на учрежденіе, подъ предсѣдательствомъ генераль-адъютанта, вице-адмирала Посьета, комитета для выработанія подробнаго устава упомянутаго общества; 2) на передачу въ это общество, по утвержденіи для него устава, суммы, собранной Морскимъ Министерствомъ отъ пожертвованій на учрежденіе спасительныхъ станцій, въ память спасенія жизни Государя Императора 4-го апрѣля 1866 года отъ руки убійцы; 3) на назначеніе всегда предсѣдателемъ того комитета одного изъ адмираловъ, съ тѣмъ, чтобы, вообще, дѣло это имѣть въ вѣдѣніи Морскаго Министерства, и 4) на сдѣланіе предложенія Ея Императорскому Высочеству Государынѣ Цесаревнѣ принять покровительство надъ обществомъ.

Въ 3-й день іюля 1871 года, составленный въ комитетѣ, уставъ общества поданія помощи при кораблекрушеніяхъ удостоился Высочайшаго утвержденія, а Ея Императорское Высочество Государынѣ Цесаревнѣ соблаговолила принять подъ Августѣйшее Свое покровительство это возникающее общество, которое Высочайше повелѣно именовать: «Состоящее подъ Августѣйшимъ покровительствомъ Ея Императорскаго Высочества Государынѣ Цесаревнѣ общество пода-

нія помощи при кораблекрушеніяхъ». При этомъ Ея Высочеству угодно было удостоить Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, генераль-адъютанта, адмирала Краббе слѣдующимъ рескриптомъ:

«Николай Карловичъ, съ искреннимъ удовольствіемъ прочитала Я заявленное Вами отъ имени флота желаніе, чтобы Я приняла подъ Свое покровительство, образуемое у насъ общество поданія помощи при кораблекрушеніяхъ.

Сознавая вполнѣ высокоблагодѣтельное значеніе этого учрежденія и радуясь отъ всего сердца, что оно возникаетъ у насъ, прошу Васъ передать морякамъ, что Я съ полнымъ сочувствіемъ принимаю его подъ Свое покровительство и считаю для Себя лестнымъ чувство, побудившее ихъ предложить Мнѣ это званіе. Я люблю море и уважаю посвятившихъ себя служенію на немъ; тѣмъ болѣе близко сердцу Моему будетъ то добро, которое возникающимъ нынѣ предпріятіемъ будетъ приносимо человѣчеству въ минуты отчаянной борьбы его со стихіею.

Да будетъ благословеніе Всевышняго надъ этимъ начнаніемъ и да поддержитъ Десница Его тѣхъ людей, которые, для спасенія погибающихъ собратій, смѣло пойдутъ на встрѣчу опасностямъ бурнаго моря.

Пребываю къ вамъ искренно доброжелательная».

На подлинномъ Собственною Ея Императорскаго Высочества Государыни Цесаревны рукою написано: «МАРІЯ».

Въ теченіи 1871 года поступили въ Гидрографическій Департаментъ, на устройство спасительныхъ лодовъ и станцій въ Балтійскомъ морѣ, пожертвованія:

1) Изъ редакціи «Московскихъ Вѣдомостей», собранные по подпискѣ . 17 р.

2) Отъ вице-адмирала Можайскаго 10 р.

3) Изъ правленія общества петербургско-волжскаго пароходства, высланныхъ изъ кружекъ, поставленныхъ на пристаняхъ общества, для сбора пожертвованій на означенный предметъ 14 р. 26³/₄ к.

Всего 41 р. 26³/₄ к.

Эти деньги, согласно рѣшенію Адмиралтействъ-Совѣта отъ 5-го апрѣля 1869 года, переданы въ государственный банкъ, на текущій счетъ отдѣленія эмеритальной кассы Морскаго вѣдомства, независимо отъ другихъ суммъ этой кассы.

Изъ свѣдѣнія, доставленнаго Гидрографическому Департаменту отдѣленіемъ упомянутой кассы, о капиталѣ на устройство спасительныхъ лодокъ и станцій въ Балтійскомъ морѣ, хранящемся въ государственномъ банкѣ, видно, что къ 1-му января 1872 года капиталъ этотъ состоялъ:

1) Въ процентныхъ бумагахъ на сумму	62200 р.
2) Въ наличныхъ деньгахъ	1065 » 83 в.
Всего	63265 » 83 »

Согласно заявленному въ отчетѣ 1870 года предположенію, построенныя при С.-Петербургскомъ портѣ, въ память погибшихъ при крушеніи въ 1868 году фрегата «Александръ-Невскій» лейтенантовъ: Зарина и барона Искуля фонъ-Гильденбандта, двѣ деревянныя спасительныя лодки, одна для Домеснесской, а другая для Свалферортской спасительныхъ станцій, со всѣми къ нимъ принадлежностями, бывъ отправлены 6-го сентября изъ С.-Петербурга въ Кронштадтъ, на винтовой шкунѣ «Секстанъ», доставлены оттуда въ Ревель, на транспортѣ «Красная Горка». Изъ полученнаго отъ дирекціи Балтійскихъ маяковъ увѣдомленія видно, что означенныя лодки, по сдѣланіи на нихъ соотвѣтственныхъ надписей, именно: на лодкѣ для Домеснесской—«Заринъ», а на лодкѣ для Свалферортской станціи — «Искуль фонъ-Гильденбандтъ», съ открытіемъ навигаціи 1872 года будутъ отправлены къ мѣстамъ ихъ назначенія.

По поводу ходатайства бывшаго начальника Архангельской губерніи, дѣйствительнаго статскаго совѣтника князя Гагарина, о необходимости имѣть на пустынныхъ островахъ и берегахъ Бѣлаго моря спасительныя средства, для оказанія помощи бѣдствующимъ въ томъ морѣ кораблямъ, въ отчетѣ 1869 года изложено было заключеніе особой комиссіи,

которая назначалась изъ офицеровъ Архангельскаго портового управленія, подъ первенствомъ завѣдывающаго гидрографическою частью этого порта, для обсужденія вопроса объ устройствѣ прибрежныхъ избъ и лодокъ. Въ 1870 году бывший же Архангельскій губернаторъ, д. с. с. Качаловъ, сопровождая въ путешествіи Его Императорской Высочество Великаго Князя Алексія Александровича, имѣлъ возможность въ подробности осмотрѣть берега, какъ Бѣлаго моря, такъ и Ледовитаго океана; и личный осмотръ утвердилъ его въ убѣжденіи не только затруднительности, но даже и бесполезности устройства спасительныхъ лодокъ, по слѣдующимъ причинамъ: а) берега океана чрезвычайно глубоки, что позволяетъ самымъ большимъ судамъ подходить вплотъ къ берегу; б) главное судоходство производится въ продолженіи іюня и іюля мѣсяцевъ и въ это время, въ Сѣверномъ океанѣ бываютъ постоянные туманы, лишающіе возможности, посредствомъ наблюденій, вѣрно опредѣлять свое мѣсто на вартѣ, и потому остаются одни руководители безопасности плаванія: компасъ, лагъ, лотъ и знакомство съ очертаніемъ береговъ, которые изрѣдка открываются по прочищеніи тумана; в) сильныя переменяющіяся теченія дѣлаютъ пособія вышеописанныхъ мореходныхъ инструментовъ неудовлетворительными, а отсутствіе правильно организованныхъ лодманскихъ артелей лишаютъ возможности пользоваться береговыми признаками. По совѣщанію же съ судовладѣльцами и шкиперами, д. с. с. Качаловъ призналъ, что существенную пользу могутъ принести сильныя паровыя свистки, устроенныя на болѣе опасныхъ пунктахъ, такъ какъ свистки эти, даже во время сильной погоды, будутъ слышны за вѣсколко миль, предупредить суда о близости берега и послѣднія всегда будутъ имѣть возможность избѣгнуть опасности переменю курса. Чтобы не ставить особыхъ зданій для помѣщенія такихъ свистковъ, по мнѣнію г. Качалова, достаточно было бы устроить ихъ при вѣкоторыхъ существующихъ и вновь проектируемыхъ маякахъ, а именно: Мудьюгскомъ, Жижгинскомъ, на мысѣ Лѣтній Орловъ, на островѣ Жужмуѣ, на Сѣверной горѣ, на мысѣ Вепревѣ, на островѣ Сосновцѣ,

на маякъ Орловскомъ, на мысѣ Святой Носѣ, на мысѣ Каниномъ, при входѣ въ Печору, на мысѣ Цыпъ-Наволокъ и на островѣ Вороньи-Лудки. Морское Министерство хотя вполне сочувствуетъ предложенію начальника Архангельской губерніи и признаетъ, что, по климатическимъ условіямъ и характеру плаванія въ нашемъ сѣверномъ прибрежьи, устройство сильныхъ паровыхъ свистковъ на болѣе опасныхъ мѣстахъ принесетъ весьма важную пользу судоходству и будетъ способствовать къ уменьшенію числа крушеній судовъ, но, принимая въ соображеніе, что въ послѣднее время изобрѣтены за границею сигнальныя трубы, издающія сильный звукъ и приводимыя въ дѣйствіе или паровою машиною, или отъ руки, которыя, однакоже, у насъ, въ Россіи, еще не испытаны, полагалъ сначала устроить подобный туманный сигналъ, въ видѣ опыта, на мѣстѣ, наиболѣе въ томъ нуждающемся, и потомъ, въ случаѣ успѣха, распространить эту мѣру и на другія мѣста. Между тѣмъ, Морское Министерство, сознавая важность предупредительныхъ сигналовъ для Бѣлаго моря, по которому очень рѣдко плаваютъ военныя суда, находило возможнымъ употребить, для предупредительныхъ въ туманѣ сигналовъ, испытанное уже средство — пушечныя выстрѣлы. На основаніи сего, министерство внутреннихъ дѣлъ, въ апрѣлѣ 1871 года, сообщило Морскому Министерству представленіе начальника Архангельской губерніи, въ которомъ онъ ходатайствовалъ о присылкѣ изъ С.-Петербурга на отправлявшейся въ навигацію того года въ Архангельскій портъ шкунѣ «Самоѣдъ» 5 пушекъ, для размѣщенія ихъ у береговыхъ избъ, съ цѣлью подачи предупредительныхъ сигналовъ. Съ разрѣшенія Временно-Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, генераль-адъютанта, адмирала Новосильскаго 1, пять мѣдныхъ 3 фунт. фалковетовъ съ желѣзными хвостами и вертлюгами, для размѣщенія ихъ у береговыхъ избъ Сѣвернаго океана и Бѣлаго моря, были отпущены изъ наличія артиллерійской части Кронштадтскаго порта и отправлены на шкунѣ «Самоѣдъ» съ тѣмъ, чтобы означенныя орудія со всеми къ нимъ принадлежностями и зарядами были оставлены шкуною, на

пути ея слѣдованія, на Святоносскомъ маякѣ, такъ какъ отсюда удобнѣе будетъ перевезти ихъ въ подлежащія прибрежныя избы. 29 іюля того-же года, сказанныя орудія уже были доставлены на мысъ Святой Носъ.

На Каспійскомъ морѣ до настоящаго времени нѣтъ спасительныхъ станцій, хотя о необходимости ихъ, для подаванія помощи при кораблекрушеніяхъ на островѣ Чечень и въ Апшеронѣ, и было заявлено въ отчетахъ 1869 и 1870 годовъ. Между тѣмъ, изъ увѣдомленія, полученнаго отъ Бакинскаго портового управленія, видно, что построенная въ 1868 году при С.-Петербургскомъ портѣ 8 весельная желѣзная спасительная лодка, назначавшаяся для Астрабадской станціи, была доставлена въ 1869 году въ Астрахань, и въ слѣдующемъ за тѣмъ году прислана въ Баку, и что мѣстное портовое начальство распорядилось отправить ту лодку на шкунѣ «Бухарець» не къ Астрабадской станціи, куда она назначалась, а на островъ Чечень, къ находящемуся тамъ маяку, такъ какъ въ той части Каспійскаго моря крушенія судовъ бывають преимущественно.

На устройство спасительныхъ станцій въ Черномъ морѣ, къ 1 января 1871 года въ Николаевскомъ расходномъ отдѣленіи состояло 3319 р. 53¼ к.

Въ теченіи 1871 года поступило:

Процентовъ на означенную сумму	102 — 99¾ —
Пожертвованій	129 — 62 —
Итого	232 р. 61¾ к.

Всей же собранной суммы, къ 1 января 1872 года, состояло 3552 р. 15 к.

Какъ сумма эта, по своей незначительности, не представляетъ возможности къ устройству предполагаемой спасительной станціи въ Черномъ морѣ, въ Цареградскомъ устьѣ Днѣстровскаго лимана, то остается надежда на Высочайше утвержденное общество для подаванія помощи погибающимъ при кораблекрушеніяхъ, которое, по всей вѣроятности, озаботится осуществить въ ближайшемъ будущемъ столь давно ожидаемую спасительную станцію.

Крушеніе судовъ.

Изъ свѣдѣній, полученныхъ въ Гидрографическомъ Департаментѣ въ теченіи 1871 года, видно, что у береговъ Имперіи потерпѣли крушеніе 122 судна, а именно: въ Невской губѣ и Финскомъ заливѣ 31, въ Ботническомъ заливѣ 1, въ Рижскомъ заливѣ 10, въ Балтійскомъ морѣ 25, въ Бѣломъ морѣ 4, въ Каспійскомъ морѣ 12, въ рѣкѣ Бугѣ, Днѣпровскомъ лиманѣ и Черномъ морѣ 19, въ Азовскомъ морѣ 14, въ рѣкѣ Донѣ 3 и въ Керченскомъ проливѣ 3.

Въ числѣ судовъ, потерпѣвшихъ крушеніе были: 71 русское, 10 финляндскихъ, 17 англійскихъ, 1 бельгійское, 8 голландскихъ, 4 греческихъ, 4 норвежскихъ, 1 ольденбургское, 3 сѣверо-германскихъ, 2 турецкихъ и 1 французское.

При этихъ крушеніяхъ, въ Рижскомъ заливѣ и моряхъ: Каспійскомъ, Черномъ и Азовскомъ и въ Керченскомъ проливѣ погибло 37 человекъ, а именно:

Въ Рижскомъ заливѣ:

Принадлежащая одному крестьянину, русская одномачтовая лайба *Масъ Юла* шла изъ Виндавы въ Ригу съ цементомъ и дровами. Остановясь на якоряхъ въ недалекомъ разстояніи отъ Домеснескаго пограничнаго кордона, означенная лайба сильнымъ О вѣтромъ была сорвана съ якорей и совершенно разбилась. Изъ экипажа ея, состоявшаго изъ 5 человекъ, спасся только одинъ человекъ, на обломкахъ судна, а прочіе погибли въ волнахъ.

Въ Каспійскомъ морѣ:

Винтовая шкуна *Кама*, принадлежавшая обществу Кавказъ и Меркурій, нагруженная преимущественно казеннымъ артиллерійскимъ грузомъ, слѣдовала 28 октября изъ Астрахани (отъ взморья) въ Петровскъ, подъ парами и триселями, въ бейдевиндъ, на R—SSO, неся при томъ форъ-стенгитавсель, и находилась, по счисленію, въ 15 миляхъ къ ONO

отъ рѣки Сулака, на глубинѣ 13 сажень; при сильномъ штормѣ отъ OSO, перешедшемъ съ 4 часовъ пополудни отъ O, триселя на шкунѣ были порваны въ влочи, гафеля были спущены и форъ-стенги-стаксель закрѣпленъ, а шкуну, не слушавшую уже руля, поставило въ полвѣтра по SSW, при дрейфѣ до 2 румбовъ. Командиръ шкуны, поручикъ корпуса штурмановъ Матвѣевъ, приказавъ накрыть грузовые трюмы брезентами и прибить оныя кругомъ большими гвоздями, продолжалъ плаваніе, имѣя ходу около 2 узловъ. Между тѣмъ буря болѣе и болѣе разыгрывалась, небо было пасмурно, барометръ медленно понижался, съ моря неслась сплошная масса брызгъ и въ 8 часовъ вечера на палубу шкуны начали уже вкатываться гребни волнъ. Въ 10¹/₂ часовъ, имѣя глубину по лоту 9¹/₂ сажень и не считывая понасть къ Петровску, командиръ шкуны, въ надеждѣ отстояться, приказалъ отдать якорь плехтъ и вытравить каната 70 саж.; но какъ и за тѣмъ, при дѣйствіи машины, шкуна не приходила противу вѣтра, то отданъ былъ другой якорь, даглистъ, при 40 саженяхъ. Въ 11 часовъ ночи, при продолжавшемся штормѣ, вода болѣе и болѣе стала вкатываться на палубу и въ самую машину, такъ что въ полночь на 29 число, когда въ машинѣ топки залпло водою, не смотря на дѣйствіе водокачальныхъ помпъ, машина перестала дѣйствовать и шкуну начало дрейфовать. Желая, по возможности, спасти шкуну, грузъ и команду, командиръ шкуны, придя на бакъ, приказывалъ обрубить стопора якорей, чтобы выброситься на берегъ; но растерявшаяся отъ страха команда, собравшись на площадку, не понимала этихъ приказаній. Между тѣмъ, вслѣдъ за симъ волнами разбило люкъ на кормовомъ грузовомъ трюмѣ, въ который стала вливаться вода, а шкуна замѣтно начала погружаться въ море. Не видя уже никакихъ средствъ къ спасенію и не имѣя шлюпокъ, которыя также были разбиты волнами, командиръ шкуны приказалъ командѣ идти на марсъ фоеъ-мачты, куда послѣдовалъ и самъ. Послѣ этого, минутъ черезъ пять, шкуна затонула на глубинѣ около 5 сажень, у рѣки Сулака, въ 16 миляхъ отъ

Петровска. Къ разсвѣту вѣтеръ стихъ и подулъ NW, а въ 8 часовъ утра упала гротъ мачта. Рыбаки, увидѣвшіе съ берега погибающихъ, нѣсколько разъ пытались въ своихъ лодкахъ выйдти для поданія помощи, но всѣ усилія ихъ были напрасны—бурунъ отбрасывалъ ихъ назадъ, и только около полудня, одной изъ лодокъ удалось выбратъся изъ буруна и плыть къ погибающимъ; но и тутъ при всѣхъ усиліяхъ, по случаю сильнаго буруна, рыбаки не могли подать погибающимъ конца, и потому, спустившись по дреку на разстояніи 30 сажень, предложили желающимъ спастись вплавъ. Такимъ образомъ были спасены: командиръ шкуны, его помощникъ греческій подданный Христофоръ Макриде, механикъ Аѳанасій Комаровъ, кочегаръ отставной солдатъ Николой Петровъ и матросъ Бакинскій житель персіанинъ Али баала-бекъ, всего 5 человекъ, которые и были доставлены въ Петровскъ. Остальные за тѣмъ, находившіеся на шкунѣ 25 человекъ, изъ коихъ 22, составлявшіе ея команду, и 3 конвойныхъ нижнихъ чиновъ, какъ неумѣвшіе плавать, остались на мачтѣ и потомъ погибли, хотя 30 числа и пришли къ мѣсту крушенія двѣ винтовыя шкуны, также принадлежащія обществу «Кавказъ и Меркурій»; но онѣ не имѣли никакой возможности спасти бѣдствовавшихъ, по случаю буруна и возстановившиягося опять OSO вѣтра.

Въ Черномъ морѣ:

Русское каботажное 2-хъ мачтовое судно *Св. Петра и Павла*, шкиперъ государственный крестьянинъ Федоръ Соколовъ и 5 человекъ экипажа, шедшее изъ Евпаторіи въ Николаевъ съ грузомъ соли 12 000 пудовъ, 28 мая, въ 10 часовъ пополудни, бурей выброшено было на Тендровскую косу и разбито въ щепу. Изъ числа людей экипажа погибли два матроса.

Въ Азовскомъ морѣ:

Греческое судно *Эптанисисъ*, шкиперъ Фотій Ливардопуло и 12 человекъ, экипажа, шедшее изъ Таганрога въ Мар-

сель съ 2000 четвертей пшеницы, 28 апрѣля, при столкновѣнїи, въ 27 миляхъ на N отъ Енигальскаго маяка, съ пароходомъ *Пиладъ*, принадлежащимъ русскому обществу пароходства и торговли, было почти разрѣзано штевнемъ парохода и пошло ко дну. Шкиперъ и 7 человекъ экипажа успѣли перейти на означенный пароходъ, а остальные 5 человекъ погибли вмѣстѣ съ судномъ.

Въ Керченскомъ проливѣ:

Русскій 2-хъ мачтовый трембакъ *Томазини*, шкиперъ Ларіонъ Ботанжени и 4 человекъ экипажа, слѣдуя изъ Бердянска съ грузомъ 460 четвертей пшеницы, 30 ноября, при сильномъ вѣтрѣ потерпѣлъ крушеніе вблизи опаснаго кордона № 15, въ 200 саженьяхъ отъ берега и разбитъ въ щепу. Шкиперъ и 3 матроса спасены, а одинъ матросъ и грузъ погибли на мѣстѣ крушенія.

III. ИЗДАНИЕ КНИГЪ; СОСТАВЛЕНІЕ, ГРАВИРОВАНИЕ И ПЕЧАТАНИЕ КАРТЪ И ПЛАНОВЪ; ВЫДѢЛКА, ИСПРАВЛЕНІЕ И ИСПЫТАНІЕ ИНСТРУМЕНТОВЪ, И СНАБЖЕНІЕ СУДОВЪ КАРТАМИ, КНИГАМИ И ИНСТРУМЕНТАМИ.

А) Изданіе книгъ.

Гидрографическій Департаментъ, при постоянномъ своемъ стремленіи доставлять русскому мореплаванію, по возможности, всѣ руководства, необходимыя для благополучнаго и успѣшнаго плаванія, продолжалъ, по примѣру предшествовавшихъ лѣтъ, обращать особенное вниманіе на изданіе лоцій, какъ русскихъ, такъ и иностранныхъ морей, такъ какъ въ этихъ послѣднихъ руководствахъ ощущалась настоятельная нужда. Изъ числа русскихъ лоцій окончательно пересмотрѣны и пополнены послѣдними свѣдѣніями составленныя и отлитографированныя Гидрографическимъ Департаментомъ въ 1863 и послѣдующихъ годахъ, руководства для плаванія по Финскому и Рижскому заливамъ и вдоль рус.

скаго берега Балтійскаго моря; онѣ, въ настоящее время, отпечатаны наборомъ и изданы подъ названіемъ «Лоція русскаго берега Балтійскаго моря». Къ этой лоціи приложены всѣ виды сѣвернаго берега Финскаго залива, снятые въ 1862 году профессоромъ Боголюбовымъ, какъ упомянуто въ предшествовавшемъ отчетѣ, а изъ видовъ южнаго берега того-же залива, снятыхъ съ природы также профессоромъ Боголюбовымъ въ 1864 году, приложено только девять листовъ видовъ, уже отпечатанныхъ; остальные будутъ приложены по изготовленіи ихъ. Также окончено пополненіемъ и отпечатано предпринятое Департаментомъ изданіе на русскомъ языкѣ лоціи остальнаго берега Балтійскаго моря, переводъ которой уже сдѣланъ, какъ упоминалось въ предшествовавшихъ отчетахъ. Изъ этого перевода, описаніе шведскаго берега отъ Зунда до Ботническаго залива издано подъ заглавіемъ: «Руководство для плаванія въ Балтійскомъ морѣ, у шведскихъ береговъ, отъ Эрезунда до Седерарма, часть 1»; остальной же переводъ, заключающій въ себѣ описаніе южнаго берега Балтійскаго моря, отъ Бельтовъ до Полангена, изданы подъ заглавіемъ: «Руководство для плаванія въ Балтійскомъ морѣ, у прусскихъ береговъ и въ Бельтахъ, часть 2». Къ этимъ двумъ книгамъ виды со шведскихъ оригиналовъ рисуются химическою тушью на камнѣ и будутъ приложены по отпечатаніи ихъ.

Кромѣ этого, переведенное со шведскаго на русскій языкъ руководство для плаванія въ Богусъ-бухтѣ и Каттегатѣ, какъ упоминалось въ прошлогоднемъ отчетѣ, было пополнено тѣми свѣдѣніями, которыя опубликованы были послѣ ея изданія въ 1870 году, и въ настоящее время отпечатано; къ нему приложены рисунки сигналовъ о плавучихъ маякахъ и о положеніи льда въ Каттегатѣ, на 1 листѣ, и виды шведскихъ и датскихъ береговъ, на 10 листахъ.

Изданіемъ упомянутыхъ выше лоцій Гидрографическимъ Департаментомъ закончено давно желаемое полное изданіе наставленій для плаванія въ Балтійскомъ морѣ съ его заливами: Финскимъ, Рижскимъ и Ботническимъ; остается только пробѣлъ въ описаніи восточнаго берега Ботническаго за-

лива, именно части отъ Вазы къ сѣверу до Торнео, о которой Департаментъ не имѣлъ почти никакихъ матеріаловъ, за исключеніемъ нѣкоторыхъ свѣдѣній, собранныхъ штабсъ-капитаномъ Максимовымъ во время бытности его, съ 1853 года и по настоящее время, начальникомъ гидрографическихъ работъ отъ Торнео въ югу до Улеборга. Но и этотъ пробѣлъ пополнится уже составленнымъ руководствомъ для плаванія вдоль восточнаго берега Ботническаго залива, которое въ настоящее время разсматривается.

Въ прошлогоднемъ отчетѣ было упомянуто, что совершенно передѣлано, согласно изданнымъ въ послѣднее время шведскимъ лодіямъ, изданное Гидрографическимъ Департаментомъ въ 1843 году, описаніе норвежскаго берега отъ Трондгейма къ югу до Христіаніи, и что также исправлено и пополнено, по тѣмъ же источникамъ, изданное Департаментомъ въ 1859 году, описаніе норвежскаго берега отъ Трондгейма къ сѣверу до границъ русской Лапландіи. Въ этихъ описаніяхъ, какъ старомъ, такъ и въ томъ, съ котораго дѣлались эти исправленія, недоставало описанія береговъ залива Христіаніи и части берега между Бергеномъ и Трондгеймомъ, болѣе чѣмъ въ 3° по широтѣ. Относительно этихъ недостающихъ описаній Гидрографической Департаментъ обращался въ Императорское русское генеральное консульство въ Стокгольмѣ съ просьбою о пріобрѣтеніи ихъ. Описаніе залива Христіаніи, изданіе 1858 года, было доставлено, но недостающаго описанія между Бергеномъ и Трондгеймомъ не было выслано, по неимѣнію его въ норвежскомъ гидрографическомъ управленіи. Въ то время, когда переводъ описанія залива Христіаніи былъ сдѣланъ, было доставлено изъ Стокгольма описаніе части норвежскаго берега, отъ Иде-фіорда до Юмфруланда, изданіе 1870 года. Въ настоящее время это новое изданіе сравнивается съ сдѣланнымъ уже переводомъ и, вообще, все передѣланное и исправленное описаніе норвежскаго берега пополняется послѣдними изданными свѣдѣніями и будетъ отпечатано для замѣны упомянутыхъ такихъ же изданій 1843 и 1859 годовъ.

Изъ лоціи иностранныхъ морей продолжалось литографированіе лоціи Индійскаго океана, составленіе которой уже окончено, и составленіе лоціи Китайскаго моря. Изъ лоціи Индійскаго океана отлитографированъ IX отдѣлъ, заключающій Явайское море и проливы: Банка, Гаспарскій, Рио, Доріанъ или Драйонъ, Сабунъ, Мандоль, Бреверсъ, Малакскій и Сингапурскій, съ описаніемъ рейдовъ и города Сингапура. Этимъ отдѣломъ лоціи Индійскаго океана заканчивается.

Кромѣ этого, окончено печатаніе перевода съ англійскаго языка лоціи Вестъ-Индіи, состоящей изъ двухъ частей, изъ которыхъ первая часть заключаетъ въ себѣ общее обозрѣніе и описаніе материка, а вторая часть—описаніе острововъ.

Упомянутыя въ предшествовавшихъ двухъ отчетахъ мореходныя таблицы были отпечатаны и отпущены на суда флота для употребленія, а въ истекшемъ году отпечатано составленное въ этомъ таблицамъ объясненіе. Такъ какъ таблицы эти печатаются стереотипомъ, то на первое время, соображаясь съ средствами Департамента, ихъ было отпечатано только 200 экземпляровъ; объясненіе же къ этимъ таблицамъ, какъ печатаемое наборомъ, было отпечатано въ 1200 экземплярахъ, въ запасъ для послѣдующихъ печатаній таблицъ. Въ настоящее время всѣ 200 экземпляровъ этихъ таблицъ, за отпускомъ на суда, уже израсходованы, а между тѣмъ постоянно поступаютъ на нихъ требованія. Для удовлетворенія этого Департаментъ приступилъ къ печатанію еще 400 экземпляровъ.

Гидрографическое описаніе сѣвернаго берега Россіи, составленное покойнымъ вице-адмираломъ М. Ф. Рейнеке и составляющее двѣ части: часть 1-я—Бѣлое море, изданіе 1850 года и часть 2-я—Лапландскій берегъ, изданіе 1843 года, также почти все израсходовано и остается только въ необходимомъ числѣ экземпляровъ для удовлетворенія потребностей нашихъ военныхъ судовъ. Между тѣмъ, на него также поступаютъ требованія, а съ развитіемъ мореплаванія на сѣверѣ Россіи можно ожидать и большей потребности въ этихъ книгахъ. Поэтому Департаменту необходимо, до

*

изданія тѣхъ свѣдѣній, которыя получатся отъ предполагаемой новой съемки въ тѣхъ мѣстахъ. снова издать описаніе Бѣлаго моря и Лапландскаго берега въ такомъ числѣ экземпляровъ, чтобы можно было удовлетворять потребностямъ мореплаванія.

Въ отчетѣ Департамента за 1867 годъ было упомянуто, что хранившіяся въ архивѣ Департамента три рукописныя книги триангуляціи и астрономическихъ наблюденій, произведенныхъ съ 1829 по 1838 годъ, подъ начальствомъ генераль-лейтенанта Шуберта, по всему Финскому заливу и по Балтійскому морю до границъ Швеціи и Пруссіи, предпринято Департаментомъ отпечатать, какъ для сохраненія столь драгоцѣннаго труда отъ порчи, вслѣдствіе частаго употребленія этихъ рукописей, такъ и для распространенія его между другими учреждениями, интересующимися подобнаго рода предметами, и что съ 1867 года начато печатаніе и была издана 1-я часть этихъ рукописей, заключающая: 1) измѣренія основаній, 2) измѣреніе угловъ треугольниковъ и 3) астрономическія наблюденія. Въ истекшемъ году окончена печатаніемъ 2-я часть этихъ трудовъ подъ заглавіемъ: «Тригонометрическая съемка береговъ Балтійскаго моря, произведенная подъ начальствомъ генераль-лейтенанта Шуберта, съ 1829 по 1838 годъ», содержащая: 4) исчисленіе треугольниковъ, 5) исчисленіе координатъ, 6) триангуляцію отъ Сесвара до С.-Петербурга. 7) исчисленіе широтъ и долготъ, 8) исчисленіе координатъ точекъ, определенныхъ генераль-лейтенантомъ Теннеромъ и профессоромъ Струве, и 9) шведскую триангуляцію отъ маяка Архольма до Стокгольма.

Составлено и отпечатано четвертое дополненіе къ сочиненію о девиаціи компасовъ и о диграммахъ.

Кромѣ этого, составлены и отпечатаны: руководство къ морскому мѣсяцеслову на 1873 годъ и астрономическія и магнитныя наблюденія, произведенныя во время плаванія Великаго Князя Алексія Александровича рѣчнымъ путемъ изъ Петербурга въ Архангельскъ, Бѣлымъ моремъ и Сѣвернымъ Ледовитымъ океаномъ въ 1870 году.

До прошлаго года изъ описаній иностранныхъ маяковъ Гидрографическимъ Департаментомъ издавалось только описаніе маяковъ и знаковъ береговъ Швеціи и Норвегіи, другихъ же иностранныхъ государствъ, имѣющихъ берега въ Балтійскомъ морѣ, описанія маяковъ и знаковъ не издавалось, что представляло неудобство, потому что, или приходилось оставлять наши суда, плавающія въ Балтійскомъ морѣ, вовсе безъ описанія нѣкоторыхъ маяковъ, или отпустить эти описанія иностраннаго изданія, преимущественно англійскаго, что также не всегда можетъ быть удобно. Поэтому Гидрографическій Департаментъ предпринялъ издавать описаніе маяковъ всего Балтійскаго моря съ Зундомъ, Бельтами, Каттегатомъ, Скагерракомъ и Норвежскимъ берегомъ, и въ истекшемъ году имъ издано «Описаніе предостерегательныхъ знаковъ Швеціи, Норвегіи, Даніи и Сѣверной Германіи.

Исправлено и вновь отпечатано подробное описаніе маяковъ и предостерегательныхъ морскихъ знаковъ на всѣхъ нашихъ моряхъ. Исправлена и вновь отпечатана таблица маяковъ и гаваньскихъ огней Россійской Имперіи. Въ продолженіи всего 1871 года были издаваемы обо всѣхъ перемѣнахъ по лоціи въ нашихъ моряхъ циркулярныя объявленія и, независимо отъ сего, ежемѣсячно составлялись и печатались отдѣльными брошюрами «Лоцманскія замѣтки», заключающія въ себѣ перемѣны по лоціи морей всего свѣта. «Лоцманскія замѣтки», по прежнему, рассылались, какъ во всѣ русскіе порты, такъ и на заграничныя наши военныя суда, для исправленія по нимъ и пополненія имѣющихся у нихъ картъ и лоцій.

Изданныя Департаментомъ въ 1869 году новыя таблицы рисунковъ флаговъ, подъ заглавіемъ: «Альбомъ штандартовъ, флаговъ и вымпеловъ Россійской Имперіи, европейскихъ и внѣевропейскихъ государствъ», по случаю измѣненія и учрежденія многихъ русскихъ и нѣкоторыхъ иностранныхъ флаговъ, частью были передѣланы и вновь хромированы.

Упомянутыя въ предшествовавшихъ отчетахъ таблицы условныхъ знаковъ, съ объясненіемъ для морскихъ картъ и плановъ, частью также исправлены и разосланы по всѣмъ портамъ, въ замѣнъ уже высланныхъ имъ прежде экземпляровъ. Это изданіе составляетъ полное руководство для лицъ, занимающихся гидрографическими и картографическими работами.

В) Составленіе, гравированіе и печатаніе картъ, плановъ и рисунковъ.

Въ 1871 году по чертежной и граверной Гидрографическаго Департамента исполнены были слѣдующія работы:

I. Изъ вновь составленныхъ картъ и плановъ, награвированы на мѣди:

а) Къ атласу Балтійскаго моря:

1) Планъ малаго Кронштадтскаго рейда и Кронштадтскихъ гаваней.

2) Двѣ карты Кронштадтскихъ фарватеровъ (сѣвернаго и южнаго).

3) Карта Перновскаго залива.

4) Подробный планъ Кальмарскаго пролива.

б) Къ атласу Сѣвернаго Ледовитаго океана и Норвежскаго берега:

Карта Сѣвернаго Ледовитаго океана, отъ мыса Св. Носа до Карскаго моря.

в) Къ атласу Каспійскаго моря:

1) Отъ Чистаго банка до острова Чечня.

2) Отъ устья рѣки Самура до Кизлязинской косы.

3) Отъ острова Буллы до города Ленкорана.

4) Отъ острова Кара-Ада до мыса Куули.

5) Отъ Бѣлаго бугра до Астрабадскаго залива.

II. Налитографированы химическою тушью:

1) Наглядная карта западной части Оландскихъ шхеръ.

2) Планъ бухты Слемрингенъ, у Мариенхамна на Оландѣ.

- 3) Планъ Перновской гавани.
- 4) Лодманскій планъ Виндавской гавани.
- 5) Карта части устья рѣки Сѣверной Двины.
- 6) Карта Сѣвернаго Ледовитаго океана, отъ Нордкапа до устья рѣки Енисея.
- 7) Карта Новой Земли, отъ Карскихъ воротъ до мыса Нассавскаго.
- 8) Планъ пролива Маточкинъ Шаръ.
- 9) Планъ Ю-ой оконечности Новой Земли.
- 10) Планъ устья рѣки Печоры.
- 11) Планъ устья рѣки Косунай, на островѣ Сахалинѣ.
- 12) Планъ рейда Порто-Тамари, тамъ же.
- 13) Планъ рейда Корсакова, въ заливѣ Анива острова Сахалина.
- 14) Планъ острова Монеронъ.
- 15) Планъ рейда Хакодаде, въ Сангарскомъ проливѣ.
- 16) Планшеты южнаго берега Финскаго залива, 17 листовъ, что со скопированными въ 1869 году 43-мя (Моонзунда) и въ 1870 году—5-ю (между Оденсхольмомъ и Экхольмомъ) составляетъ 65 планшетовъ южнаго берега Финскаго залива.
- 17) Карта предполагаемыхъ гидрографическихъ работъ въ Бѣломъ морѣ и Сѣверномъ Ледовитомъ океанѣ.
- 18) Шесть плановъ разныхъ мѣстъ Каспійскаго моря: Ленкоранскаго рейда, бухты Соймонова, острова Буллы, острововъ: Глиняной и Лось; острововъ: Обливной и Куринскій камень; острововъ: Дуванный и Свиной.

III. Пополнены гравировкою:

- 1) Карта входа въ Улеборгъ.
 - 2) Абоскихъ и Оландскихъ шхеръ.
- Кромѣ того, сдѣлано до 2000 поправокъ на мѣдныхъ доскахъ атласовъ: Балтійскаго, Бѣлаго и Каспійскаго морей, Норвежскаго берега и Восточнаго океана; исправлена шатировка на 16 доскахъ и вновь зашатировано 10 картъ и 2 плана на мѣди; на камнѣ же зашатировано 12 картъ,

15 плановъ и 14 планшетовъ и исправлена шатировка 10 картъ.

IV. Вырѣзаны на камнѣ:

- 1) Таблица сигналовъ о плавучихъ маякахъ и о льдѣ, въ лоціи Богусъ-бухты и Каттегата.
- 2) Дополнительные флаги, русскіе и иностранные, въ альбому флаговъ европейскихъ и внѣевропейскихъ государствъ.
- 3) Семь горизонтовъ маяковъ въ условнымъ знакамъ для морскихъ картъ и плановъ.

V. Нарисованы на камнѣ:

- 1) Виды къ лоціи Балтійскаго моря, переведенной со шведскаго языка А. Храмцовымъ, 8 листовъ.
- 2) Виды къ лоціи Богусъ-бухты и Каттегата, переведенной со шведскаго языка К. Якобсономъ, 10 листовъ.
- 3) Виды створныхъ пятенъ въ Финляндскихъ шхерахъ, 9 листовъ.

VI. Гравируются на мѣди:

- 1) Карта Норвежскаго берега, отъ мыса Линдеснеса до острова Стордэ.
- 2) Карта Сѣвернаго Ледовитаго океана, отъ Нордкапа до устья р. Енисея.
- 3) 14 плановъ бухтъ и гаваней въ заливѣ Петръ Великій и планъ части р. Тумень-Ула.
- 4) Генеральная карта Каспійскаго моря.
- 5) Сѣверной части Каспійскаго моря.

Недостатовъ средствъ и силъ Гидрографическаго Департамента, при случайныхъ, экстренныхъ работахъ, по неволѣ сдерживаетъ русскую морскую картографію въ тѣсныхъ границахъ, такъ что многое задуманное и проектированное не могло быть выполнено. Не говоря уже о подробныхъ картахъ Финскихъ шхеръ (въ масштабѣ 200 саж. въ дюймѣ) и восточнаго побережья Ботническаго залива (въ масштабѣ 870

или 900 саж. въ дюймѣ), Департаментъ не могъ продолжать даже начатой съ 1869 года копировки (химическою тушью) планшетовъ южнаго берега Финскаго залива и долженъ былъ въ 1871 году ограничиться только окончаніемъ тѣхъ планшетовъ, копировка которыхъ была уже начата въ 1870 году. Черезъ это мы лишились возможности имѣть въ настоящее время *сплошную массу* планшетовъ отъ Моонзунда до Ревеля, которая только и могла отвѣчать предположенной цѣли: стратегическаго изученія южнаго берега Финскаго залива. Впрочемъ, оставшіеся пробѣлы въ копировкѣ Департаментъ надѣется пополнить въ 1872 году, отложивъ дальнѣйшую копировку планшетовъ къ востоку—до болѣе благопріятнаго времени.

Тѣ-же независяція отъ Департамента причины замедлили и изданіе новой карты залива Петръ Великій, съ руководствомъ для плаванія въ немъ, которое предполагалось составить по запискамъ гг. Бабкина и Клыкова.

Изъ свѣдѣній, доставленныхъ отъ начальника гидрографической части въ Николаевѣ, видно, что при чертежной и граверной гидрографической части Николаевскаго порта были выполнены слѣдующія работы.

I. Исправлены, пополнены и вновь награвированы на мѣди и бабнѣ:

1) Вновь награвированъ на мѣдной доскѣ листа 12-го (атласа Чернаго моря) планъ Балавлавской бухты, съ англійской карты № 2340.

2) Перегравированъ на мѣдной доскѣ листа 2-го (того же атласа) Одесскій заливъ, съ описи капитанъ-лейтенанта Бѣлявскаго.

3) На мѣдныхъ доскахъ листовъ 2, 13, 23, 24 и 25, а также генеральной карты Азовскаго моря (листъ 26) и карты Таганрогскаго залива, нарѣзаны всѣ предостерегательные знаки, баканы, вѣхи и плавучіе маяки.

4) На мѣдныхъ доскахъ генеральной карты Чернаго моря (листъ 1-й) и картъ Константинопольскаго пролива (листы 8, 9 и 10-й) нарѣзаны плавучіе маяки.

б) Окончена гравировка на мѣдной доскѣ карты Чернаго моря, малаго масштаба, для отчетовъ о судахъ, потерпѣвшихъ крушеніе.

II. Исполнено по чертежной:

1) Вычерчено маячныхъ чертежей, предостерегательныхъ знаковъ и вѣхъ 120.

2) На картахъ Чернаго моря вычерчивались проекты маячнаго освѣщенія, наносились знаки и производились поправки.

Кромѣ того, при отпускѣ на суда, назначенныя программой 1871 года для внутренняго и заграничнаго плаванія, картъ, книгъ военныхъ сигналовъ, лодій и другихъ предметовъ, на картахъ назначались предостерегательные знаки и обозначалось условными знаками освѣщеніе маяковъ.

В) Мастерскія мореходныхъ инструментовъ (выдѣла и исправленіе инструментовъ).

а) Въ С.-ПЕТЕРБУРГѢ.

Дѣятельность мастерской въ 1871 году заключалась въ исправленіи инструментовъ, бывшихъ въ употребленіи на судахъ флота и въ гидрографическихъ экспедиціяхъ, и въ изготовленіи новыхъ инструментовъ, какъ для вновь построенныхъ судовъ, такъ и для нѣкоторыхъ изъ тѣхъ судовъ, которыя, по ограниченности денежныхъ средствъ, не снабжены еще всѣми инструментами современной конструкціи.

Въ 1871 году, въ мастерской мореходныхъ инструментовъ работало казенныхъ мастеровыхъ 2, вольнонаемныхъ 6 и учениковъ 23.

Въ продолженіи года сдѣлано работы, оцѣнивая ее по вольнымъ цѣнамъ:

Новыхъ инструментовъ на	6708 р. 20 ¹ / ₄ к.
Исправлено починкою на	11191 — 27 ¹ / ₄ —
Въ инструментахъ, неоконченныхъ къ 1-му январю 1872 года, сдѣлано работы на	2172 — 17 —
Итого на	20071 р. 64 ¹ / ₂ к.

Выдано мастеровымъ за работы за- дѣльной платы и жалованья	1352 р. 88	к.
Употреблено разныхъ матеріаловъ на.	7464 — 27	—
Выдано жалованья: начальнику мастер- ской, содержателю матеріаловъ, старшему мастеровому и чернорабочимъ	2834 — 70	—
Выдано мастеровымъ, находящимся при инструментальной камерѣ въ Кронштадтѣ, жалованья: казенному'	228 —	» —
вольнораемному	26 —	» —
Выдано квартирныхъ денегъ нижнимъ чинамъ	48 —	» —
Выдано на содержаніе 22-хъ учениковъ.	2472 — 59	—
Выдано за провіантъ и приварочныхъ денегъ нижнимъ чинамъ	39 —	» —
Выдано на обмундированіе	25 — 44	—
Выдано въ награду	207 — 9 ¹ / ₂	—
Уплачено типографіи Морскаго Мини- стерства за изготовленіе книгъ	26 — 94	—
Итого издержано	14724 р. 91 ¹ / ₂	к.

Полезьа отъ работы мастерской, въ
сравненіи съ вольными цѣнами 5346 р. 73 к.

б) Въ Николаевѣ.

Мастерская мореходныхъ инструментовъ находилась въ частномъ завѣдываніи, но такъ какъ вслѣдствіе увеличивающихся съ каждымъ днемъ затрудненій, встрѣчаемыхъ при наймѣ мастеровыхъ, и невыгодности для мастерской, какъ частнаго учрежденія, выполнять такіе заказы Морскаго вѣдомства, которые, не смотря на свою мелочность, требуютъ самаго тщательнаго исполненія и отнимаютъ много времени, то арендаторъ отказывается отъ завѣдыванія. Чтобы поддержать мастерскую и дать ей дѣятельности надлежащее направленіе, представлено Управляющему Морскимъ Министерствомъ о принятіи ея изъ аренднаго содержанія въ казну.

Г) Снабженіе флота картами, книгами и инструментами и испытаніе новыхъ инструментовъ.

Всѣ суда флота, по примѣру прежнихъ лѣтъ, были снабжены инструментами, картами и книгами отъ инструментальныхъ камеръ тѣхъ портовъ, гдѣ суда находились, согласно положенію о снабженіи этими предметами; а суда броненосной эскадры, кромѣ того, снабжались и планшетами Финляндскихъ, Абоскихъ и Оландскихъ шхеръ и Моонзунда въ числѣ 5669 экземпляровъ.

Продажа картъ и книгъ, издаваемыхъ Гидрографическимъ Департаментомъ, производится въ разныхъ русскихъ портахъ, не только въ портовыхъ инструментальныхъ камерахъ, но и у избранныхъ имъ комисіонеровъ. Гидрографическій Департаментъ, имѣя въ виду заявленіе нѣкоторыхъ лицъ о необходимости имѣть такихъ же комисіонеровъ и въ другихъ портахъ нашихъ морей, обратился къ портовымъ начальствамъ Архангельска, Баку, Николаева и Ревеля, съ предложеніемъ избрать такихъ комисіонеровъ въ главныхъ и другихъ портахъ нашихъ морей; при чемъ обратилъ вниманіе, что Департаментъ, съ своей стороны, полагалъ бы поручить это дѣло преимущественно кому-либо изъ морскихъ офицеровъ, имѣющихъ къ тому возможность. Вслѣдствіе этого, кромѣ имѣемыхъ уже комисіонеровъ: въ С.-Петербургѣ, Кронштадтѣ, Ревелѣ, Гельсингфорсѣ и Ригѣ, еще были избраны: въ *Перновѣ*—доцъ-капитанъ Мейбаумъ, въ *Архангельскѣ*—преподаватель шкиперскихъ курсовъ, корпуса штурмановъ капитанъ Грибановъ, въ *Николаевѣ*—редакторъ «Николаевскаго Вѣстника», лейтенантъ Краевскій и въ *Астрахани*—командиръ Чистобанскаго плавучаго маяка, корпуса штурмановъ штабсъ-капитанъ Худяковъ.

Вмѣстѣ съ этимъ, Гидрографическимъ Департаментомъ были составлены правила, на основаніи которыхъ должна быть производима продажа картъ и книгъ, издаваемыхъ Департаментомъ, у комисіонеровъ.

Изъ 3623 рублей, ассигнованныхъ Департаменту на снабженіе навигаціонными и физическими инструментами разныхъ

судовъ, гидрографическихъ экспедицій, портовъ, морскихъ станцій и маяковъ, на ремонтъ этихъ инструментовъ, а также исправленіе и чистку хронометровъ и морскихъ часовъ, израсходовано:

На чистку хронометровъ и морскихъ часовъ	686 р.
На покупку и исправленіе инструментовъ	1742 —
На доставку инструментовъ въ мѣстамъ ихъ назначенія	970 —
На мелочные расходы по исправленію инструментовъ въ Кронштадтѣ	225 —

Сверхъ того, было ассигновано на изготовленіе инструментовъ для вновь построеннаго пароходо-фрегата «Рюрикъ» и купленныхъ пароходовъ «Волга» и «Днѣпръ» 3000 рублей, которые и употреблены на изготовленіе инструментовъ для тѣхъ судовъ, въ состоящей при Департаментѣ мастерской мореходныхъ инструментовъ.

Въ навигацію 1871 года, по просьбѣ командира винтовой шкуны «Секстанъ» капитана 2 ранга Шульца, отпущенъ былъ на эту шкуну вновь сдѣланный начальникомъ мастерской мореходныхъ инструментовъ подполковникомъ Харитоновымъ, по его собственнымъ чертежамъ, освѣтительный приборъ, съ просьбою, въ продолженіи кампаніи испытать его и результаты испытанія его сообщить Департаменту.

По окончаніи навигаціи, командиръ этой шкуны донесъ, что въ продолженіи 7-ми мѣсячной кампаніи, имѣвъ случай испытать этотъ освѣтительный приборъ при различныхъ обстоятельствахъ, находить, что удобство, съ которымъ можно брать пеленги, остойчивость самаго главнаго компаса и прекрасное приспособленіе освѣтительнаго прибора, не оставляютъ желать ничего лучшаго. Правда, въ бурныя осеннія ночи лампочку иногда задувало, но кажется, что немало важною тому причиною деревянное масло, отпускаемое отъ казны, не лучшаго достоинства. Во время свѣжаго вѣтра шкуну иногда бросаетъ такъ сильно, что картушка прежняго главнаго компаса соскакивала со шпильки; при новомъ же компасѣ этого ни разу не случилось. Если принять еще въ

разсчитать, что остойчивость содѣйствуетъ постоянству разъ опредѣленной девіаціи, то увѣренность въ своемъ компасѣ возрастаетъ у мореплавателя, а это качество еще болѣе необходимо на судахъ, плавающихъ цѣлое лѣто и именно ставящихъ вѣхи, такъ какъ при этомъ плаваніи все счисленіе основывается, почти единственно, на вѣрности курса.

Инструментальная камера Черноморскаго флота въ теченіи 1871 года снабдила мореходными инструментами 16 судовъ; астрономическіе же и геодезическіе инструменты отпускались для производства гидрографическихъ работъ и магнитныхъ наблюденій.

IV. АСТРОНОМИЧЕСКІЯ, МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКІЯ И МАГНИТНЫЯ НАБЛЮДЕНІЯ.

А. Морская обсерваторія въ Кронштадтѣ.

Занятія Кронштадтской морской обсерваторіи въ продолженіи 1871 года состояли: 1) въ повѣркѣ и изслѣдованіи астрономическихъ мореходныхъ инструментовъ, принадлежащихъ Гидрографическому Департаменту; 2) въ повѣркѣ и изслѣдованіи физическихъ и другихъ инструментовъ, состоящихъ при Кронштадтской инструментальной камерѣ; 3) въ снабженіи судовъ флота астрономическими мореходными инструментами; 4) въ опредѣленіи времени и показаніи его судамъ, на рейдахъ и въ гаваняхъ стоящимъ, и 5) въ практическихъ занятіяхъ съ офицерами и кондукторами корпуса флотскихъ штурмановъ.

Изслѣдованія хронометровъ и часовъ, производящіяся въ обсерваторіи, имѣютъ цѣлью опредѣленіе коэффициентовъ компенсаціи, а также знаніе состоянія и хода каждаго изъ нихъ, за всякое время, въ продолженіи всего года.

Всѣ столовые хронометры, отпускаемые на суда, снабжаются термометрами, чтобы дать тѣмъ возможность, замѣчая показанія термометровъ, приводить ходы хронометровъ въ одной температурѣ. Поправки этихъ термометровъ опредѣляются при обсерваторіи сличеніемъ показаній ихъ

при различныхъ температурахъ съ соответствующими показаніями нормальнаго термометра обсерваторіи.

Для сохраненія хронометровъ и часовъ отъ порчи, они отдаются черезъ каждые четыре года Петербургскому часовому мастеру Пилю для чистки и смазки свѣжимъ масломъ.

Съ нѣкотораго времени, въ С. Петербургѣ открыта новая хронометрическая мастерская бывшимъ подмастерьемъ Пили—Виреномъ; судя по нѣсколькимъ хронометрамъ, отданнымъ Виреномъ въ обсерваторію для изслѣдованія, оказалось, что онъ заслуживаетъ вниманіе и поощреніе Департамента; поэтому, для первоначальной пробы, Департаментъ поручилъ Вирену исправленіе одного столоваго и одного карманнаго хронометра и однихъ сравнительныхъ карманныхъ часовъ.

Всѣ секстаны, призмозеркальные круги и искусственные горизонты разсматривались и повѣрялись при обсерваторіи два раза: первый разъ—послѣ исправленія ихъ, передъ отпускомъ на суда; второй разъ—по возвращеніи ихъ обратно съ судовъ флота, по окончаніи навигаціи.

Искусственные горизонты исправляются въ мастерской мореходныхъ инструментовъ при Гидрографическомъ Департаментѣ.

Всѣ физическіе приборы и другіе инструменты отпускаемые Кронштадтскою инструментальною камерою на суда флота, разсматривались въ 1871 году, какъ и въ прежніе годы, при обсерваторіи.

На суда внутренняго плаванія давалось по одному столовому хронометру съ термометромъ и, по возможности, одни сравнительные карманные часы или карманный полухронометръ, а также по одному секстану или призмозеркальному кругу и искусственному горизонту.

На каждое изъ судовъ, отправляющихся въ заграничное и кругосвѣтное плаваніе, отпущены были три столовыхъ и одинъ карманный хронометръ, съ тремя термометрами, секстанъ, призмозеркальный кругъ и искусственный горизонтъ.

При отпускѣ инструментовъ обсерваторією соблюдаемо было:

1) Инструменты отпускаемы были на руки офицерамъ не иначе, какъ по требованію начальства, и они должны быть сдаваемы въ обсерваторію тотчасъ по окончаніи кампаніи.

2) При отпускѣ требовалось, чтобы офицеры, принимающіе инструменты, удостовѣрялись сами въ отсутствіи недостатковъ и давали бы въ томъ росписку. По возвращеніи инструментовъ съ судовъ, равнымъ образомъ производился подробный осмотръ сдаваемыхъ инструментовъ, въ присутствіи офицеровъ.

Аттестаты, выдаваемые хронометрамъ при отпускѣ на суда, содержатъ слѣдующія данныя: состояніе по Кронштадтскому или Гриничскому среднему времени въ моментъ соответствующаго средняго полдня; вѣроятный суточный ходъ, при извѣстной средней температурѣ, въ данную эпоху; коэффициенты компенсаціи и вычисленныя по нимъ поправки хода для температуръ отъ 5° до 25° R; наставленіе для руководства при употребленіи коэффициентовъ компенсаціи въ морѣ и поправки показаній термометровъ при хронометрахъ отъ 0° до 30° . Въ тѣхъ случаяхъ, когда на суда отпускалось болѣе одного столоваго хронометра, въ аттестатахъ показанъ былъ и относительный вѣсъ хронометровъ.

Суда заграничнаго и кругосвѣтнаго плаванія снабжались еще хронометрическими журналами и наставленіемъ къ онимъ.

Хронометры, принадлежащіе частнымъ лицамъ, изслѣдовались бесплатно и при возвращеніи по принадлежности снабжались аттестатами.

Для показанія момента Кронштадтскаго полдня служилъ по прежнему сигнальный шаръ, поднимаемый за пять минутъ до полдня на мачтѣ морскаго телеграфа и опускаемый мгновенно въ моментъ полдня. Для своевременнаго подъема и спуска шара, помощью электрическаго звонка передаются изъ обсерваторіи условленные сигналы на морской телеграфъ. По предварительно цовѣренному хроно-

метру съ обсерваторіи замѣчается для контроля моментъ паденія шара.

Во многихъ заграничныхъ портахъ, а также и въ Петербургѣ, кромѣ сигнальнаго шара имѣется полуденное сигнальное орудіе; введеніе такового и въ Кронштадтѣ принесло бы во многихъ случаяхъ несомнѣнную пользу судамъ, на рейдѣ и въ гавани стоящимъ; жителямъ же города указаніе полдня посредствомъ орудія, во всякомъ случаѣ, было бы гораздо болѣе доступно, нежели сигналъ посредствомъ шара.

Въ продолженіи 1871 года при обсерваторіи занимались только: въ лѣтнее время—двое офицеровъ и одинъ кондукторъ корпуса флотскихъ штурмановъ, передъ отправленіемъ ихъ на клиперѣ «Абревъ» въ кругосвѣтное плаваніе, а въ концѣ года—одинъ кондукторъ. Предметомъ занятій были сличенія хронометровъ, веденіе астрономическихъ и хронометрическихъ журналовъ, солнечныя наблюденія секстаномъ и призмозеркальнымъ кругомъ и вычисленіе этихъ наблюденій.

В) Въ Николаевѣ.

Астрономъ Николаевской обсерваторіи, д. с. с. Кнорре, вышелъ въ отставку и передалъ обсерваторію во временное завѣдываніе подполковнику корпуса штурмановъ Ковалеву, до приѣзда вновь назначеннаго астронома Николаевской обсерваторіи, надв. с. Гибнера. Подполковникъ Ковалевъ продолжаетъ, по возможности, ежедневныя занятія по обязанности астронома. Николаевская обсерваторія нуждается въ безотлагательномъ капитальномъ исправленіи и обновленіи.

В) Метеорологическія наблюденія.

Ислѣдованія метеорологическаго характера Балтійскаго моря и его заливовъ: Финскаго, Рижскаго и Ботническаго, производились въ 1871 году по программѣ, подробно изложенной въ статьѣ «О метеорологическихъ работахъ, произ-

водящихся въ Гидрографическомъ Департаментѣ (*), а также въ прошлогоднемъ отчетѣ, въ которомъ сказано, что по составленіи картъ вѣтровъ для Кронштадта, Ревель-стейнскаго и Кальбодегрундскаго плавучихъ маяковъ, Департаментъ приступилъ къ составленію такихъ же картъ для Ревеля, Свеаборга и острова Гогланда. Эти три карты, какъ и Кронштадтская вѣтровая карта, составлялись по наблюденіямъ, производившимся въ вышеуказанныхъ мѣстахъ въ теченіи десяти лѣтъ (съ 1860 по 1869 годъ), и заключаютъ въ себѣ данныя, для опредѣленія для каждаго мѣсяца среднихъ показаній барометра и термометра, и для вывода среднихъ величинъ относительно продолжительности тумановъ, дождей и снѣговъ въ изслѣдуемыхъ мѣстностяхъ. Такимъ образомъ, карты эти можно назвать не только вѣтровыми, но и метеорологическими, потому что онѣ заключаютъ въ себѣ почти всѣ главные численные данныя для опредѣленія метеорологическаго характера указанныхъ мѣстъ.

Въ теченіи 1871 года составлены метеорологическія карты для острова Гогланда, Ревеля и Свеаборга.

Въ теченіи 1871 года метеорологическія наблюденія на всѣхъ русскихъ метеорологическихъ станціяхъ, во всѣхъ нашихъ моряхъ, производились по инструкціи, составленной директоромъ главной физической обсерваторіи въ Петербургѣ и измѣненной по указаніямъ Гидрографическаго Департамента, примѣняясь къ тѣмъ условіямъ, которыя должны быть соблюдаемы при производствѣ метеорологическихъ наблюденій въ портахъ, на маякахъ и въ другихъ приморскихъ пунктахъ. Эти наблюденія производились въ тѣхъ же мѣстахъ, какъ и въ прошломъ году.

Г) *Магнитныя наблюденія.*

Въ 1871 году занятія компасной обсерваторіи въ Кронштадтѣ состояли: 1) въ повѣркѣ компасовъ для судовъ, назначенныхъ въ плаваніе; 2) въ опредѣленіи девіаціи и производствѣ магнитныхъ наблюденій на броненосныхъ судахъ;

(*) «Морской Сборникъ» № 10, 1870 года.

3) въ наблюденіяхъ девіаціи, произведенныхъ на судахъ внутренняго и заграничнаго плаванія; 4) въ уничтоженіи девіаціи; 5) въ изслѣдованіи компаса на поповкѣ «Новгородъ»; 6) въ изданіи магнитныхъ наблюденій, произведенныхъ во время плаванія Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексія Александровича рѣчнымъ путемъ изъ Петербурга въ Архангельскъ, Бѣлымъ моремъ и Сѣвернымъ Ледовитымъ океаномъ въ 1870 году; 7) въ составленіи и изданіи четвертаго дополненія къ сочиненію «О девіаціи компасовъ и о диграммахъ»; 8) въ занятіяхъ съ офицерами и кондукторами корпуса флотскихъ штурмановъ.

На стѣнкахъ гаваней въ Кронштадтѣ назначены истинные пеленги трубы литейнаго завода, для облегченія опредѣленія девіаціи судамъ, стоящимъ на рейдахъ. Для судовъ, стоящихъ въ гавани, на внутренней сторонѣ стѣнки, назначены истинные пеленги Катальной горки, находящейся на Ораніенбаумскомъ берегу, а для средней и военной гавани — еще и Собора Св. Андрея Первозваннаго въ Кронштадтѣ. Эти пеленги вполне удовлетворяютъ назначенію, какъ для опредѣленія девіаціи, такъ и для повѣрки ея во всякое время. Въ Гельсингфорсѣ устроены подобныя же пеленги. Въ Ревелѣ для этой цѣли служитъ хорошій створъ верхняго и нижняго Екатеринтальскихъ маяковъ. Въ Ригѣ, истинныя направленія Домъ-Кирки и Бѣлой Кирки назначены на картѣ Западной Двины. Изъ этого видно, что въ нашихъ сѣверныхъ портахъ устроены пеленги для облегченія опредѣленія девіаціи. Въ Черномъ, Каспійскомъ и Бѣломъ моряхъ необходимо сдѣлать тоже самое для разныхъ портовъ.

Чѣмъ болѣе будутъ облегчены мореплавателямъ средства для удобной повѣрки своихъ компасовъ, тѣмъ скорѣе можно будетъ ожидать, что они позаботятся о частой повѣркѣ девіаціи.

Бывали случаи, что на судебномъ разбирательствѣ въ Кронштадтѣ, капитаны коммерческихъ судовъ привлекали къ отвѣтственности нашихъ лоцмановъ, которые въ пасмурную погоду попадали на мель на рейдѣ, полагаясь на увѣреніе капитановъ судовъ, что опредѣленная ими девіаціа въ

Англіи нисколко не измѣнилась по приходѣ въ Финскій заливъ, тогда какъ законъ измѣненія девіаціи, при перемѣнѣ магнитной широты, былъ еще извѣстенъ съ перваго времени открытія девіаціи и, въ настоящее время, обсерваторія имѣетъ возможность впередъ вычислить величину измѣненія девіаціи отъ перемѣны магнитной широты.

Новый типъ судовъ, какъ поповки, представляетъ довольно затрудненія въ выборѣ мѣста, какъ для главнаго, такъ и для другихъ компасовъ. Судно это при ватеръ-линии имѣетъ форму круга, около 100 футъ въ діаметрѣ, въ серединѣ его расположенъ цилиндръ. Съ боку, обхватывая цилиндръ, двигаются на станкахъ двѣ пушки. Все это пространство огорожено блиндированнымъ брустверомъ, черезъ который производится пальба изъ орудій. Къ кормѣ у бруствера расположенъ штурвалъ, и здѣсь надо помѣстить путевой компасъ. Подъ палубою, въ корридорѣ у боеваго штурвала, надо устроить боевой компасъ, въ сосѣдствѣ трехъ машинъ по обѣ стороны его.

Изъ этого краткаго описанія видно, что установить главный компасъ въ серединѣ судна, надъ цилиндромъ, будетъ неудобно, потому что для наблюденій пришлось бы поднять его выше пушекъ, до 15 футъ надъ палубою. При всякомъ обращеніи пушекъ, вліяніе ихъ магнетизма измѣняло бы девіацію. Если бы допустить наблюденія главнымъ компасомъ только при постоянномъ положеніи орудій, то и это не представлялось бы надежнымъ, потому что, послѣ всякой пальбы, магнетизмъ въ орудіяхъ мѣнялся бы, а съ нимъ и девіація. Наконецъ, самая пальба производила бы сильное сотрасеніе на такую высокую подставку компаса. Съ другой же стороны, постановка компаса въ серединѣ судна представляетъ слѣдующія удобства: здѣсь должно предполагать мѣсто для капитана, во время управленія судномъ, сюда, повидимому, выгоднѣе сосредоточить всѣ телеграфы, а именно: отъ машины, боеваго штурвала, пороховыхъ погребовъ и изъ другихъ мѣстъ. Но вышеозначенныя неудобства, вмѣстѣ съ симметричнымъ распредѣленіемъ желѣза, должны значительно уменьшать среднюю направляющую силу,

дѣйствующую на стрѣлку компаса, а слѣдовательно производить большую застойчивость въ компасѣ, и большую девіацію при кренѣ, почему мѣсто это и не можетъ быть принято для помѣщенія главнаго компаса.

Отъ бруствера, въ высоту его, къ носовой части, устроены каюты для помѣщенія капитана, офицеровъ и команды; надъ палубою ихъ предполагается поставить компасъ, ближе къ носовой части, чтобы, по возможности, удалить его отъ вліянія переменнаго магнетизма въ орудіяхъ; но какъ при пальбѣ изъ большихъ орудій производится сильное сотрясеніе на это мѣсто, и при томъ нельзя было бы палить по носу, не повредя компасъ, то поэтому необходимо сдѣлать его съемнымъ. Онъ будетъ стоять на мѣдной съемной подставкѣ, имѣющей сверху цилиндрическое, въ 4 дюйма, кольцо, куда будетъ вставляться компасъ. Кромѣ того, будутъ приспособлены два винта, скрѣпляющіе кольцо съ основаніемъ котелка. Такое разборное устройство въ установкѣ компаса дозволитъ двумъ человѣкамъ легко убрать компасъ и подставку.

На подобномъ суднѣ нѣтъ другого мѣста, сколько нибудь удовлетворяющаго требованію главнаго компаса.

Переходя теперь къ выбору мѣста для путеваго компаса, компасная обсерваторія находитъ необходимымъ расположить его такъ, чтобы дѣленія картушки были постоянно передъ глазами рулеваго. А какъ штурвалъ стоитъ вплотную къ брустверу и глазъ рулеваго выше его, то въ этомъ мѣстѣ должны быть приспособлены показанія картушки, имѣя стрѣлку компаса, удаленнаго отъ желѣза. Можно бы было поставить надъ брустверомъ, передъ штурваломъ, на длинномъ цилиндрѣ, компасъ съ жидкостью Рича, употребляемый въ Америкѣ на мониторахъ, состоящій изъ составнаго магнита, приерѣпленнаго къ длинному цилиндрическому штыру, одинъ конецъ котораго упирается вверхъ надъ магнитомъ, другой—на двѣ наружнаго цилиндра. Въ этотъ цилиндръ, обхватывающій внутренній штырь съ магнитомъ, наливается жидкость. Внизу цилиндра, передъ глазами наблюдателя, вставлено стекло, а на внутреннемъ штырѣ,

въ этомъ мѣстѣ привѣплена къ нему цилиндрическая катушка, двигающаяся вмѣстѣ съ перемѣною направленія стрѣлки компаса. Но такъ какъ до сихъ поръ еще не дѣлали подобныхъ компасовъ, которыхъ главное условіе, чтобы легко преодолевать треніе штыря со стрѣлкою, вѣсъ которыхъ равенъ вѣсу выдавливаемой жидкости, въ средѣ которой они двигаются, и какъ доставленные изъ Америки два такихъ компаса, въ скоромъ времени, при незначительномъ употребленіи ихъ только для опытовъ, оказались до того попорченными, что съ трудомъ преодолевали трѣніе, то поэтому Департаментъ не нашелъ возможности вводить на судахъ флота подобные американскіе компасы.

У штурвала рѣшились поставить компасъ и подставку такого устройства, какія введены у насъ на мониторахъ; около трубы, въ которой помѣщенъ компасъ, надо будетъ сдѣлать съемную площадку, чтобы во время пеленговъ или другихъ наблюденій можно было удобно стоять на ней и обходить кругомъ компаса.

На мѣсто, по необходимости назначенное для путевого компаса, долженъ имѣть значительное вліяніе магнитизмъ, какъ судна, такъ и орудій; поэтому, чтобы, по возможности, уменьшить это вліяніе, предполагается сдѣлать съ боку цилиндрической подставки два подвижныхъ кольца, для установки на нихъ магнитовъ, предназначенныхъ для уничтоженія девіаціи.

При постоянномъ положеніи орудій по носу судна придвинутыми къ борту, т. е. удаленными, по возможности, отъ путевого компаса, предполагается опредѣлять девіацію, и при этомъ, если окажется нужнымъ, то уничтожить ее. Съ перемѣною же мѣста орудій, девіація эта, хотя будетъ измѣняться и довольно значительно, но все-таки при какомънибудь опредѣленномъ положеніи орудій, направленныхъ къ передней части судна, можно будетъ править судномъ по компасу, т. е. удержать судно при данномъ направленіи, и компасъ при этомъ не будетъ значительно заставиваться. При обращеніи же орудій къ кормѣ, придется убирать ком-

насъ съ подставкою прочь. Но какъ при ученьяхъ не допускается палить по кормовой части, гдѣ будутъ стоять шлюпки, то, до дѣйствительнаго дѣла противъ непріятеля, не окажется нужнымъ убирать компасъ съ подставкою.

Боевой компасъ будетъ поставленъ передъ боевымъ штурваломъ, помѣщеннымъ внизу, въ палубѣ, подъ верхнимъ штурваломъ. Такъ какъ высота палубы 7 футовъ, то высота центра компаса надъ палубою назначена 3½ фута. Нактоузъ устанавливается восьмигранный, съ двумя подвижными подставками внутри его, для установки на нихъ магнитовъ, уничтожающихъ девицію. Внизу, съ боку этого компаса, помѣщены по три паровыхъ машины, которыя, вмѣстѣ съ шестью винтами, будутъ постоянно производить сотрясеніе въ компасѣ; для устраненія, по возможности, порчи топки и шпильки, этотъ компасъ назначено сдѣлать съ жидкостью.

Кромѣ этихъ компасовъ, назначено еще отпустить азимутъ компасъ, чтобы при плаваніи, во всякомъ мѣстѣ гдѣ удобно, можно было, опредѣляя девицію на суднѣ, одновременно имѣть компасъ съ наблюдателемъ на берегу.

На всѣ шлюпки будутъ отпущены обыкновенные шлюпочные компасы съ жидкостью.

Изъ вышеизложеннаго мнѣнія о девиціи этого судна видно, что необходимо будетъ на немъ, чаще нежели на другихъ судахъ, опредѣлять девицію, и произвести рядъ наблюденій надъ нею при различныхъ положеніяхъ орудій, до пальбы изъ нихъ и послѣ пальбы. Дальнѣйшія наблюденія могутъ показать, въ какой мѣрѣ и при какихъ обстоятельствахъ, можно полагаться на компасы поповки «Новгородъ».

V. ОПТИЧЕСКІЕ ТЕЛЕГРАФЫ.

О дѣятельности семафоровъ, устроенныхъ въ Балтійскомъ морѣ и его заливахъ, можно судить по слѣдующей таблицѣ, въ которой показано число депешъ.

ВЪ 1871 ГОДУ.	Семафоры.			
	Красногорскій.	Нарвскій.	Домеснескій.	Дюнергорскій.
Частныхъ:				
Входящихъ	9	807	8	4
Исходящихъ	17	341	729	10
Правительственныхъ:				
Исходящихъ	17	7	87	—
Входящихъ	9	2	98	115

Дѣятельность шести оптическихъ семафоровъ, устроенныхъ въ Черномъ морѣ, заключалась въ передачѣ депешъ съ извѣстіями, относящимися къ казеннымъ и коммерческимъ судамъ, проходящимъ съ моря, мимо Очакова. Кромѣ того, производящій метеорологическія наблюденія въ Очаковѣ и завѣдывающій общенародною мачтою, а также лиманскими створными знаками и Суворовскимъ маякомъ, капитанъ Завыбинъ 1-й, ежедневно передавалъ въ Николаевъ и на Аджи-гіольскій плавучій маякъ свѣдѣнія о глубинѣ у западныхъ воротъ корабельнаго канала, что чрезвычайно важно для судовъ, выходящихъ изъ Николаева въ море; находящійся же въ Очаковѣ помощникъ лоцъ-командира общества Николаевскихъ лоцмановъ, начавшій свои дѣйствія въ августѣ 1871 года, капитанъ Федоровъ 2-й, передавалъ черезъ семафоры въ Николаевъ лоцъ-командиру свѣдѣнія о коммерческихъ судахъ, ожидающихъ въ Очаковѣ лоцмановъ, вслѣдствіе чего дѣлались необходимыя распоряженія о высылкѣ въ Очаковъ потребнаго числа лоцмановъ.

До настоящаго года, семафоры комплектовались учениками Николаевской ремесленной школы, которые, по достиженіи

извѣстныхъ лѣтъ, обязаны были поступать на службу. Въ 1871 году таковыхъ учениковъ при школѣ нѣтъ, а потому, при замѣщеніи убыльхъ телеграфистовъ, встрѣчается затрудненіе, такъ какъ для этого рода службы требуются грамотные нижніе чины, почему необходимо имѣть при одномъ изъ семафоровъ нѣсколько учениковъ телеграфистовъ, изъ числа грамотныхъ нижнихъ чиновъ Черноморскаго флота, а для поощренія тяжелаго труда телеграфистовъ полезно было бы сравнить ихъ по содержанію съ вновь учрежденнымъ званіемъ сигнальщиковъ въ военномъ флотѣ, въ томъ вниманіи, что при Очаковскомъ телеграфѣ есть мачта международныхъ сигналовъ, которая, въ случаѣ надобности, служить для переговоровъ и съ военными судами, для чего при Очаковскомъ телеграфѣ имѣется и сводъ военныхъ морскихъ сигналовъ.

VI. ЛИЧНЫЙ СОСТАВЪ ДЕПАРТАМЕНТА.

Личные средства Департамента, для выполненія возложенныхъ на него занятій, заключались въ 1871 году въ слѣдующемъ числѣ чиновъ:

При штатныхъ должностяхъ: генераловъ 3, оберъ-офицеровъ корпуса штурмановъ 8, гражданскимъ чиновниковъ 4; всего 15.

Для усиленія средствъ, состояло при Департаментѣ: оберъ-офицеровъ корпуса штурмановъ 2 и гражданскихъ чиновниковъ 2.

Нижнихъ чиновъ: писарей 2, чертежниковъ 1, при мастерской мореходныхъ инструментовъ 2, при печатной и литографіи 1.

Вольнонаемныхъ: писцовъ 9, чертежниковъ и рисовальщиковъ 10, граверовъ 9; рабочихъ: при мастерской мореходныхъ инструментовъ 7, при печатной и литографіи 7; учениковъ: при чертежной 6, при граверной 8 и при мастерской мореходныхъ инструментовъ 24; рассыльный 1; сторожей: при Департаментѣ 5 и при мастерской мореходныхъ инструментовъ 2.

Было прикомандировано къ Департаменту, въ разное время и на разные промежутки времени, для различныхъ специальныхъ занятій: штабъ-офицеровъ флота 1, оберъ-офицеровъ флота же 5 и корпуса штурмановъ: штабъ-офицеръ 1 и оберъ-офицеръ 18.

Сверхъ того, въ вѣдѣніи Департамента состояли находящіеся при занятіяхъ по съемкамъ:

Въ Абоскихъ и Оландскихъ шхерахъ: флота оберъ-офицеръ 1 и корпуса штурмановъ: генераль 1, оберъ-офицеръ 18, На Кронштадтскихъ фарватерахъ и въ Невской губѣ: оберъ-офицеровъ корпуса штурмановъ 15. Въ шхерахъ Финскаго залива: оберъ-офицеръ флота 1 и корпуса штурмановъ 3.

Въ Финляндіи: оберъ-офицеровъ корпуса штурмановъ 3.

При Департаментѣ ежегодно учреждаются слѣдующія коммисіи:

1) Для разсмотрѣнія имѣющихся въ архивѣ Гидрографическаго Департамента и доставляемыхъ изъ портовъ морскихъ картъ, предназначаемыхъ къ отпуску на суда, и нанесенія на эти карты гидрографическихъ поправокъ.

2) Для разсмотрѣнія имѣющихся въ архивѣ Гидрографическаго Департамента, для отпуску на суда, коллекціи иностранныхъ морскихъ картъ и сличенія ихъ съ новѣйшими картами и съ лоцманскими замѣтками, для исправленія отъ руки, гдѣ это возможно.

3) Для присутствованія при печатаніи новыхъ секретныхъ картъ и при сжиганіи негодныхъ къ употребленію секретныхъ картъ и сигнальныхъ книгъ.

4) Для освидѣтельствованія исправности и повѣренности показаній компасовъ, предварительно отправленія ихъ въ компасную обсерваторію, для окончательнаго и всесторонняго изслѣдованія передъ отпускомъ на суда.

5) Для освидѣтельствованія поврежденій и опредѣленія необходимыхъ исправленій въ инструментахъ, поступающихъ въ Гидрографическій Департаментъ съ судовъ флота и изъ портовыхъ гидрографическихъ частей.

6) Для обревизованія дѣйствій мастерской для печатанія картъ и литографіи Департамента, а также для повѣрки мѣдныхъ досокъ, литографскихъ камней и прочихъ казенныхъ вещей, въ печатной и литографіи состоящихъ.

7) Для обревизованія находящагося при Департаментѣ архива картъ, лоцій и другихъ до гидрографіи относящихся книгъ и картъ.

8) Для освидѣтельствованія хранящихся въ инструментальномъ кабинетѣ Департамента мореходныхъ, астрономическихъ, магнитныхъ и метеорологическихъ инструментовъ, долженствующихъ быть въ наличіи по документамъ.

9) Для удостовѣренія въ правильности дѣйствій мастерской мореходныхъ инструментовъ и въ цѣлости казеннаго имущества.

Если бы Гидрографическій Департаментъ не имѣлъ прикомандированныхъ къ нему для занятій офицеровъ флота и корпуса штурмановъ, и не находились бы въ его распоряженіи, на зимнее время, офицеры гидрографическихъ экспедицій, то одними состоящими при Департаментѣ, въ весьма ограниченномъ числѣ, штатными чинами, невозможно бы было исполнить всѣхъ возложенныхъ на Департаментъ обязанностей и достигать тѣхъ цѣлей, съ которыми учреждаются въ ненавигационное время вышеупомянутыя коммисіи, въ которыя назначаются офицеры изъ числа прикомандированныхъ и находящихся при съемкахъ,—последніе по мѣрѣ возможности, представляющей для этого въ непосредственныхъ ихъ занятіяхъ.

VII. ДВИЖЕНІЕ ДѢЛЪ.

Къ 1 января 1871 года оставалось при Департаментѣ нерѣшенныхъ дѣлъ 46, въ теченіи 1871 года вновь заведено 218; всего 264; изъ нихъ рѣшено 227, за тѣмъ къ 1872 году остается нерѣшенныхъ дѣлъ 37.

Бумагъ поступило 3783; изъ нихъ исполнено 2972, принято въ свѣдѣнію 811.

Исходящихъ бумагъ было 2895 и денежныхъ ассигновокъ 650.

Дѣлопроизводство же Гидрографическаго Департамента въ періодъ времени съ 1865 по 1872 годъ, въ теченіе семи лѣтъ, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Въ какомъ году.	Число лѣтъ.	Бумагъ.		Денежныхъ ассигновокъ.
		Входящихъ.	Исходящихъ.	
1865	238	3499	2789	515
1866	192	3255	2751	656
1867	216	3061	2716	608
1868	237	3138	2660	451
1869	251	3707	2955	568
1870	239	3929	3108	506
1871	218	3783	2895	650

НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

ДѢЙСТВІЕ РУССКАГО ФЛОТА ВЪ ВОЙНѢ СО ШВЕДАМИ ВЪ 1788—1790 ГОДАХЪ (*).

*(Изъ публичныхъ лекцій, читанныхъ въ Кронштадтѣ и въ
Петербургѣ въ 1872 году).*

Кампанія 1790 года.

VII.

Сраженіе подъ Фридрихсгамомъ.

Ночь на 4 мая.—Ночной консилиумъ.—Слизовъ осматриваетъ неприятельскую флотилію.—Диспозиція противниковъ.—Сраженіе.—Стратегическое значеніе сраженія подъ Фридрихсгамомъ.—Заслуга Слизова.—Тактическая замѣтка.—Результаты сраженія подъ Фридрихсгамомъ и его послѣдствія.

Изъ приведеннаго письма видно, что графъ Салтыковъ, относительно морской кампаніи 1790 года, точно также, умывалъ себѣ руки, и на весьма добромъ основаніи. Передовымъ отвѣтчикомъ и жертвою всѣхъ этихъ недоразумѣній оставался, слѣдовательно, одинъ Слизовъ и его подчиненные. За то, и по энергіи, и по распорядительности своей, онъ стоялъ никакъ не ниже тѣхъ критическихъ обстоятельствъ, въ которыхъ онъ былъ поставленъ своимъ ближайшимъ начальствомъ.

3 мая, въ 5 часу пополудни, онъ получилъ извѣстіе о совершенно неожиданномъ появленіи неприятельскихъ судовъ,

(*). Продолженіе помѣщеннаго въ № 8 «Морск. Сб.» 1878 г.
я. оф.

а въ 6 часу, онъ отправлялъ уже свои первыя суда на позицію; въ 7 часу, наиболѣе легкія изъ этихъ судовъ уже вступили въ свои мѣста. Такъ какъ вѣтеръ былъ свѣжій западный и при входѣ въ бухту развело порядочное волненіе, то положеніе трехъ его большихъ судовъ, на поворотѣ изъ бухты, сдѣлалось невыгодно, почему полупрамамъ и турумъ послано было отъ Слизова приказаніе: идти назадъ и становиться въ линію съ прочими судами, по росписанію, т. е. около середины входа въ бухту, противъ острова Вехемуста, имѣя мысъ Виранеми на W.

Часамъ къ 10 вечера, 3 мая, при неутомимой и настойчивой дѣятельности Слизова, всѣ наличныя его суда были приведены въ полную готовность къ сраженію, и вытянулись въ линію отъ Виранеми до Сурнеми—всего 63 судна: 3 большихъ, 16 канюковъ, 10 дубельшлюповъ и 34 канонерскія лодки. Погода къ вечеру сдѣлалась пасмурною; отъ насъ успѣли уже насчитать шведскихъ судовъ у Коргесари до 70. При малыхъ рангахъ нашихъ судовъ въ ихъ общей массѣ, и при замѣченныхъ большихъ рангахъ шведскихъ, битва, очевидно, становилась неравною, а такъ какъ къ 10 часамъ вечера вовсе стемнѣло и пошелъ мелкій дождь, то уже за тѣмъ, ночью, нельзя было получить никакихъ дальнѣйшихъ свѣдѣній о непріятельской флотиліи.

Разстояніе отъ Виранеми до Сурнеми около 2 версты. На нѣкоторомъ протяженіи отъ обоихъ этихъ мысовъ идутъ по заливу отмели, и потому собственно для помѣщенія судовъ въ линію оставался промежутокъ саженъ до 700. Изъ этихъ судовъ полупрамы и турума становились бортомъ вдоль линіи, всѣ прочія носомъ къ непріятелю и, слѣдовательно, при интервалахъ, приблизительно до 10 саженъ и при средней ширинѣ самихъ судовъ до 2 $\frac{1}{2}$ саж., они составляли довольно плотную линію. Ихъ кормовыя шпринги положены были на двухъ кабельтовахъ, для предосторожности, чтобы каждое судно отдѣльно могло, въ крайнемъ случаѣ, вытянуться за линію.

Брейдъ-вымпелъ Слизова поднять былъ на каякѣ «Ловвій», почти по серединѣ линіи. Въ 11 часу вечера, къ нему

собрались командиры отдѣленій и со всѣхъ судовъ, для полученія приказаній (*). Слизовъ объяснилъ имъ ихъ настоящее положеніе.

«Если бы мы остались защищать Фридрихсгамскую гавань (**), говорилъ онъ имъ, «то мы отдавали бы непріятелю три самыя большія судна изъ нашей эскадры. Оставить ихъ безъ отпора непріятелю, мы, по военнымъ законамъ и по совѣсти, не имѣемъ права, а потому намъ необходимо, сколько силъ будетъ, сражаться здѣсь на позиціи. Если бы даже мы рѣшились, какъ трусы, укрываться съ канонерскими лодками подъ пушками у крѣпости, то вамъ извѣстно, что въ Фридрихсгамѣ гарнизона только и есть, что больные и старые. Намъ всѣмъ точно также пришлось бы сражаться на крѣпости, а суда свои потерять безъ всякаго сраженія въ гавани или за гаванью. Теперь намъ дѣлать больше нечего, какъ воспользоваться тѣмъ, что мы усилены вашими тремя большими судами, и сражаться. Если побѣдимъ, то за нами слава и награды; а по обязанности должны биться даже и на смерть, чтобы не стыдно было воротиться назадъ и тому, кто останется въ живыхъ». Это были слова Слизова, какъ свидѣлствуютъ многія современныя записки и самое дѣло. Мнѣніе Слизова поддержано было единодушно и съ увлеченіемъ. Тутъ были лица, извѣстныя лично храбростью, какъ напримѣръ, командиръ турумы, капитанъ-лейтенантъ Клокачевъ, командиръ полупрама «Барсъ», лейтенантъ Платонъ Гамалѣя и другіе, и всѣ общимъ голосомъ и на честномъ словѣ положили: судовъ своихъ, ни второму изъ командировъ, шведамъ не сдавать и флаговъ не спускать, подъ опасеніемъ безчестія; а въ случаѣ невозможности продолжать сраженіе, по причинѣ сбитыхъ орудій или недостатка снарядовъ, то, по долгу службы, спасать команду на берегъ или на ближайшія суда. Въ послѣднемъ же случаѣ, командирамъ оставаться послѣднимъ и зажигать свои суда. Но при зажженіи судовъ

(*) Въ дѣлахъ графа Чернышева и дѣлахъ Мин. Иностр. Д.

(**) Такъ Слизовъ объяснялъ свое положеніе въ письмѣ графу Литта и въ своихъ донесеніяхъ.

условлено было имѣть крайнюю осторожность, не зажигать ихъ въ линіи и не дѣлать поспѣшныхъ взрывовъ, такъ какъ, при тѣсныхъ интервалахъ, приблизительно до 7 сажень, легко было подвергнуть гибели тѣ изъ судовъ, на которыхъ могли быть люди, или которыя могли еще продолжать сраженіе. За тѣмъ, судовымъ командамъ, замученнымъ двухъ-дневною тяжелою работою, данъ былъ короткій отдыхъ. Ночь была холодная и мрачная, съ мелкимъ дождемъ.

Утромъ, на разсвѣтѣ, часу въ 3, Слизовъ ѣздилъ на шлюпкѣ осматривать непріятельскую флотилію (*). Даже самый этотъ осмотръ свидѣтельствуетъ намъ о полномъ равнодушіи Слизова къ опасности, такъ какъ онъ совершался подъ выстрѣлами у непріятеля и былъ выполненъ съ такою тщательностью, что всѣ свѣдѣнія, собранныя Слизовымъ при этомъ осмотрѣ, совершенно и въ изумительной точности согласуются съ тѣми свѣдѣніями о составѣ шведской флотиліи, которыя мы находимъ у шведскихъ историковъ.

Флотилія эта состояла изъ 154 судовъ и раздѣлена была на два отряда, изъ которыхъ оба смыкались, въ нѣсколько изогнутую линію, по обѣ стороны острова Вехемуста; большія суда находились въ центрѣ, легкія—на флангахъ. Линія была слишкомъ длинна, а потому нѣсколько малыхъ судовъ оставались въ резервѣ, или въ замѣѣ.

Въ $\frac{1}{4}$ часа пасмурно, и потому едва еще свѣтаетъ; но шведы уже начинаютъ движеніе и приближаются къ нашей эскадрѣ подъ сильною греблею. Въ концѣ 4 часа, они уже начинаютъ по нашимъ судамъ сильную канонаду по всей линіи. Наши суда молчатъ и допускаютъ ихъ на картечный выстрѣлъ. Погода сырая и мрачная; шведскія суда одѣваются дымомъ. На всѣхъ нашихъ судахъ орудія наведены и готовы къ выстрѣлу. Слизовъ на катерѣ. У него заготовлены три смѣны лучшихъ гребцовъ, но двѣ смѣны остаются на судахъ, при орудіяхъ. Командъ и офицеровъ такъ мало, что Слизову разсмѣлать некого. Онъ самъ долженъ поспѣвать всюду. Сигналь—«начать бой» на флагманскомъ канкѣ

(*) Въ дѣлахъ Адмиралт. Коллегіи.

давно уже висить подѣ клятижомъ скатанный. Въ 4 часа онъ разорванъ и шведская линія осыпана дружнымъ залпомъ изъ всѣхъ нашихъ орудій. Непріятельская флотилія колеблется, и почти на всѣхъ шведскихъ судахъ перестаютъ грести. Завязывается неумолкаемая, жестокая канонада на самой близкой дистанціи. Орудій съ обѣихъ сторонъ слишкомъ 2 тысячи, и весь заливъ закрылся непроницаемымъ дымомъ. Эту самую канонаду слышали у насъ въ Кронштадтѣ на востѣ, какъ объ этомъ доносилъ Петръ Ив. Пушчинъ 4 мая. Три часа сряду продолжается самый упорный бой. Наши выстрѣлы попадаютъ мѣтко; въ началѣ 8 часа правое непріятельское крыло у мыса Сурнеми начало отступление, и на нашихъ судахъ съ лѣваго фланга раздалось «ура!». Лѣвое непріятельское крыло точно также приведено въ замѣшательство. Но это было ненадолго, выстрѣлы наши скоро стали рѣдѣть... У насъ недостаетъ снарядовъ, дымъ начинаетъ прочищаться и непріятельскія суда, съ нашего праваго фланга, это видятъ и снова идутъ въ атаку. Намъ начинаетъ грозить опасность быть обойденными съ праваго, западнаго фланга, и Слизовъ объявляетъ отступление. Тогда (это было въ $\frac{1}{2}$ 8 ч.) суда наши дострѣливаютъ свои боевые выстрѣлы по непріятелю и продолжаютъ, по приказанію Слизова, производить пальбу холостыми зарядами, для того, чтобы въ дыму прикрыть свою ретираду. Большимъ нашимъ судамъ отдано приказаніе спасать людей. Изъ малыхъ судовъ нѣкоторыя были прострѣлены и начали тонуть, а потому сосѣднимъ съ ними поручено снимать съ нихъ команды. За тѣмъ, вся наша линія, пользуясь густою дымною завѣсою и слабымъ наступленіемъ праваго фланга шведовъ, сдается на шпрингахъ назадъ, выкидываетъ весла и совершаетъ отступление. Данное обѣщаніе было въ точности исполнено. До самой послѣдней минуты, на всѣхъ судахъ нашей флотиліи, развѣвались наши флаги, и ни одинъ не былъ спущенъ.

Въ густомъ, непроницаемомъ дыму, покрывавшемъ весь заливъ и всѣ окрестности, со стороны шведовъ канонада продолжалась еще нѣсколько времени, но съ $\frac{1}{2}$ 8 часа суда

наши находились уже внѣ выстрѣловъ, а шведскія команды, утомленныя греблею, почными передвиженіями и потомъ почти 4 часовымъ упорнымъ сраженіемъ, не въ состояніи были продолжать преслѣдованіе нашей флотиліи.

И такъ, задача нашей эскадры, что касалось до нея, была выполнена: она удержала наступленіе большой шведской флотиліи и десантныхъ войскъ слишкомъ на цѣлыя сутки. А если мы примемъ въ соображеніе всѣ тогдашнія наши военныя и политическія обстоятельства, о которыхъ я говорилъ выше довольно подробно, то мы увидимъ, что такъ какъ дѣло флотилій происходило *вблизи нашей столицы* и прямо относилось къ ней, то для насъ дѣло это было гораздо важнѣе, нежели въ свое время удержаніе арміи Наполеона подъ Шенграбеномъ или Голлабруномъ, гдѣ рѣчь шла только о томъ, чтобы поддержать честь нашего оружія, *вдали отъ нашихъ границъ*. Слизовъ съ не меньшею честью исполнилъ долгъ свой подъ Фридрихсгамомъ, какъ и Богратионъ при Шенграбенѣ. А если Слизовъ до настоящаго времени не оставилъ по себѣ такого же блестящаго и громкаго воспоминанія, то на это имѣлись особыя причины: мы заботились тогда слишкомъ много собственно о побѣдахъ, которыя по одному только титулу своему были намъ, можетъ быть, нужнѣе для прославленія нашихъ успѣховъ по Европѣ, нежели всякіе высокіе подвиги, ованчивавшіеся отступленіями. А это зависѣло уже отъ спеціальнаго настроенія нашихъ политическихъ дѣлъ и дипломатическихъ сношеній, гдѣ всякую неудачу приходилось строго обходить молчаніемъ и, по возможности, скрывать.

Во всякомъ случаѣ, слѣдуетъ замѣтить, что ни по стратегическимъ результатамъ, ни по самымъ частнымъ дѣйствіямъ отдѣльныхъ лицъ и главныхъ начальниковъ, ни по самому ходу сраженій,—битва при Ревелѣ не можетъ идти ни въ какое сравненіе съ сраженіемъ нашей гребной эскадры подъ Фридрихсгамомъ. Въ Ревелѣ-шведскій флотъ ведетъ поочередно свои корабли въ «ловушку», какъ говорятъ сами шведы (*), и всѣ шведскія суда поочередно подвергаютъ себя

(*) Юлленгранатъ.

выстрѣламъ со всѣхъ нашихъ кораблей, ложась къ нимъ подвѣтреннымъ своимъ бортомъ и почти не нанося нашимъ никакого вреда. Въ Ревелѣ всѣ наши суда находились подъ защитою гаваньской батареи, которая, по своему неподвижному положенію, вмѣстѣ съ фрегатами и бомбардами во 2-й линіи, почти уравнивала силы наши съ силами шведскаго флота. И по ходу своему, сраженіе Ревельское, съ нашей стороны, составляло немногимъ болѣе, простой пальбы по беззащитному противнику. Противникъ этотъ самъ пришелъ, самъ подставлялъ намъ подъ выстрѣлы свои корабли, и самъ же онъ ушелъ, не доводя насъ ни до малѣйшей инициативы во всемъ этомъ дѣйствіи. Должность нашей эскадры была вполнѣ пассивная, подобно должности всякаго береговаго укрѣпленія. И мы ни однимъ, самомажѣйшимъ движеніемъ не выступали изъ нея. Сраженіе продолжалось ровно два часа. Мы имѣли убитыми 8 человекъ и никакихъ поврежденій въ судахъ.

Съ другой стороны и «стратегическая задача» сраженія на Ревельскомъ рейдѣ была незначительна. Флотъ шведскій могъ атаковать и не атаковать нашу Ревельскую эскадру въ томъ видѣ, какъ это было имъ выполнено. Герцогъ Карлъ, торопясь произвести атаку, во что бы то ни стало, этимъ самымъ уничтожалъ собственноручно выгодныя для себя ея «стратегическія» послѣдствія. Задача Ревельскаго сраженія для шведовъ—задача уничтоженія нашей Ревельской эскадры, при посредствѣ двойнаго превосходства силъ шведскаго флота, и, при сохраненіи этихъ силъ все-таки въ достаточныхъ размѣрахъ, заключавшаяся въ томъ, чтобы имѣть перевѣсъ надъ нашимъ отдѣленіемъ флота, остававшимся въ Кронштадтѣ,—подъ Ревелемъ не была даже затронута. Какъ я говорилъ уже подробно (*), атаку нашу Ревельскую эскадру, даже и при одинаковыхъ съ нею шансахъ, или тактическихъ выгодахъ, цѣль сраженія подъ Ревелемъ для герцога утрачивалась и, слѣдовательно, въ стратегическомъ отношеніи Ревельское сраженіе, въ томъ видѣ, какъ оно происходило, имѣло тотъ же результатъ, какъ бы его и вовсе не было. Совершенно обратное значеніе

(*) № 9 «Морск. Сб.» 1872 г.

для насъ должно было имѣть сраженіе нашего отдѣленія флотиліи подъ Фридрихсгамомъ. Согласно съ тѣмъ, какъ говорилъ Слизовъ на своемъ совѣтѣ, принятіе имъ оборонительнаго положенія, при наступленіи шведовъ со стороны Коргесари, было активно: Слизовъ съ эскадрою своею шелъ самъ на встрѣчу непріятелю, такъ какъ бездѣйствіе съ его стороны, или спокойное пребываніе въ гавани Фридрихсгамской, подвергало его отвѣтственности, по его выраженію, и по долгу и по совѣсти. Характеръ Слизова, человѣка рѣшительнаго, энергичнаго и привыкшаго во всю свою довольно продолжительную служебную карьеру свято исполнять служебныя обязанности, не допускалъ въ немъ отступленія отъ своего долга, съ какою бы опасностью ни было связано его исполненіе. Ради точнаго исполненія долга, онъ и ведетъ свою эскадру противъ непріятеля, не заботясь о его силахъ. И это, конечно, составляетъ завѣтъ истинно спартанскаго героя: «или со щитомъ, или на щитѣ». По характеру Слизова, по его рѣшимости и энергіи при выполненіи всякаго предпріятія, слѣдуетъ полагать, что онъ возвратился бы съ побѣдою, такъ какъ правый флангъ шведской флотиліи уже совершалъ отступленіе, а лѣвый, у Виранеми, началъ колебаться, но недостатокъ снарядовъ испортилъ все дѣло; и Слизовъ, если не воротился побѣдителемъ то потому только, что дальнѣйшее сраженіе было для него невозможно. Остается только удивляться и пожалуй не вѣрить, если бы намъ не свидѣтельствовали объ этомъ саміе безупречные историческіе документы, тому, что эскадра Слизова 3½ часа удерживала ровно вчетверо сильнѣйшаго непріятеля, и при томъ, не тогдашнихъ турокъ или татаръ, но шведовъ, которые, сравнительно съ нами, если и не были лучшими воинами, но, несомнѣнно, имѣли лучшія суда и лучшую артиллерію. Кромѣ того, у насъ около половины сражавшихся были наши извѣстные воители водходцы. Кому же отнесемъ мы заслугу этого дня, какъ не самому Слизову и его умѣнью возбудить самоотверженіе и сочувствіе къ дѣлу въ своихъ сотоварищахъ?

О стратегическомъ послѣдствіи этого сраженія я уже говорилъ. Слизовъ, давши упорный бой шведской флотиліи, успѣлъ озадачить короля и тѣмъ спастъ Фридрихгамъ, а вмѣстѣ измѣнилъ и весь ходъ послѣдующихъ военныхъ дѣйствій въ шхерахъ и на сухомъ пути. Мы, правда, скрывали въ Петербургѣ отъ огласки всѣ обстоятельства этого сраженія, потому что эта огласка была для многихъ у насъ *крайне* невыгодна. Укоръ въ воинской безпечности и въ недостаточной обработкѣ плана военной кампаніи падалъ на весьма многихъ. Да кромѣ того, на сохраненіе молчанія имѣлись также и довольно уважительныя политическія причины..... Многие изъ офицеровъ и, въ томъ числѣ Слизовъ (*), получили, впрочемъ, награды, но безъ оглашенія причинъ. Въ тактическомъ отношеніи, сраженіе это имѣло за собою большую долю случайности. Эскадра Слизова была выстроена въ плотную линію и имѣла въ тылу у себя шпринги, преимущественно для болѣе опредѣлительной и точной разстановки судовъ въ линіи и на случай надобности сдаться за линію. Съ малыми судами нашей Фридрихгамской эскадры трудно было рѣшиться встрѣчать шведскую флотилію иначе, какъ прямою и открытою батареею: мѣстность бухты не представляла нашей эскадрѣ никакой посредствующей помощи для какой либо иной встрѣчи непріятеля.

Нассау-Зигенъ даже велѣлъ Слизову, какъ мы видѣли, поставить большія суда между островомъ Вехе-Муста и мыс. Виранеми, что растягивало до крайности нашу линію, и Слизовъ только подъ опасеніемъ отвѣтственности за свои послѣдующія распоряженія и *по невозможности* идти съ прочими судами на то-же мѣсто, по причинѣ притивнаго вѣтра и волненія, отодвинулъ крупныя суда назадъ. Причина такого движенія, состояла еще и въ томъ, что между Вехе-Муста и Виранеми онъ признавалъ позицію невыгодною. Она вынуждала бы его принять болѣе растянутое расположеніе для эскадры. Въ томъ случаѣ, при невозможности имѣть кру-

(*) Слизовъ былъ повышенъ въ капитана генералъ-майорскаго ранга.

говой огонь для встрѣчи атакующаго ему пришлось бы для защиты своего тыла отъ обхода раздѣлить эскадру и защищать въ одно и тоже время и другой проходъ между Вехе-Муста и Сурнеми. Съ другой стороны, при его недостаточныхъ силахъ и невозможности болѣе сильныя свои суда поставить на фланги, по причинѣ мелководія залива у береговъ,—принятіе такой позиціи, гдѣ онъ не могъ бы употребить съ перваго же раза всего огня своей артиллеріи, ему казалось невыгоднымъ: онъ не имѣлъ, какъ я сказалъ, ни столько силы, ни такого количества снарядовъ, чтобы рѣшиться на дѣйствія постепенныя. Углубиться въ заливъ онъ не могъ, не оставляя въ жертву большія суда; да и ничего этимъ онъ и не выигрывалъ, ни въ какомъ отношеніи, такъ какъ, по смыслу всѣхъ распоряженій Н. Зигена, онъ лишень былъ со стороны сухаго пути какой либо опоры или поддержки. Все это было со стороны Слизова.

Король Густафъ, съ своей стороны, зналъ хорошо силы нашей флотиліи и дѣйствовалъ противъ нея безъ особенной осторожности и въ полной увѣренности раздавить ее однимъ ударомъ. вмѣсто того, чтобы стараться прорвать ея линію и употребить какой либо маневръ для захвата нашихъ судовъ по частамъ, онъ шелъ на флотилію нашу развернутымъ фронтомъ, случайно производя болѣе сильную атаку противъ нашего праваго фланга, у Вирамеи. За тѣмъ, Слизовъ самъ внимательно слѣдилъ за всѣми фазами сраженія, и, по первой же опасности быть обойденнымъ, успѣшилъ произвести отступление.

Въ этомъ только, кажется, и могли заключаться всѣ тактическія соображенія главнокомандующихъ съ обѣихъ сторонъ.

Сверхъ того, для спасенія людей съ тѣхъ изъ нашихъ судовъ, которыя не могли быть уведены изъ подъ выстрѣловъ непріателя, были приняты со стороны Слизова самыя дѣятельныя мѣры. Это несомнѣнно доказывается тѣмъ, что во время сраженія съ обонихъ полупрамовъ всѣ люди, до послѣдняго человѣка, оставшіеся въ живыхъ были свезены на берегъ и на другія суда. Съ турумы «Селланъ-Верре» не

поспѣли свезти только нѣсколькихъ человѣкъ и съ ними захваченъ былъ въ плѣнъ капитанъ-лейтенантъ Клокачевъ. Командиры полупрамовъ, уѣзжая съ нихъ, согласно рѣшенію, состоявшемуся на консилиумѣ относительно сожженія судовъ, положили въ трюмъ по нѣскольку брандскугелей, обмотавши ихъ смолеными снастями; но для того, чтобы полупрамы могли быть взорваны въ такое время, когда всѣ ближайшія въ нимъ суда наши успѣютъ отойти на безопасное расстояние, они зажгли у нихъ стопины, когда окончательно сами съ нихъ съѣзжали. Шведамъ, однакоже, удалось ихъ потушить и овладѣть обоими полупрамами.

Такимъ образомъ, собственно боевые непосредственные результаты этого сраженія заключались въ нижеслѣдующемъ: шведамъ достались три большія наши судна, которыя, по словамъ нашихъ офицеровъ, были уже такъ разбиты неприятельскими выстрѣлами, что начинали наполняться водою. За тѣмъ, сожжено было нашими еще до 10-ти своихъ судовъ, тоже по невозможности увести ихъ съ мѣста сраженія, за неимѣніемъ для этого свободныхъ рубѣ; судовъ до 6-ти разбито было у насъ въ самомъ сраженіи неприятельскими выстрѣлами и 7-мъ меньшихъ судовъ захвачено шведами. Всего, слѣдовательно, мы потеряли въ этотъ день до 26 судовъ.

Убитыхъ было у насъ 65 человѣкъ, въ томъ числѣ 3 офицера; въ плѣнъ взято шведами, которые не успѣли съѣхать со взятыхъ у насъ судовъ или спасались вплавъ съ тѣхъ, которыя были разбиты, всего 150 человѣкъ, въ томъ числѣ 8 офицеровъ. Эти 8 офицеровъ были всѣ командирами судовъ или отдѣленій эскадры, и взяты въ плѣнъ потому только, что не хотѣли нарушить своего честнаго слова и долга. Они отправляли на шлюпкахъ свои команды съ негодныхъ судовъ, а сами остались на нихъ послѣдними, за неимѣніемъ на чемъ уѣхать. Раненыхъ было у насъ 27 человѣкъ. Всего, слѣдовательно, выбыло изъ строя 242 человѣка.

У шведовъ, о ихъ дѣйствительныхъ потеряхъ въ этомъ сраженіи, никакихъ историческихъ свѣдѣній не имѣется, кромѣ тѣхъ, о которыхъ официально объявилъ самъ король въ

свое время. А королю, какъ извѣстно, по причинамъ политическимъ необходимо было увеличивать наши потери и уменьшать свои. Юлленгранатъ и Манкель одинаково повторяютъ эти официальные цифры, оба они говорятъ:

«Русскіе потеряли въ этомъ сраженіи, кромѣ турумы и прамовъ, 26 другихъ судовъ, а также нѣсколько сотъ убитыми и ранеными; шведы же потеряли (будто бы) только 60 человѣкъ и одну іолу, на которой разорвало пушку».

Что касается до потери шведовъ, то я повторю почти тоже, что говорилъ прежде о Гогландскомъ сраженіи, а именно: если шведы потеряли такъ мало людей, то имъ не дѣлало чести, во-первыхъ, что они начали отступленіе на одномъ изъ своихъ фланговъ, вслѣдствіе такой ихъ малой потери, и во-вторыхъ, что они слишкомъ три часа продолжали сраженіе съ нашею эскадрою безъ всякаго результата, и стали тогда только преслѣдовать нашу эскадру, когда на ней прекратилась пальба за неимѣніемъ снарядовъ. Съ другой стороны, я представилъ точную цифру нашихъ потерь и въ этой цифрѣ никто не можетъ сомнѣваться. Въ нашихъ архивахъ имѣются всякія донесенія и требованія на выдачу жалованья или обмундированія, съ приложеніемъ именныхъ списковъ лицъ съ помѣтками, кто, какъ и куда выбылъ. Имѣются также и именныя вѣдомости судовъ, въ которыхъ очень отчетливо обозначено, какое судно когда заложено, и когда спущено со стапеля, и куда поступило; а также имѣются ихъ дефекты и описи. Легко было, можетъ быть, не досчитать зарядовъ; но скрыть цѣлое судно или даже людей, при существованіи именныхъ списковъ и ежедневной переключки, было положительно невозможно, да къ тому же, какъ хорошо извѣстно, этого у флотскихъ и въ обычаѣ не было. У Слизова въ эскадрѣ, какъ я прежде говорилъ, всѣхъ судовъ и съ тѣми, которыя еще не были спущены со стапеля, было 89; изъ нихъ въ сраженіи 4 мая вышло 26, осталось 63; тутъ ошибки нѣтъ никакой. Людей наличныхъ было у него на эскадрѣ по именованнымъ спискамъ 2205 человѣкъ; вышло въ сраженіи, кромѣ раненыхъ, 215, осталось по спискамъ 1990 (*).

(*) Въ дѣлахъ графа Чернышева и въ Моск. архивѣ М. Им. Д.

Еще, въ подтвержденіе всего сказаннаго, приведу слова Салтыкова (*):

«Помните, Ваше Сіятельство говорили», писалъ Салтыковъ графу Безбородко, «что у непріятеля мало судовъ; а выходитъ, что всѣхъ около 150; а 134—точно, съ нашихъ пикетовъ сочли; да видѣли еще за островами за 50; то и полагають 186. Какимъ же способомъ было Слизову съ 60 или 70 судами драться. Однакожъ и тутъ ихъ прогналъ; но недостатокъ въ зарядахъ послѣдовалъ, а непріятель, увидя сію слабость и жестоко наступать сталъ, что и дало ему поверхность.

Я думаю, что если бы резервную эскадру поскорѣе выслать изъ Кронштадта и стать ей къ Рогелю, то бы всѣ замысли непріятеля были опровергнуты, безъ чего онъ подъ прикрытіемъ своего корабельнаго флота можетъ гулять по Финскому заливу и пакости дѣлать. Видите, Ваше Сіятельство, какъ у него все готово. Истинно умѣютъ воевать и поворотливо, и къ тому всегда все есть.

Жаль очень канонерскихъ лодокъ и трехъ судовъ, двухъ прамовъ и шебеку; но сіи послѣдніе и стояли для жертвы непріятелю; на рейдѣ зимовали безъ прикрытія и по мелководію тутъ оставались, что мнѣ и графъ Литта подтвердилъ, что онъ противъ этого всегда былъ; да правду сказать, и вся флотилія не у мѣста стояла. Впрочемъ, милостивый государь мой, потери наши не велики».

Приближеніе шведской флотиліи къ Фридрихсгаму надѣлало порядочной тревоги и въ крѣпости. Едва непріятельская флотилія показалась съ моря, какъ Фридрихсгамскій комендантъ, полковникъ фонъ-Экъ, посылалъ гонца за гонцомъ къ Нумсену, съ просьбою прислать подрѣзленіе, и потомъ доносилъ обо всемъ графу Салтыкову. А между тѣмъ, покуда шведскій король послѣ сраженія давалъ отдыхъ своимъ войскамъ, Слизовъ не оставался въ бездѣйствіи; онъ запрудилъ тремя лайбами входъ въ гавань и всѣ свои суда оттащилъ настолько за крѣпость, что они теперь

(*) Въ Моск. арх. М. Ии. Д.

находились подъ защитою крѣпостныхъ выстрѣловъ. «Если крѣпость будетъ сдана», писалъ онъ въ Выборгъ къ графу Литта, «то у меня все готово, чтобы сжечь флотилію до послѣдняго судна. Въ то-же время Фридрихсгамскій гарнизонъ былъ усиленъ командами Слизова и съ минуты на минуту ожидались отъ Нумсена обѣщанныя войска.

Послѣ полудня король посылалъ своего адъютанта, Моріана, къ Фридрихсгамскому коменданту—требовать сдачи крѣпости и давалъ ему одинъ часъ на размышленіе. Но фонъ-Экъ, по настоянію Слизова, отвѣчалъ, что онъ состоитъ подъ командою у Нумсена и пошлетъ къ нему спросить его разрѣшенія. Не получая отвѣта, часа черезъ три, король придвинулъ къ городу свои мелкосидящія суда и часу въ 7 вечера началъ бомбардировку. Изъ крѣпости отвѣчали ему съ небольшою живостью. Перестрѣлка продолжалась до сумерекъ, а часовъ въ 10 вечера прибылъ, наконецъ, обѣщанный Слизову на эскадру елецкій полкъ, въ которомъ состояло всего 618 человекъ, и крѣпость была приведена въ состояніе держаться.

Шведы осуждаютъ своего короля (*), что онъ не высадилъ немедленно десантъ, чтобы въ первый же моментъ тревоги послѣ сраженія, овладѣть городомъ. Сомнительно, чтобы ему это удалось. Послѣ безпрестанныхъ передвиженій судовъ наканунѣ сраженія, послѣ продолжительной ночной гребли на 4 мая, и за тѣмъ, послѣ 4 часового упорнаго сраженія, также на греблѣ, всѣ люди на флотиліи короля были утомлены до послѣдней крайности и ему поневолѣ пришлось дать имъ отдыхъ. Посылка Моріана и ожиданіе отвѣта явно показывали, что король тогда еще не былъ готовъ къ генеральному наступленію. А въ теченіи всего этого времени крѣпость была приведена въ состояніе возможности защищаться.

Такимъ образомъ время прошло до вечера, а къ вечеру нашъ гарнизонъ былъ усиленъ и королю нельзя уже было надѣяться взять крѣпость приступомъ. Осада же ея въ данный моментъ не входила въ его расчеты.

(*) Манкель.

Во всякомъ случаѣ, однакоже, послѣ сраженія подъ Фридрихсгамомъ, шведская флотилія осталась господствующею въ финляндскихъ шхерахъ на всемъ пространствѣ, начиная отъ Або и до Выборга, и мы не замедлили испытать всю невыгоду такого положенія. Хотя король и не атаковалъ Фридрихсгамъ, опасаясь потерять много времени стояніемъ у крѣпости, но онъ началъ тревожить насъ десантами по всему берегу, а крейсера его уничтожали на островахъ и берегахъ наши казенныя постройки и всякое казенное имущество.

Такимъ образомъ, на второй же день послѣ сраженія, а именно ночью на 6 мая, шведская флотилія подступила съ десантомъ къ нашимъ берегамъ въ трехъ мѣстахъ: къ деревнѣ Корнисъ, близъ Тавастилэ, въ устьѣ Кюменя, у Суттула, и въ Суммавивѣ, имѣя намѣреніе дѣйствовать въ тылъ нашему береговому корпусу Шульца.

Въ случаѣ успѣшнаго своза этого десанта, Шульцу грозила большая опасность быть отрѣваннымъ. Корпусъ Мейерфельда находился передъ нимъ въ ежеминутной готовности атаковать его съ фронта. Только отпоръ, сдѣланный королю Сливовымъ, то есть нашею Фридрихсгамскою эскадрою, далъ войскамъ нашимъ время осмотрѣться, и выслать отряды къ тѣмъ мѣстамъ, гдѣ надо было опасаться высадокъ, а также подвести туда полевую артиллерію. Такимъ образомъ, покуда 5 мая шведская флотилія чинилась послѣ сраженія и собиралась около Роченсальма, высланный Нумсеномъ въ Сумму значительный отрядъ, подъ начальствомъ генераль-маіора Буксгевдена, уже сторожилъ съ береговыхъ высотъ за движеніями шведскихъ судовъ. Утромъ, 6 мая, едва шведскія десантныя войска вступили на берегъ, какъ были уже встрѣчены повсюду нашими, скрытно расположенными стрѣлками и картечью и отброшены съ большимъ урономъ на свои суда. 7 мая, на разсвѣтъ, шведы подступали еще къ заливу Куписскому, но и тамъ были отбиты.

Какъ-бы то ни было, однакоже, отдѣленіе сильныхъ отрядовъ съ нашего фронта и центра арміи на Кюменѣ по-

всѣмѣстно ее ослабляло. Нумсенъ жалуется Салтыкову, что ни онъ, ни Денисовъ, при дальнѣйшемъ и болѣе усиленномъ наступленіи непріятеля, не въ состояніи будутъ удерживать свои позиціи.

«И теперь», пишетъ 7 мая Нумсенъ (*), «въ 7 часовъ вечера слышна въ сторонѣ Пюттиса канонада. Заподлинно стоитъ она человѣческой крови; но она оправдываетъ основательность тѣхъ причинъ, по которымъ я замедлил отправленіемъ 4-хъ батальоновъ на флотилію».

Все это ставило нашу финляндскую армію въ тяжелое оборонительное положеніе. Мы сами не были уже въ состояніи наносить удары, а должны были выжидать ихъ на каждомъ пунктѣ со стороны непріятеля, который, вмѣстѣ съ тѣмъ, пріобрѣталъ и гораздо большую свободу дѣйствій; нашъ операціонный базисъ видимо отодвигался не только къ Выборгу, но даже и за него, къ сторонѣ Петербурга, такъ какъ всякое сильное движеніе шведовъ, со стороны берега, на всемъ его протяженіи отъ восточныхъ устьевъ Кюменя и до Выборга, а также и съ другого нашего сѣвернаго фланга—отъ Пардакоски, по дорогѣ къ Вильманстранду, разбивало нашу армію на двѣ или на три части; наше же собственное движеніе впередъ не находило себѣ никакихъ опорныхъ пунктовъ.

8 мая, отрядъ Буксгевдена снова выдерживалъ довольно кровопролитную схватку съ шведскими десантными войсками въ устьяхъ Кюменя.

9-го, шведы старались обойти и сжечь нашу Фридрихсгамскую флотилію, въ которой, какъ я говорилъ, оставалось еще 63 судна. Они атаковали Фридрихсгамъ на своихъ мелкихъ судахъ со стороны залива и обстрѣливали его въ теченіи нѣсколькихъ часовъ сряду; въ то же время подъ прикрытіемъ своихъ выстрѣловъ старались пропустить на шлюпкахъ десантный отрядъ съ западной стороны Фридрихсгама. Наша эскадра не могла нисколько обороняться, потому что на нее даже и 9 мая не было вовсе подвезено боевыхъ припа-

(*) Въ дѣлахъ Моск. арх. Мин. Ив. Д.

совѣ; только потому, что съ крѣпости успѣли подвести на правый флангъ два осадныхъ орудія, покушеніе шведовъ не имѣло успѣха. На флотиліи нашей во все время этой атаки прострѣлены были ядрами 2 канонерскія лодки и раненъ одинъ человѣкъ. Въ городѣ же много было пробитыхъ выстрѣлами домовъ; а изъ гарнизона убитыхъ и раненыхъ оказалось до 25, впрочемъ, больше отъ разрыва овиохъ же пушекъ.

Въ своемъ донесеніи Императрицѣ (*) графъ Салтаковъ, описывая въ подробности послѣднія событія, прибавляетъ: «Здѣсь, въ Выборгѣ, одинъ галерный флотъ, который многочисленной гребной флотиліи непріятельской не только на рейдѣ, но и въ бухтѣ противустать не можетъ, и необходимо нужно, чтобы позиція резервной эскадры была занята между Рогелемъ и Бьорко: ибо имѣть непріятель теперь море чистое, то уже его нѣкоторыя канонерскія лодки показываются у деревни Ристисатами, что близъ Крюсепорта».

«Тронсундскій постъ совсѣмъ остается безъ охраненія; а на немъ, по свидѣтельству генераль-маіора Сухтелена, болѣе какъ на 100 тысячъ рубл. лѣсу всякаго роду запасено. Я хотѣлъ возвести тамъ батарею, но за неимѣніемъ людей для ихъ прикрытія принужденъ былъ это отложить».

Въ то-же время Салтыковъ пишетъ графу Безбородко (**): «Ради Бога выслайте скорѣе резервную эскадру—истинно галеры все проклятыя сожгутъ; того и глазу какъ сюда пожадуютъ. Войска ихъ судовъ съ самаго того дня, какъ были подъ Фридрихегамомъ, здѣсь шатаются. Верстахъ въ 40 ни одной нѣту гавани, чтобы укрѣплена была, повѣжай какъ хочешь, и не знаешь за что взяться. Флоту надо поскорѣе взять позицію между островами Рогель и Бьорко, закрыты будутъ крѣпости и Выборгъ. Обстоятельства истинно нехороши: она и здѣсь погуливаетъ недалеко отъ крѣпости; и нечего съ нимъ выслать; галеры однѣ противъ канонерскихъ лодокъ не годятся».

(*) Моск. арх. Мин. Ин. Д.

(**) Тамъ же.

«Выскажитесь Нассау: истинно стыдно, что непріятель своею флотилією развѣзжаетъ; уже другой рапортъ имѣю, что онъ въ 70 судахъ былъ у Питконемы; а сегодня уже въ 20-ти верстахъ въ Выборгѣ стоятъ, хотя и трудно имъ зайти, но тревоги много въ землѣ и здѣсь дѣлаются, когда покажутся. Теперь хотъ укрѣпляютъ устье здѣшней бухты, но показаться имъ никто не сомнѣвается безъ нашего гребнаго флота; нашъ корабельный имъ не угрожаетъ, а идетъ своимъ фарватеромъ.»

Все это происходило 9 мая; непріятельская флотилія замѣтно подвигалась къ Выборгѣ, а потому намъ необходимо обратиться къ тому, что, одновременно съ этимъ, у насъ тамъ дѣлалось.

VIII.

Положеніе дѣлъ въ Финляндіи въ маѣ 1790 г.

Выборгское отдѣленіе нашей флотиліи.—Движеніе шведовъ къ сторонѣ Выборга.—Сраженіе у Савитайала.—Разрозненное положеніе нашихъ силъ.—Предположеніе шведскаго короля.—Графъ Салтыковъ, какъ главнокомандующій нашею финляндскою армією.

Выше я упоминалъ (глава III) (*), что въ Выборгскомъ отдѣленіи нашей флотиліи состояло 52 судна; изъ нихъ крупныхъ—12, и гребныхъ (въ томъ числѣ и гребныя бомбарды)—40. Но даже и эти суда 9 мая еще не имѣли $\frac{1}{4}$ доли своихъ командъ; во флотиліи же у шведовъ съ береговыхъ возвышеній мы уже насчитывали, недалеко отъ Выборга, до 200 судовъ; и число это замѣтно съ каждымъ днемъ увеличивалось.

Въ 1790 году Выборгскій заливъ вскрылся 3 мая; 4 была выдана на рейдъ брандвахта, а 6 графъ Литта пишетъ изъ Выборга Н. Зигену, что наличными людьми ему придется укомплектовать, и то не сполна, не свыше 15 судовъ. Однихъ такихъ галеръ, на вторыхъ вѣдывало посадить среднимъ числомъ по 264 человекъ у него было 30;—слѣдова-

(*) № 9 «Морск. Сб.» 1872 г.

тельно, только для нихъ требовалось уже до 8 тысячъ на рода, не считая прочихъ судовъ; наличныхъ же командъ всякаго званія насчитывалось у него только 2700 человекъ.

Мы видѣли прежде, что графу Салтыкову только 30 апрѣля было приелано отъ Нассау-Зигена увѣдомленіе объ откомандированіи сухопутныхъ войскъ на галеры. Но потребовалось время, чтобы разослать ордера, чтобы смѣнить войска съ занимаемыхъ ими постовъ, и мы видѣли также, какъ Нумсенъ, оповѣстивши Слизова 2 мая о сдѣланномъ имъ распоряженіи, только 4 мая въ вечеру, въ самый день сраженія подъ Фридрихсгамомъ, успѣлъ прислать ему Елецкій полкъ, численностью въ 618 человекъ. А Фридрихсгамъ былъ еще ближайшимъ пунктомъ къ мѣсту расположенія нашихъ сухопутныхъ силъ, въ Выборгъ же войска на флотилію должны были дойти гораздо позже.

10 мая, прибылъ въ Выборгъ вице-адмиралъ Тимофей Гавриловичъ Козляниновъ. Онъ былъ назначенъ въ помощь Н. Зигену и ему было поручено принять начальство надъ Выборгскою эскадрою. Со времени своего прибытія, послѣ совѣщанія съ графомъ Салтыковымъ, онъ принялся комплектовать свои крупныя суда, выводилъ ихъ къ сторонѣ Транзунда для того, чтобы, по возможности, запереть доступъ къ Выборгу для непріятельскихъ шхерныхъ судовъ. Но это совершалось по мѣрѣ присылки командъ, и только 15 мая всѣ большія суда флотиліи, числомъ 12, находились въ линіи на позиціи, на выходѣ съ рейда, въ резервѣ же имѣлось еще не болѣе 9-ти галеръ. Всѣ остальные суда, числомъ 30, ожидали еще своихъ командъ.

Шведская шхерная флотилія продолжала въ это время дѣлать поиски по нашимъ берегамъ. 14 мая, она старалась захватить на Питвопасѣ лоцмановъ. 15 мая, въ тотъ самый день, когда Козляниновъ выводилъ свои 21 судно къ Транзунду, вся она сосредоточивалась у Питвопаса и частью находилась западнѣе этого пункта, въ движеніи къ сторонѣ Выборга.

Графъ Салтыковъ пишетъ въ Петербургъ, что по всѣмъ извѣстіямъ слѣдуетъ ожидать нападенія на Выборгъ. 15-го

*

же мая, часть шведскихъ судовъ заходила въ заливъ Виролахти, недалеко отъ Питкюпаса, и высадила тамъ до 500 человекъ десанта. Въ этомъ мѣстѣ, у деревушки Пютерлаксъ, находились наши девятнадцать 24 фунтов. орудій. Орудія эти еще саннымъ путемъ, на подводахъ, были отправлены къ Слизову въ Фридрихсгамъ, для новыхъ канонерскихъ лодокъ. Но зимній путь рушился и у насъ явилось предположеніе отправить ихъ далѣе, къ мѣсту назначенія, на судахъ; орудія остановились въ Пютерлаксѣ. При появленіи въ шхерахъ шведской флотиліи, отправка пушекъ не могла быть уже выполнена, а потому, для прикрытія ихъ, посланъ былъ Салтыковымъ отрядъ въ 120 человекъ, при 3-хъ полевыхъ орудіяхъ, подъ начальствомъ майора Колонтаева. Шведы скоро узнали объ этихъ пушкахъ и ихъ канонерскія лодки подошли къ берегу въ томъ мѣстѣ, гдѣ онѣ лежали; сначала они обстрѣливали берегъ и заставили Колонтаева податься назадъ, а потомъ свезли десантъ и принудили его отступить еще далѣе; за тѣмъ, овладѣли нашими орудіями. Они сначала ихъ старались перетащить къ водѣ и поставить на свои суда; но долго съ ними провозившись и, не желая терять времени, привели ихъ въ негодность, отбивъ цапфы. Тутъ же, неподалеку, шведскія десантныя войска сожгли казарму и захватили нѣкоторое количество провіанта.

20 мая, Салтыковъ пишетъ къ нашему вице-канцлеру Остерману: «Судя по движеніямъ, которыя непріятель дѣлаетъ въ Пардакоски, надобно думать, что они комбинированы, чтобы завявши Савитайпале, идти къ Давыдову, и, въ то же время, сдѣлать десантъ въ Пютерлаксѣ или Северви и разрѣзать меня съ Фридрихсгамомъ. Сіе намѣреніе, какъ видите, не безъ мысли соглашено, а въ большому нашему затрудненію».

Отдѣляя войска на галеры, и принимая все болѣе и болѣе оборонительное положеніе на всей своей операціонной линіи, армія наша не замедлила почувствовать всю тягость такого оборота въ дѣлахъ кампаніи. Уже съ 9 мая корпусъ Мейерфельда началъ тѣснить Шульца на островахъ въ устьяхъ Кюменя. Сѣвернѣе по Кюменю, Платенъ, имѣвшій теперь значительный перевѣсъ въ силахъ надъ нашимъ центромъ,

тѣснилъ уже передовые посты Нумсена подъ Аньялою и Денисова у Верелѣ. Денисовъ, при всемъ своемъ мужествѣ, выдержавъ 5-ти часовой бой съ Платеномъ, вынужденъ былъ перейти на свой берегъ, имѣя болѣе 200 человекъ выбывшими изъ строя.

Слѣдовательно, желаніе короля, о которомъ онъ писалъ Иегерхорну 2 мая, было выполнено 9-го числа.

Послѣ того Нумсенъ оставался за Кюменемъ съ корпусомъ своимъ одинъ, и находился подъ опасеніемъ быть атакованнымъ отовсюду. Не имѣя возможности удерживаться долѣе въ этомъ положеніи, онъ оставилъ Аньялу и перешелъ, точно также, со всѣми своими войсками къ Меммелѣ, на восточную сторону Кюмена. За тѣмъ, на посту у Пардавоски Армфельдъ сосредоточивалъ сильный отрядъ, собирая войска съ сѣвера изъ Саволакса для того, чтобы прорваться въ нашъ центръ среднимъ путемъ, по дорогѣ къ Вильманстранду. Такимъ образомъ, всѣ предположенія Салтыкова вполнѣ подтверждались на самомъ дѣлѣ.

22 мая, вся шведская флотилія дефилировала въ Выборскаго залива, между банкою Сальворъ и мысомъ Крюсерортъ. Послѣ полудня, въ этотъ день, она поворачивала на OSO, часу въ 6-мъ вечера, она входила въ Бьоркэ-Зундъ и становилась на позицію по всему этому каналу, начиная отъ мѣстечка Лаударанда, лежащаго въ 5 миляхъ западнѣе Стирсудена и до сѣверной оконечности Пейсари—мыса Сальватанеми, протягиваясь миляхъ на 18-ти вдоль твердаго берега Бьоркэ—Зунда. Графъ Салтыковъ выслалъ только небольшой отрядъ кавалеріи, состоявшій изъ трехъ эскадроновъ гусаръ и драгунъ, и при немъ три конныя орудія, чтобы защитить, по мѣрѣ силъ, восточное побережье Выборскаго залива отъ частныхъ вторженій непріятеля. Больше выслать онъ не могъ.

Почти одновременно съ появленіемъ шведской флотиліи у Выборга и Бьоркэ, 23 мая, корпусъ Армфельда былъ усиленъ своими ближайшими сторожевыми отрядами и, имѣя въ сборѣ до 4-хъ т. человекъ, выступилъ изъ Пардавоски. Утромъ, въ 10 часовъ этого дня, онъ атаковалъ нашъ стороже-

вой корпусъ въ Савитайнале. Я говорилъ уже, что Салтыковъ предвидѣлъ это нападеніе и потому нашъ постъ въ этомъ пунктѣ былъ достаточно укрѣпленъ, и для защиты его оставлено было 1600 человекъ, подъ командою генералъ-маіора Хрущова. Войска наши сражались храбро и успѣли отразить шведовъ на всѣхъ пунктахъ съ значительнымъ для нихъ урономъ, простиравшимся, приблизительно, до 750 чел. При этомъ былъ тяжело раненъ въ грудь и самъ корпусный начальникъ шведовъ — Армфельдъ.

Здѣсь, мнѣ необходимо будетъ сдѣлать небольшое отступление. Я прежде говорилъ, что дѣйствія нашего паруснаго флота въ тогдашней войнѣ не могли имѣть рѣшительнаго, или окончательнаго вліянія на общій ходъ военныхъ дѣйствій. Точно также нельзя было предполагать, чтобы могъ его имѣть и парусный флотъ шведскій. Въ доказательство, между прочимъ, я приводилъ примѣры нашихъ прежнихъ войнъ со шведами въ царствованіе Петра Великаго и Елисаветы Петровны. Шхерная же флотилія, съ нашей стороны, могла имѣть рѣшительное вліяніе только въ смыслѣ силы вспомогательной, служащей къ болѣе упрощенной перевозкѣ войскъ въ тылъ сухопутнымъ войскамъ нашего противника. Но, во всякомъ случаѣ, вопросъ войны разрѣшался на твердой землѣ, въ Финляндіи или Швеціи, а потому мнѣ и приходится обращаться по временамъ къ описанію, вѣрнѣе, нашихъ сухопутныхъ дѣйствій.

По нашему плану войны, составленному на военномъ совѣтѣ, кампанію 1790 года мы предполагали начать съ дѣйствій наступательныхъ. Мы видѣли уже, что въ этомъ планѣ съ перваго же шага была сдѣлана самая крупная, неисправимая ошибка, а именно: раздробленіе нашихъ дѣйствующихъ силъ, какъ въ общемъ ихъ составѣ, такъ и въ отдѣльныхъ группахъ, и непринятіе въ соображеніе возможности, съ самаго начала кампаніи, сосредоточить дѣйствія этихъ отдѣльныхъ частей. Вторая ошибка наша состояла въ полномъ забвеніи климатическихъ условій нашихъ портовъ, въ незнаціи дѣйствительныхъ силъ противника и въ непри-

нитія никакихъ мѣръ на случай появленія ихъ въ большемъ числѣ, чѣмъ мы предполагали.

Нассау-Зигенъ, предводительствуя въ предшествовавшемъ году нашею шхерною флотиліею, одержалъ довольно легкую побѣду при Роченсальмѣ (*). Вся тяжесть упорной борьбы въ день 13 августа выпала тогда на долю Балле и нашей южной эскадры, которая ее прочувствовала всѣми избытками бортами своихъ судовъ; Нассау же явился на рейдъ въ разсыпную, при крикахъ ура, торжествовать побѣду, преслѣдовать и добывать непріятеля. Въ 1790 году онъ находился въ полной надеждѣ на пожатіе новыхъ лавровъ. Съ осени 1789 года онъ былъ первымъ распорядителемъ по разстановкѣ судовъ флотиліи, и разставилъ ее такъ, что она приносилась въ жертву противнику по частямъ. 4 мая раздавленъ былъ первымъ Сливовъ, а 8 мая, Н. Зигенъ все еще находился въ прежнемъ заблужденіи и писалъ Императрицѣ изъ Выборга: «Такъ какъ шведскій король не успѣлъ уничтожить нашихъ канонерскихъ лодокъ въ Фридрихсгамѣ, то я надѣюсь, что мы вскорѣ въ состояніи будемъ отомстить ему блестящимъ образомъ». Мы видѣли, однакоже, что съ 22 мая была заперта и наша Выборгская эскадра, составлявшая ядро флотиліи.

Въ составленіи плана военной кампаніи со стороны короля Густава III замѣтно было, напротивъ, много предусмотрительности. Онъ положилъ воспользоваться раздѣленіемъ нашихъ силъ и рѣшился атаковать ихъ порознь. При всемъ томъ, не смотря на полное успокоеніе умовъ въ Швеціи; его личное положеніе, въ своемъ конституціонномъ государствѣ; видимо его стѣсняло относительно предоставленія кому бы то ни было распорядительной власти, и онъ вынужденъ былъ поручить командованіе флотомъ своему брату; а самъ принялъ на себя общее распоряженіе тѣми частями прочихъ своихъ войскъ, которыя должны были совершать планѣйшія военныя операціи на всѣхъ другихъ пунктахъ театра военныхъ дѣйствій.

(*) № 10 «Морскаго Сборника» 1871 года, статья того же автора, «Кампанія 1789 года».

Слишкомъ явная оплошность герцога Карла, при нападеніи на нашу Ревельскую эскадру, нанесла жестокой ударъ Гу-стафу; но онъ спѣшилъ исправить дѣло. «Ты можешь легко, любезный братъ», писалъ онъ ему 7 мая (*), «въ то время, когда я буду подвигаться съ флотиліею къ Выборгу, а ты со флотомъ къ Сескарю, отправить свои легкія суда на рекогносцировку къ сторонѣ Кронштадта и Петергофскаго берега и угрожать послѣднему, что сильно поддержитъ наши требованія и скоро окончатъ наше дѣло; особенно если мнѣ удастся разбить флотилію Нассау-Зигена. Я теперь остано-вился на этомъ планѣ, покуда русскій флотъ находится на томъ мѣстѣ, гдѣ мы его видимъ, и прежде нежели онъ тронется въ путь. Самъ же ты можешь соединиться со мною у Сескаря, въ то время, когда я подвинусь до Выборга; а когда моя операція будетъ выполнена, то я подвинусь за Бьоркэ, т. е. буду находиться на полусуточномъ переходѣ отъ Петербурга».

7 мая, король намѣревался угрожать нашему Красногор-скому берегу всѣми своими легкими парусными судами. Флоту-же своему онъ назначалъ позицію у Сескаря. Самъ онъ рѣшался добывать нашу флотилію подъ Выборгомъ и, въ случаѣ удачи, идти сѣвернымъ Котлинскимъ фарватеромъ на Петербургъ. Въ этотъ моментъ, слѣдовательно, онъ рас-полагалъ разрѣшить задачу всей войны, при посредствѣ своей шхерной флотилии, и потому медлил и поджидалъ ея полного сбора отовсюду, изъ мѣстъ постройки ея судовъ. Относя неудачу Ревельскаго сраженія къ довольно крѣп-кому положенію нашей эскадры на рейдѣ, король Густафъ надѣялся, однакоже, одержать верхъ еще и на морѣ. Имѣя на своемъ парусномъ флотѣ до 2 тысячъ орудій, онъ раз-считывалъ также и на другія 2 тысячи ихъ, на всѣхъ судахъ его флотилии. За тѣмъ, дѣйствія своей арміи на по-граничной линіи онъ справедливо почиталъ значительно упрощенными. Тревожа повсюду наши берега, онъ давалъ довольно занятія всѣмъ нашимъ сухопутнымъ войскамъ въ

(*) У Манкелл.

Финляндіи, даже если бы ихъ было тамъ и больше. Его генералы снимали всѣ свои сторожевые посты и свои отдѣльныя корпуса имѣли въ полномъ сборѣ Мейерфельдъ, какъ выше было сказано, наступалъ по береговой дорогѣ на нашъ лѣвый флангъ, состоявшій подъ начальствомъ Шульца, и въ то-же время канонерскія лодки шведовъ съ десантомъ, въ тылу у Шульца, грозили истребить всѣ мосты по Кюменю. Платенъ гѣснилъ превосходными силами Денисова въ верховьяхъ рѣки, у Верелэ, и угрожалъ отрѣзать Нумсена въ серединѣ Кюменя, у Аньялы, что и заставило обоехъ ретироваться на лѣвый берегъ. Сѣвернѣе истоковъ Кюменя, шведы съ самаго начала овладѣли на берегу озера Саймы выгоднымъ постомъ у Пардакоски, на которомъ, 18 апрѣля, положилъ свою голову принцъ Ангальтъ вмѣстѣ съ своимъ адъютантомъ. Это послѣднее наступленіе со стороны непріятеля было прочнымъ вторженіемъ его въ наши предѣлы, и шведы у Пардакоски обладали весьма угрожающимъ положеніемъ. Они собрали тутъ особый корпусъ и готовы были, при всякой нашей неудачѣ или недосмотрѣ, идти въ разрѣзъ нашимъ силамъ, на Савитайпалэ, откуда имъ открывались большіе и беззащитные пути куда угодно: на Давыдовъ и Фридрихсгамъ, на Вильманстрандъ и Выборгъ.

За Саймою, въ Пумалѣ, держался отрядъ Анрепа и въ Нюслотѣ отрядъ Римскаго-Корсакова. Оба послѣдніе отряда стояли на единственныхъ узлахъ дорогъ черезъ Сайменскую систему озеръ и, единственныхъ на ней *узлахъ водныхъ сообщеній*; слѣдовательно, мы имѣли здѣсь въ оборонительномъ отношеніи хорошо поставленную ногу. Но и это могло быть для насъ выгодно только въ то время, пока на Кюменѣ мы подавались впередъ, такъ что имѣли въ Нюслотѣ и Пумалѣ опору для нашего праваго фланга, и становилось совершенно бесполезнымъ, если-бы шведы разстроили нашу операціонную линію южнѣ Саймы. Финляндія—это полупустыня. Финляндцы любятъ сравнивать свой Ювестюлэ съ Чикаго. Но въ Ювестюлэ только одна тысяча жителей. Еще одинокій путникъ, слѣдуя сухимъ путемъ на

сѣверъ отъ Нюслота, по большой дорогѣ, успѣеть какъ нибудь прокормиться, но, свернувъ въ сторону, и онъ рискуетъ умереть съ голоду, отыскивая жилье. Еще болѣе рискуетъ умереть съ голоду тотъ отрядъ, который будетъ отправленъ въ этомъ направленіи внутрь страны; слѣдовательно и цѣль всякаго территориальнаго завоеванія въ сторону Буою совершенно утрачивалась, и при отступленіи нашихъ войскъ въ центрѣ ихъ операціонной линіи на Кюменѣ, защита Нюслота и Шумалы не имѣла для насъ никакого значенія: присутствіе непріятеля, даже и въ Вильманстрандѣ, совершенно отрѣзывало у насъ оба эти пункта. Въ силу всѣхъ этихъ соображеній, Густафъ III совершенно ослабилъ защиту своихъ территориальныхъ занятій на Саймѣ, и стануль войска къ своему центру, на Кюмень.

Въ такомъ положеніи находились дѣла около половины мая. Король почти всю свою флотилію имѣлъ въ сборѣ у Питкопаса и выжидаль приближенія своего флота. 22 мая, онъ входилъ съ нею въ Выборгскій заливъ и располагался на яворѣ у Рогеля и Бьоркэ. 23 числа, согласно съ общою военною комбинаціею короля, Армфельдъ, слишкомъ двойными, почти тройными силами, атакуетъ Савитайпале. Пораженіе нашего отряда въ этомъ пунктѣ снова должно было дать всей войнѣ сильный оборотъ въ пользу Густафа. Платенъ и Мейерфельдъ готовились уже сдѣлать дружный натискъ на наши войска, защищавшія переходы по Кюменю, и послѣднія, даже въ случаѣ ихъ успѣха въ такомъ сраженіи, были бы принуждены спѣшно ретироваться, чтобы не оставить себя совершенно безъ прикрытія на флангахъ. Но Армфельдъ былъ отбитъ отъ Савитайпале, и это былъ второй военный ударъ, нанесенный планамъ шведскаго короля въ теченіи этой кампаніи.

Я говорилъ въ предисловіи къ этому сочиненію (*), что не принимаю на себя обязанности приходить къ общимъ стратегическимъ заключеніямъ. Но, такъ какъ еще ни кѣмъ

(*). «Морск. Сборникъ» № 7 1871 года.

у насъ не было издано въ печати описанія сухопутныхъ военныхъ дѣйствій въ теченіи этой войны или, по крайней мѣрѣ, никто ихъ внимательно не разработалъ, то я и позволю себѣ замѣтить, — такъ какъ это до нѣкоторой степени относится и къ моему предмету — что не смотря на неподвижность главнокомандующаго нашею арміею въ Финляндіи, имѣвшаго постоянное мѣстопробываніе въ Выборгѣ, дѣйствія нашихъ сухопутныхъ войскъ въ теченіи этой кампаніи отличались гораздо большею живостью и большею послѣдовательностью, нежели, какъ это было въ оба предшествовавшіе года.

Весною мы застигнуты были врасплохъ при Пардакоскѣ еще до прибытія графа Салтыкова къ арміи. Наша неудачная атака на этотъ постъ, 19 апрѣля, была поведена по настоянію принца Ангальта, и по согласію Игельстрома. Одинъ изъ нихъ былъ убитъ, другой оставался во всю кампанію въ бездѣйствіи въ Вильманстрандѣ. Армія наша была общими цифрами дѣйствительно нѣсколько численнѣе шведской — до времени появленія на театрѣ военныхъ дѣйствій шведской флотиліи — но мы дѣлались слабѣе шведовъ съ самаго начала тѣмъ, что намъ невозможно было обезсилить нашихъ постовъ на Саймѣ; а за отдѣленіемъ туда части войскъ, мы дѣлались слабѣе шведовъ въ самомъ центрѣ нашей общей операціонной линіи, т. е. въ тѣхъ частяхъ войскъ, которыя расположены были по Кюменю. При всемъ томъ, имѣя на линіи трехъ храбрыхъ генераловъ, а именно: Шульца, Нумсена и Денисова, мы, въ началѣ кампаніи, довольно методично тѣснили шведовъ и прочно перешли за Кюмень. Нумсенъ даже имѣлъ частныя ссоры съ Денисовымъ и жалобы шли по начальству въ Петербургъ, но, не смотря на это, и тотъ и другой хорошо другъ друга поддерживали и подкрѣпляли войсками, оба мастерски вели свое дѣло, не смотря на то, что имѣли шведовъ на своемъ правомъ флангѣ, въ Пардакоскѣ, гдѣ во второй разъ перевозить ихъ Игельстромъ уже не рѣшался. Мы видѣли также, что 30 апрѣля потребована была значительная доля нашихъ сухопутныхъ войскъ съ линіи на гребную флотилію, но Нумсенъ и Шульдъ сумѣли все-таки удерживать десанты

шведовъ на всемъ протяженіи берега въ Кюменьскихъ островахъ, начиная отъ Абборфорса и до Фридрихстама. Здѣсь дѣйствовали самостоятельно и энергично генералъ-маіоръ Буксгевденъ. Сраженія и стычки были чуть не каждодневныя, а въ иные дни и по нѣсколько разъ. Шведы имѣли цѣлью додѣлать все то, чего они не сдѣлали въ первые два года войны, и исправить то, что сдѣлали дурно. Потому они ощупывали всѣ наши слабые пункты. Но мы съ честью выходили изъ этой упорной борьбы, заключивъ ее побѣдою подъ Савитайпале.

В. Головачевъ.

БЛОКАДА. КАКЪ ВТОРОЕ ОГРАНИЧЕНІЕ, ПРИЧИНЯЕМОЕ ВОЙНОЮ СВОБОДѢ НЕЙТРАЛЬНОЙ ТОРГОВЛИ (*).

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

ГЛАВА V.

Разсмотрѣніе различныхъ системъ мнимой блокады.

Въ предъидущихъ главахъ я занимался правомъ блокады и блокадами въ томъ видѣ, какими онѣ представляются по международному закону основному и второстепенному, то есть, единственно законными со стороны воюющихъ, единственно обязательными для нейтральныхъ. Необходимо рассмотреть различныя системы, придуманныя воюющими націями для того, чтобы употреблять право блокады для двойной цѣли: 1-е, освободиться отъ обязанности дѣлать обложеніе дѣйствительнымъ, и 2-е, вредить, какъ можно болѣе, мирнымъ народамъ; то есть, въ одно и тоже время нарушать права нейтральныхъ и свои собственныя обязанности.

Всѣ системы мнимой блокады сводятся, въ сущности, къ одному: къ *блокадѣ на бумагѣ*, кабинетной, или *per notificationem*; другія же: какъ-то блокада крейсерствомъ, блокада общезвѣстная, (*de notoriété publique*), и проч., и проч., суть только видоизмѣненія первой, такъ сказать перерываніе, придуманное для прикрытія того, что могло бы показаться уже слишкомъ непопулярнымъ во времена, когда народы, болѣе свѣдующіе въ своихъ правахъ, могли бы

(*) Начало этой статьи помѣщено въ № 8 «Морск. Сборн.» 1873 г.

возьмѣтъ желаніе защищать ихъ. Для своей поддержки, безъ исключенія всѣ онѣ должны были призывать на помощь мнимыя права предваренія и преслѣдованія, такъ какъ безъ нихъ никакая мнимая блокада не можетъ имѣть дѣйствительности.

Возникновеніе мнимой блокады относится къ 1584 году; ею обязаны Голландіи. Находясь тогда въ войнѣ съ Испаніею, за возвращеніе себѣ независимости, держава эта объявила въ блокадномъ положеніи всѣ порты Фландріи, оставшіеся во владѣніи ея непріятеля (*).

Начиная съ этого времени, Голландія часто возобновляла свои объявленія о блокадѣ всѣхъ испанскихъ портовъ Фландріи, не нападая, однакоже, на нихъ въ дѣйствительности (**). Самый знаменитый изъ эдиктовъ по этому предмету былъ изданъ 26 іюня 1630 года; онъ содержалъ въ себѣ нѣчто въ родѣ полнаго законодательства о мнимой блокадѣ. Впрочемъ, всѣ эти постановленія, и въ особенности послѣднее, остались не исполненными. Тоже самое случилось съ эдиктами, изданными въ 1652 и 1666 годахъ Голландіею противъ Англіи, которые объявляли въ блокадѣ всѣ берега послѣдней державы не только въ Европѣ, но и въ другихъ частяхъ свѣта. Голландія издавала подобныя же декреты и противъ Франціи: 14 апрѣля 1672 г. и 11 апрѣля 1673 года (***) .

Испанія первая послѣдовала примѣру Соединенныхъ провинцій, во-первыхъ въ видѣ возмездія, а потомъ и для примѣненія къ другимъ странамъ. Въ 1663 году она объявила въ блокадѣ всѣ порты Португаліи; но остальные державы отказались признать законность этого притязанія. Достоинно

(*). См. эдиктъ 27-го іюля 1584 года, мѣсто № 5 и Виллерсуа, *Quaest. Jur. publ.* lib. I. cap. XI.

(**) См. въ особенности эдикты 4 апрѣля и 4 августа 1586 года, 9 августа 1622 года, 21 марта 1624 г., 26 іюня 1630 г. и 21 марта 1636 г. Этотъ послѣдній, говоритъ Виллерсуа, слѣдуетъ извинить, такъ какъ онъ былъ слѣдствіемъ права возмездія; испанцы поступали съ нейтральными, какъ съ непріятелями, перевозившими съѣстные припасы и оружіе къ Мозелю. См. *Quaest. Jur. publ.* lib. I. cap. XI.

(***) См. Виллерсуа, *ubi. sup.*

замѣчанія; что Генеральныя штаты Голландіи, будучи сами изобрѣтатели мнимой блокады, первые и съ наибольшею энергіею протестовали противъ мѣры, которую они старались заставить уважать, тому назадъ не болѣе какъ полстолѣтія, которую они желали въ прошломъ и даже еще и въ настоящемъ примѣнить къ другимъ державамъ (*).

Всѣ эти попытки воюющихъ — придать болѣе значеніе мнимой системѣ — имѣли мало значенія. Та, которую можно признать за послужившую первымъ основаніемъ блокады на бумагѣ, встрѣчается въ конвенціи 16 августа 1689 года, заключенной между Англіею и Голландіею, дѣйствовавшими въ то время соединено противъ Франціи, и которую мнѣ уже приходилось заниматься. Однакоже и эта попытка не удалась: Данія и Швеція, имѣя нѣсколько своихъ торговыхъ судовъ, захваченными подъ предлогомъ нарушенія блокады, соединились и заключили 17 марта 1693 г. трактатъ, которымъ онѣ обязались взаимно поддерживать всеми своими силами нейтральную торговую свободу, нарушенную Англіею и Голландіею (**). Эти два послѣдніе народа должны были снять мнимую блокаду изъ опасенія потерять торговлю Балтійскаго моря, изъ которой они извлекали весьма большія выгоды, и — приобрести себѣ новыхъ непріятелей.

Во всѣхъ войнахъ на океанѣ, предпринимаемыхъ Великобританіею, она употребляла мнимыя блокады. Въ войнѣ 1756 года эта держава объявила къ блокадѣ всѣ берега Франціи. Въ силу этой мнимой блокады, она овладѣла весьма большимъ числомъ судовъ, принадлежащихъ нейтральнымъ націямъ, и въ особенности голландцамъ. Генеральныя Штаты сильно протестовали, но они уже не были достаточно могущественны, чтобы утратить Англію, такимъ образомъ получившую нѣкотораго рода признаніе мнимой блокады со стороны той самой націи, которая изобрѣла ее. На мировому соглашенію было условлено, что правительство

(*) См. Бинкерсгузъ, *ubi. sup.*, lib. I. cap. XI. См. также Aitzema и. XIIII стр. 858.

(**) См. этотъ трактатъ въ *Corps diplomatique de Dumont*, т. VII. часть II. Это первый примѣръ союза вооруженнаго нейтралитета.

взятеля возвратить захваченныя суда, но оставить за собою грузы, большею частью состоявшія изъ морскихъ запасовъ, уплативъ ихъ стоимость, впредь же всякое судно, которое бы нарушило мнимую блокаду, будетъ объявляемо законнымъ призомъ (*).

Война за американскую независимость доставила было Великобританіи случай примѣнить свою систему; но союзъ нейтральныхъ народовъ, извѣстный подъ именемъ вооруженнаго нейтралитета, принудилъ эту державу уважать принципы международного права, и въ особенности тѣ, которые относятся до блокады.

Благопріятный случай возстановить въ силѣ свою политику, не замедлил, однакоже, представиться. Войны, возгорѣвшіяся вслѣдъ за французскою революціею, между Франціею и большею частью европейскихъ націй, сдѣлались свидѣтелями развитія Англіею ея ученія о блокадѣ, до степени до того невиданной. Въ особенности послѣ разрыва Амьенскаго мира она совершенно сбросила маску и открыто начала примѣнять свои притѣснительныя правила. Прежде всего она объявила въ блокадѣ всѣ порты, рейды и берега, начиная отъ устья Эльбы и до Брестскаго порта включительно (**). Потомъ она распространила это объявленіе на

(*) См. Flaspas *Histoire de la diplomatie française* т. VII, стр. 64.

(**) См. ноту, переданную 16 мая 1806 г. г-мъ К. Фоксомъ г-ну Монрое повѣренному въ дѣлахъ Соединенныхъ Штатовъ въ Лондонѣ, содержащую заявленіе объ этой блокадѣ; трудно найти документъ болѣе неясный и болѣе двусмысленный. Между другими распоряженіями оны содержать въ себѣ:—... «но, что Его Величество объявляетъ, что эта блокада не будетъ мѣшать нейтральнымъ судамъ, нагруженнымъ товарами, не принадлежащими неприятелю Его Величества, и не-контрабандными, подходить къ вышеозначеннымъ берегамъ, входить или выходить изъ вышеозначенныхъ рѣкъ и портовъ, если только суда, которыя такимъ образомъ приблизятся и войдутъ, не взяли своего груза въ какомъ либо изъ портовъ, принадлежащихъ неприятелю Его Величества или, находящимся въ ихъ владѣніи, а вышеозначенныя суда, которыя будутъ идти изъ рѣкъ и портовъ, не имѣли назначеніемъ какаго либо порта, принадлежащаго неприятелю Его Величества или, находящагося въ ихъ владѣніи, и переходъ тѣмъ не нарушали блокады». См. *Mémoire de 1812*, статья № 38. См. текстъ приказа Совѣта, *London Gazette* 20 мая 1806; Martens: *Recueil suppl.* т. 5 стр. 436; Schoell: *Recueil de pièces officielles*, т. IX стр. 350.

всѣ берега французской имперіи и ея колоній, на всѣ берега союзниковъ Франціи, какъ въ Европѣ, такъ и въ другихъ частяхъ свѣта и, наконецъ, на всѣ побережья народовъ, которые, хотя и не состояли въ войнѣ съ Англіею, но оказались, однакоже, настолько подчиненными французскому вліянію, что приняли систему континентальной блокады (*). Такимъ образомъ почти вся Европа была включена въ это торговое запрещеніе.

Съ своей стороны Франція, въ видѣ репрессалии объявила въ мнимой блокадѣ Британскіе острова и всѣ владѣнія Англіи въ четырехъ частяхъ свѣта (**). Для двухъ противниковъ ничего бы не стоило за тѣмъ, блокировать уже сразу весь земной шаръ. Надо, однакоже, замѣтить, что въ этомъ случаѣ Франція, имѣла, по крайней мѣрѣ, извиненіемъ то, что она дѣйствовала такимъ незаконнымъ образомъ только ради возмездія, тогда какъ Англія принимала на себя инициативу этихъ мѣръ, для которыхъ слишкомъ строгой оцѣнки существовать не можетъ.

ОТДѢЛЪ I.

БЛОКАДА НА ВУМАГЪ, ИЛИ PER NOTIFICATIONEM.

Этотъ родъ блокады состоитъ всецѣло изъ силы, придаваемой дипломатическому извѣщенію. Чтобы установить блокаду этого рода, воюющій издаетъ указъ, въ которомъ объявляетъ, что такой-то портъ, такой-то рейдъ или такая-то часть береговъ его непріятеля, приведены имъ въ блокадное положеніе. Этотъ указъ сообщается всѣмъ нейтральнымъ народамъ, и съ той поры блокада существуетъ. Блокирующему нѣтъ необходимости заботиться и посылать военныя

(*) См. приказы Совѣта 7 января и 11 ноября 1807 г. London Gazette 11 января и 14 ноября 1807 г.; Martens: *Recueil supplementaire*, т. V стр. 444, и *Mémoire de 1812*, статья №№ 40, 41 и 42.

(**) См. Берлинскіе декреты 21 ноября 1806 г. и Миланскіе 17 декабря 1807 г. въ *Mémoire de 1812*, ст. №№ 39 и 43 et *Bulletin des lois*, тѣхъ-же чиселъ:

суда для завоеванія прибрежнаго моря непріятеля; это завоеваніе и, слѣдовательно, настоящее и дѣйствительное владѣніе совершенно ненужны. Достаточно одного объявленія; коль скоро оно сдѣлано, мирные мореплаватели должны воздерживаться отправлять какое-либо судно въ запертые порты; суда находящіяся въ пути обязаны перемѣнить назначеніе; наконецъ тѣ, которыя находятся въ блокированномъ портѣ, должны оставаться тамъ до тѣхъ поръ, пока этотъ мнимый актъ войны не прекратится. Блокада *per notificationem* начинается въ минуту объявленія, и кончается только тогда, когда новый указъ воюющаго, сообщенный тѣмъ-же способомъ, предупредитъ заинтересованные народы, что блокирующій отстраняется, или скорѣе, устраняетъ свои притязанія (*).

Этого рода блокада не требуетъ никакихъ издержекъ, никакой силы для своего установленія и поддержки, можетъ обнимать весьма обширныя пространства, все непріятельское побережье. Такимъ именно образомъ, въ 1807 году, Англія объявила въ блокадѣ всѣ берега Франціи и ея колоній, всѣ берега націй подчиненныхъ вліянію Франціи и ихъ колоній. Она могла бы распространить блокаду еще дальше, нѣ-

(*) Ортоланъ приводитъ въ слѣдующихъ выраженіяхъ мнѣніе сэра Вилліама Стокта, орагула англійскаго адмиралтейства: «Существуетъ два рода блокадъ: одна, вытекающая изъ простаго факта, другая, вытекающая изъ объявленія, сопровождающаго фактъ. Въ первомъ случаѣ, когда фактъ прекращается, но не вслѣдствіе какой-либо случайности или перемѣны вѣтровъ, непосредственно вслѣдъ за тѣмъ наступаетъ и конецъ блокады; но, когда фактъ сопровождается публичнымъ объявленіемъ воюющаго правительства правительству нейтральному, то *gründ facie* я думаю, что блокада должна *предполагаться* существующею, до тѣхъ поръ пока ее публично-же не снимутъ. Несомнѣнно, что воюющее государство, объявившее о существованіи блокады, тотчасъ-же по прекращеніи ея должно также объявить и объ этомъ; не сдѣлать этого во время, лишь только обложеніе въ дѣйствительности прекратилось, было бы обманомъ по отношенію къ нейтральнымъ, на который ни одну страну мы не должны предполагать способною. Я не говорю, чтобы таковаго рода блокада не могла въ нѣкоторыхъ случаяхъ, прекращаться *de facto*, но что подобная случайность не должна легкомысленно выдвигаться въ вину націи. Слѣдовательно, до тѣхъ поръ, пока фактъ не былъ ясно установленъ, я буду настаивать на томъ, что блокада по объявленію, *gründ facie* должна быть *предполагаема* продолжающеюся, вплоть до объявленія о ея прекращеніи.

сколько лишнихъ словъ, на томъ-же листѣ бумаги, было бы для этого достаточно.

Такимъ образомъ установленная блокада не можетъ имѣть никакой дѣйствительности безъ правъ предваренія и преслѣдованія, но съ этими двумя вспомогательными средствами она составляетъ страшную для нейтральныхъ силу; она совершенно разоряетъ ихъ торговлю и мореплаваніе, или осуждая на бездѣйствіе, еслибы они повиновались воюющему, или же, подвергая конфискаціи, еслибы они вздумали упорствовать въ желаніи пользоваться своею независимостью. Что же касается до воюющей націи, порты которой блокированы листомъ бумаги, то, за исключеніемъ неудобства, могущаго произойти отъ прекращенія торговли, она нисколько не страдаетъ отъ этой мѣры, не налагающей никакой новой преграды предпріятіямъ ея подданныхъ. Въ самомъ дѣлѣ, ея суда, исключая случайностей войны, которымъ они должны подлежать даже и безъ подобнаго опечатанія ихъ страны, такъ-же свободны, какъ бы блокада и не существовала вовсе. Но такова именно и есть дѣйствительная цѣль блокирующаго: онъ не хочетъ вредить своему непріятелю, онъ желаетъ вредить своимъ друзьямъ: ихъ онъ хочетъ разорить, — чтобы обогатиться ихъ собственностью, и, чтобы удовлетворить своей торговой зависти. Вся эта система всецѣло опирается на значеніе, придаваемое дипломатическому заявленію. Этотъ актъ замѣняетъ завоеваніе, владѣніе и всѣ другія условія; именно онъ составляетъ блокаду, онъ-же опредѣляетъ ея пространство и время, единственно только онъ одинъ и составляетъ полную блокаду. Нейтральные должны повиноваться подъ опасеніемъ конфискаціи судовъ съ ихъ грузами, они должны воздерживаться отъ всякаго сношенія съ мѣстомъ, объявленнымъ въ блокадѣ, пока воюющему, этому властителю мира, не заблагоразсудится возвратить имъ ихъ независимость. Нѣтъ нужды въ длинныхъ разсужденіяхъ, чтобы доказать, что блокада *per notificationem* не имѣетъ своего начала въ основномъ законѣ. Этотъ законъ требуетъ, чтобы всѣ воюющія или нейтральныя націи были одинаково независимы однѣ отъ другихъ. Самое право блокады есть не-

*

что иное, какъ послѣдствіе этой независимости, въ силу которой воюющій располагаетъ по своему усмотрѣнію собственностью, добытою его оружіемъ.

Требовать для законодательнаго акта, исходящаго отъ ка-кого-либо одного народа, существеннаго значенія относительно другого народа, хотѣть сдѣлать этотъ актъ обязательнымъ для иностранцевъ, несостоящихъ въ подданствѣ законодателя, это значить: посягать на существенную независимость націй; одновременно нарушать и обязанности воюющаго, и права нейтральныхъ; наконецъ, это значить: дозволить воюющей націи употребленіе средствъ непрямыхъ такъ какъ мнимая блокада,—допуская даже, что она вредитъ и непріятелю, лишая его иностранной торговли—прежде всего должна поражать нейтральныхъ, убытки же причиненные противнику, всегда менѣе значительны, чѣмъ тѣ, которые претерпѣваютъ мирные народы. И такъ, слѣдовательно, мнимая блокада не только не вытекаетъ изъ основнаго права, но, напротивъ, она есть нарушеніе всѣхъ принциповъ этого права.

Не болѣе благопріятствуетъ ей и второстепенный законъ. Съ самыхъ древнихъ временъ, существуетъ только одинъ трактатъ,—трактатъ вынужденный, давно уничтоженный сторонами, потерѣвшими отъ него, и даже тою, которая заставила принять его,—изъ котораго, искажая слова, еще можно было бы вывести признаніе мнимой блокады. (*). Всѣ остальные торжественные акты второстепеннаго права, занимавшіеся этимъ вопросомъ, не только не признаютъ этого гнуснаго злоупотребленія силою, но явно осуждаютъ его, требуя, чтобы блокада была наличная и дѣйствительная, то есть, чтобы она была послѣдствіемъ завоеванія и владѣнія доступными къ блокированнымъ мѣстамъ (**). Чѣмъ болѣе націи подвигались впередъ въ истинномъ уясненіи своихъ правъ, чѣмъ болѣе успѣховъ дѣлалъ второстепенный законъ, тѣмъ

(*) Это морская конвенція 1801 г., навязанная Англіею Россіи, Даніи и Швеціи. См. дальше Отд. III. «О блокадѣ крейсеровъ».

(**) См. приведенные выше трактаты, Гл. 1-ая, от. II.

яснѣе и положительноѣ на этотъ счетъ дѣлались трактаты. Декларация 16 апрѣля 1856 года, или, что то же самое трактатъ 30 марта того-же года, потому что эта декларация есть приложение къ трактату и должна считаться его частью, объявляетъ, что: «*Блокады, чтобы быть обязательными, должны быть действительными, то есть поддержаны достаточною силою, чтобы существенно воспретить доступъ къ непріятельскому побережью*». Ею, слѣдовательно, осуждаются всѣ мнимыя блокады, и въ особенности блокада *per potificatio- nem*.

Но, хотя бы блокада на бумагѣ и не происходила изъ основнаго закона, хотя бы она и была отвергаема закономъ второстепеннымъ, тѣмъ не менѣе, многія націи употребляли ее въ дѣло, и въ особенности Голландія и Испанія; даже въ наше время ею пользовалась Англія, и нельзя ручаться, что и теперь эта держава вовсе отказалась отъ притязанія, которое она еще такъ недавно подкрѣпляла пушками своихъ многочисленныхъ кораблей. Парижскій трактатъ существуетъ, конечно, и подписанъ Великобританією, но она уже давно показала, какъ мало значенія она придаетъ своимъ обязательствамъ, и какъ легко, въ силу права необходимости, нарушаются ею самыя торжественныя обѣщанія. Съ 1689 года, во всѣхъ морскихъ войнахъ ею предпринимаемыхъ, Англія употребляла это орудіе, не столь грозное для непріятели, какъ для нейтральныхъ; эта держава, единственная, упорствующая въ притязаніи запи- рать непріятельскіе порты влочкикомъ бумаги. Единственная основа этого притязанія—*право необходимости*. Въ 1689 году, необходимость спасти отъ грязящей опасности религію принудила ее мнимо блокировать всѣ берега Франціи; въ 1807 г. она объявила въ блокадѣ берега польъ—вселенной, во имя *необходимости сохранить морское величіе и могущество, дарованное ей Провидніемъ, и отъ поддержанія котораго зависѣло благосостояніе всего міра*. (*).

(*) См. заявленіе британскаго совѣта 12 ноября 1807 г. *Recueil de piéces officielles 1812, Paris*.

Нашлись писатели, поддержавшіе англійское ученіе, старавшіеся оправдать поведеніе этой державы и укрѣпить за нею ея право (*). Вся ихъ система опирается на мнимое полномочіе, которымъ необходимость облекаетъ воюющаго. Я отдалъ должное этимъ притязаніямъ; я доказалъ, что право необходимости не существуетъ. Но лишь только эта единственная ея опора разрушена, мнимая блокада падаетъ сама собою. Къ несчастію дѣло идетъ не о правѣ только, но главнымъ образомъ о силѣ, а нація, поддерживающая эту систему всемогуща на морѣ; у нее въ обычаѣ сообразовать употребленіе своей силы не съ своимъ правомъ, но только съ своею выгодною. Сэръ-Вилліамъ Скоттъ въ своихъ приговорахъ намъ оставилъ,—не оправданіе притязаній своего отечества, но развитіе своей системы (**).

Но, не смотря на силы, находящіяся у него въ распоряженіи, въ особенности-же не смотря на смѣлость, съ которою оно всегда нарушало принципы международнаго права англійское правительство иногда старалось, все-таки объяснить свое поведеніе; оно пробовало доказать даже что установленные имъ блокады, въ смыслѣ международнаго закона, были дѣйствительными. Такъ, желая убѣдить Соединенные Штаты въ томъ, что блокады 1806 и 1807 г. г. были дѣйствительны-

(*) Вилліамъ Скоттъ, Бинкерстукъ, Уитонъ, Ортоланъ, Джемсъ Редди и проч.

(**) «Вотъ подлинныя слова англійскаго ученаго юриста: Послѣдствіе дипломатическаго заявленія иностранному правительству состоитъ въ уведомленіи всѣхъ гражданъ этого правительства. Было бы смѣшно, еслибы этимъ гражданамъ было дозволено ссылаться на невѣдѣніе этого объявленія; правительства обязаны извѣщать объ этомъ своихъ подданныхъ, интересамъ которыхъ они должны покровительствовать. Поэтому я буду настаивать на томъ, что нейтральный капитанъ никогда не можетъ сослаться на невѣдѣніе о блокадѣ... Другое различіе между блокадою, правильно объявленою и простою блокадою *de facto* состоитъ въ томъ, что при первой одного выхода въ море, съ назначеніемъ идти въ блокированное мѣсто, уже достаточно, чтобы составилось правонарушеніе. Предполагается, что объявленіе будетъ формально уничтожено, и что объ этомъ будетъ объявлено во всеобщее свѣдѣніе: до тѣхъ-же поръ, пока это заявленіе не сдѣлается извѣстнымъ, портъ долженъ считаться закрытымъ, и съ момента выхода изъ порта, съ цѣлью идти по этому назначенію, нарушеніе блокады уже совершено, и участвующая въ дѣлѣ собственность подлежитъ конфискаціи. См. *Robinson's Admirals' reports (the Neptune)* приведенное Ортоланомъ, т. II, в. II, г. IX. стр. 300.

ми, оно передало через своего посланника, Г. Форстера, ноту въ которой помѣщена слѣдующая фраза:

«Великобританія никогда не оспаривала, что, по обычаю международного права, всякая блокада, заслуживающая оправданія, должна быть поддержана достаточными силами и подвергать опасности всякое судно, которое попыталось бы избѣжать ея послѣдствій. Вслѣдствіе этого, признаваемого принципа блокада 1806 г. и не была объявляема Г. Фоксомъ, тогдашнимъ государственнымъ секретаремъ, пока онъ не убѣдился, изъ рапорта адмиралтейскаго бюро, что адмиралтейство имѣло и употребило бы всѣ средства для охраненія берега, начиная отъ Бреста и до Эльбы, и для дѣйствительнаго приведенія этой блокады въ исполненіе. Блокада мая мѣсяца 1806 года была, слѣдовательно, справедлива и законна съ самаго ея начала, потому что она опиралась, какъ *ex namptrenis*, такъ и въ дѣйствительности, на достаточныя силы»....

Прежде, чѣмъ приступить къ обсужденію, важно замѣтить одинъ фактъ. Англія, вѣрная своей системѣ, не оспариваетъ принципа международного права, она его искажаетъ, объясняетъ въ свою выгоду, и нарушаетъ, но начинается съ того, что признаетъ; именно во имя самаго принципа она и попираетъ ногами принципъ. Денеша англійскаго министра желаетъ заставить разсматривать фактъ владѣнія силою, достаточно для установленія блокады, то есть возможность ея—за нѣчто равное дѣйствительности, и намѣреніе—за нѣчто, могущее замѣнить выполненіе.

Если разсмотрѣть это притязаніе съ точки зрѣнія международного закона, не трудно доказать, что оно совершенно неосновательно.

Дѣйствительность блокады состоитъ въ положительномъ фактѣ, завоеванія, вступленія во владѣніе и сохраненія подъ своимъ владычествомъ той части непріятельской или общей территоріи, которая прилегаетъ, или имѣетъ подъ выстрѣлами входъ въ блокированный портъ. Но, даже если бы Англія и владѣла достаточнымъ числомъ судовъ для исполненія объявленной мѣры, допустивъ при этомъ, что

она дѣйствительно имѣла намѣреніе исполнить ее, тѣмъ не менѣе, ни силы, находившіяся въ портахъ, ни намѣреніе воспользоваться ими для указанной цѣли, не составляли ни завоеванія территоріи, ни сохраненія этого завоеванія. Эти два соединенныя обстоятельства нисколько не угрожали нейтральнымъ судамъ, являвшимся съ цѣлью войти въ блокированные порты; однимъ словомъ тутъ не было дѣйствительной блокады; это была блокада на бумагѣ. Еслибы это толкованіе международнаго закона было принято, то оно имѣло бы немедленнымъ послѣдствіемъ лишеніе второстепенныхъ и третьестепенныхъ державъ права, которое существовало бы только на пользу болѣе сильныхъ націй. Въ самомъ дѣлѣ, эти послѣднія, только по той причинѣ, что они владѣютъ многочисленными флотами, могли бы объявить блокированными всѣ тѣ пункты непріятельской территоріи, отъ которыхъ имъ захотѣлось бы удалить нейтральную торговлю, тогда какъ первыя, по причинѣ своей слабости не могли бы пользоваться тѣмъ-же самымъ средствомъ.

Впрочемъ, депеша г. Форстера составлена весьма искусно; повидимому она ссылается на принципъ международнаго права, признанный всѣми націями, но, въ то же время, она отвлекаетъ отъ него всѣ обстоятельства, которыя могли бы быть обращены противъ системы англійскаго правительства. Изложеніе неопредѣленно; такъ, вмѣсто того, чтобы взять опредѣленіе блокады изъ трактатовъ, посланникъ составляетъ его самъ, неясное, новое, двусмысленное, нигдѣ ненаписанное, и могущее подвергнуться всевозможнымъ толкованіямъ. «Блокада, говоритъ онъ, должна быть поддержана достаточными силами, чтобы подвергать опасности всякое судно, которое попыталось бы избѣжать ея послѣдствій». Но онъ весьма остерегается обозначить положеніе, которое эти силы должны занимать. Онъ желаетъ предоставить своему правительству толкованіе принципа, имъ указываемаго; онъ даже обозначаетъ это толкованіе: оно состоитъ въ блокадѣ крейсерствомъ. Въ 1755 году, Англія объявила мнимую блокаду береговъ

Франціи, и, для оправданія ея въ глазахъ нейтральныхъ, она заявила претензію, что берега ея непріятели состоятъ въ естественной блокадѣ уже по одному своему географическому положенію относительно береговъ Великобританіи. Мнѣ кажется бесполезнымъ разсматривать систему, хотя и поддержанную Селденомъ, но, тѣмъ не менѣе, столь нелѣпую, что даже сама Англія отъ нея отказалась.

Такова въ дѣйствительности мнимая блокада, называющаяся также блокадою кабинетною, блокадою на бумагѣ и блокадою *per notificationem*. Она противна основному закону, противна и закону второстепенному; это не что иное, какъ гнусное злоупотребленіе силою, какъ и право необходимости, изъ котораго стараются ее вывести. Другія системы, изобрѣтенныя Англіею для достиженія той же цѣли, скрывая ея намѣренія, имѣютъ не лучшее основаніе; мнѣ не трудно будетъ доказать, что всѣ онѣ суть не что иное, какъ не много прикрытая блокада *per notificationem*, и что, слѣдовательно, онѣ должны быть отвергаемы всѣми народами земнаго шара.

ОТДѢЛЪ II.

О БЛОКАДѢ ОБЩЕИЗВѢСТНОЙ.

Злоупотребляя мнимою блокадою, Великобританія не отказалась отъ употребленія и дѣйствительной блокады, или, какъ она ее называетъ; *блокады de facto*, но и этой она пожелала придать такое значеніе, котораго имѣть она не можетъ. Блокада *de facto* есть такая, которая, выполняемая морскими силами, не могла быть объявлена дипломатически; прежде всего это блокада дѣйствительная, но, которая, по англійскимъ притязаніямъ, продолжаетъ существовать до тѣхъ поръ, пока нападающія суда не будутъ прогнаны съ своихъ позицій судами непріятельскими; только въ этомъ случаѣ адмиралтейство признаетъ, что блокада была снята въ дѣйствительности. Если бы даже суда, которымъ поручено обложеніе, были разсѣяны штормомъ или, какъ это часто случается, опасность, представляемая въ извѣстныя времена

года сосѣдствомъ береговъ, необходимость въ исправленіяхъ, недостатокъ въ сѣстныхъ припасахъ, здоровье командъ, изнуренныхъ длиною и трудною кампаніею или всякая другая случайная причина, принудили бы блокадную эскадру отойти, но съ намѣреніемъ опять вернуться,—не смотря на все это, необъявленная блокада *de facto*, хотя и несуществующая болѣе въ дѣйствительности, продолжаетъ, однакоже, быть обязательною для всѣхъ нейтральныхъ народовъ. Такъ что, въ то время когда суда, назначенныя поддерживать обложіе, спокойно отдыхаютъ въ отечественныхъ или нейтральныхъ портахъ, тѣнь ихъ пушекъ, струя отъ ихъ хода или слѣдъ оставленный ихъ якорями на днѣ океана, исполняютъ ихъ обязанность и охраняютъ ихъ покинутое завоеваніе.

Но блокада *de facto*, несуществующая въ дѣйствительности, не могла остановить ни одного судна; это было слово безъ силы; чтобы дать ему дѣйствительное значеніе, ему придали въ помощь права предваренія и преслѣдованія. Это казалось довольно труднымъ, такъ какъ ни дипломатическаго объявленія, ни другого какого-либо акта, который бы могъ быть объявленъ обязательнымъ для нейтральныхъ націй, не существовало. Но для британскаго духа, когда дѣло коснется удовлетворенія его жажды къ барышу и зависти къ другимъ народамъ, нѣтъ ничего невозможнаго. Поэтому и выдумана была *общеизвѣстность* факта (*notoriety of the fact*). Въ блокадѣ *de facto*, *извѣстность* выполняетъ тоже самое, что и объявленіе въ блокадѣ на бумагѣ; она замѣняетъ фактъ, она совершаетъ завоеваніе, она его сохраняетъ, она составляетъ блокаду. Коль скоро блокада извѣстна, то всякому нейтральному судну, подъ опасеніемъ конфискаціи, воспрещается вступать подъ паруса, имѣя назначеніемъ блокированное мѣсто; если бы даже на пути оно узнало о фактѣ, оно должно отказаться отъ своего путешествія; оно не можетъ выйти изъ мѣста, извѣстнаго ея блокированное. Нейтральные, виновные въ одномъ или другомъ изъ этихъ фактовъ, будутъ захвачены въ открытомъ морѣ, вездѣ, гдѣ они будутъ встрѣчены военными и частными крейсерами блокирующей державы, и присуждены призомъ.

Такъ что извѣстности достаточно для поддержанія блокады, хотя бы она и не существовала, до тѣхъ поръ пока отсутствіе эскадры не случилось, вслѣдствіе ея отступленія передъ непріятельскими силами.

Не трудно распознать, что блокада на основаніи извѣстности есть видоизмѣненіе блокады *per notificationem*; еслибы это было возможно, то про нее слѣдовало бы сказать, что она еще менѣе основательна. Подобная система можетъ быть проведена въ практику насиліемъ, но выдержать обсуждения она не можетъ. Всѣ аргументы, употребленные для доказательства беззаконія блокады *per notificationem* еще съ большимъ правомъ примѣняются къ блокадѣ на основаніи извѣстности факта. Я прибавлю только нѣсколько словъ.

Въ дѣйствительности, какимъ способомъ нейтральное судно, придя съ открытаго моря и найдя доступъ къ порту свободными, тогда какъ передъ тѣмъ они были блокированы, можетъ распознать: была ли блокадная эскадра отброшена въ открытое море какимъ-либо морскимъ случаемъ или же отступила передъ непріятельскими силами? Въ какой моментъ начинается извѣстность, а слѣдовательно, и преступность вступленія подъ паруса съ назначеніемъ въ мѣсто блокированное *de facto*, но въ дѣйствительности открытое? Безъ сомнѣнія англійское адмиралтейство опредѣлитъ этотъ моментъ въ изложеніи приговора. Этихъ двухъ причинъ было бы достаточно для доказательства глубокаго беззаконія этой системы.

Тѣмъ не менѣе Вилліамъ Скоттъ и Джемсъ Редди поддерживали и развивали ее. Первый изъ нихъ ставитъ принципомъ, что удаленіе блокадной эскадры по всякой другой причинѣ, кромѣ пораженія, или бѣгства передъ превосходными силами, ничего не измѣняетъ въ положеніи дѣла, и что въ отсутствіи ея блокада продолжаетъ существовать совершенно такъ-же, какъ если бы эскадра была на своемъ мѣстѣ (*). Второй

(*) «Если эскадра была отброшена въ открытое море морскими случайностями, на которыя воюющій, содержащій блокаду, долженъ быть расчитывать, нѣтъ причины предполагать, что подобное обстоятельство породило бы измѣненіе системы»

не настолько ясень. Онъ начинается съ того, что признаеть принципъ дѣйствительности блокады; безъ сомнѣнія, эскадра должна быть на лицо, но на столько, на сколько дозволить это погода; а на этой фразѣ онъ и строить все свое разсужденіе (*).

Мнѣ представляется бесполезнымъ опровергать подобныя мнѣнія.

Блокада на основаніи извѣстности, какъ и блокада *notificationem*, изъ которой она происходитъ, есть злоупотребленіе силою, нарушеніе всѣхъ принциповъ международныхъ законовъ.

ОТДѢЛЪ III.

О БЛОКАДѢ КРЕЙСЕРСТВОМЪ.

Система, которую я называю этимъ именемъ, была изобрѣтена въ началѣ этого вѣка. Безъ объявленія войны, атаковавъ и уничтоживъ датскій флотъ въ самомъ Копенгагенскомъ портѣ, 2 апрѣля 1801 года, въ наказаніе за энергичное сопротивленіе Даніи ея самовластнымъ посягательствамъ, Англія принудила за тѣмъ Россію, Данію и Швецію согласиться на трактатъ, въ который влючила главнѣйшія постановленія того, что она называетъ своимъ морскимъ правомъ.

Но въ статьѣ о блокадѣ, она, казалось, отступила отъ своей суровости, или, скорѣе, она употребила тутъ свой прежній пріемъ: не отрицать основныхъ принциповъ международного закона, но втискивать туда нѣсколько новыхъ словъ, которыми, за тѣмъ, она пользуется, для нарушенія

потому что нельзя надѣяться, чтобы блокада продолжалась въ теченіи многихъ мѣсяцевъ, не подвергалась подобнымъ временнымъ перерывамъ. Въ силу именно этого принципа судъ оставался при томъ мнѣніи, что предшествовавшая блокада прекратилась (когда блокирующая эскадра была прогнана превосходною силою) и, началъ ее снова, онъ находить необходимымъ возобновить тѣ-же самыя вѣри, которыя уже употреблялись для доведенія объ ней свѣдѣній до нейтральныхъ державъ, посредствомъ ли офіціального объявленія или же, черезъ извѣстность факта. »

(*) См. *Researches historical and critical in maritime international law*, т. II, стр. 568; приведенное Ортоланомъ *loc. cit.* стр. 306.

тѣхъ-же принциповъ самымъ тираническимъ образомъ. Такъ, по крайней мѣрѣ наружно, она приняла опредѣленіе блокады, сдѣланное трактатами вооруженнаго нейтралитета 1780 года: «*Чтобы опредѣлить, что характеризуетъ блокированный портъ, это названіе даютъ только такому порту, гдѣ, по распоряженію нападающей державы, посредствомъ установленныхъ тамъ судовъ И достаточно близкихъ, существуетъ очевидная опасность для входа*».

Но она перемѣнила частицу рѣчи И на ИЛИ, и написала..... Посредствомъ установленныхъ тамъ судовъ или достаточно близкихъ (*)....

Эта, съ виду ничтожная, перемѣна имѣла, напротивъ, весьма важное значеніе; ее было достаточно, чтобы подмѣнить англійскою системою систему вооруженнаго нейтралитета, мнимою блокадою—блокаду дѣйствительную. Въ самомъ дѣлѣ, сдѣлалось не нужнымъ, чтобы суда были установлены; достаточно—чтобы они были довольно близки; а воюющій, единственный судья своихъ дѣйствій, можетъ находить, что суда довольно близки даже и въ то время, когда они будутъ весьма удалены; онъ считаетъ, что условіе имъ выполнено, волею скоро суда его, въ силу правъ предваренія и преслѣдованія, могутъ захватить всадѣ, гдѣ встрѣтатъ, нейтральныя суда, имѣющія назначеніемъ блокированное мѣсто или вышедшія изъ этого мѣста. Отсюда притязаніе, что одного крейсирующаго передъ берегомъ судна достаточно для блокады его, какъ-бы пространенъ онъ не былъ. Оно достаточно близко, чтобы захватывать всѣ нейтральныя суда, идущія въ мѣстамъ мнимо-блокируемымъ.

Эта игра словъ можетъ показаться пустою; однакоже она есть грустная дѣйствительность. Англійскій министръ, въ

(*) Эта конвенція была подписана въ С.-Петербургѣ $\frac{5}{17}$ іюня 1801 года. Нѣсколько пунктовъ было къ ней прибавлено въ Москвѣ, $\frac{2}{20}$ слѣдующаго октября. Актъ приступленія къ трактату Давиъ былъ подписанъ въ Москвѣ $\frac{18}{23}$ октября 1801 г. Приступленіе Швеціи совершилось въ С. Петербургѣ $\frac{18}{30}$ марта 1802 г. Всѣ эти акты находятся въ «*Recueil de Martens, suppl. t. II, стр. 192*». Главный трактатъ находится также въ *Mémoire de 1812, статья 84 стр. 128* и у *Lampredi Commerce des neutres, 11-я часть стр. 438*.

полномъ собраніи парламента, возобновилъ споръ Бридъ-Овсона (Brid'Oison) о раздѣлительной частицѣ рѣчи *или* и соединительной *и*, чтобы выяснитъ, что трактатъ 1801 года, былъ образцомъ искусства со стороны государственныхъ людей, его редактировавшихъ (*).

Именно при помощи этого толкованія, въ морской конвенціи 1801 г. Великобританія могла найти блокаду крейсерствомъ. Все, что я сказалъ въ предъидущихъ отдѣлахъ одинаково примѣняется и къ блокадѣ крейсерствомъ и достаточно для признанія того, что она существенно противна всѣмъ принципамъ международнаго закона, какъ основнаго, такъ и второстепеннаго. Можно прибавитъ къ этому весьма важное замѣчаніе, выведенное изъ существеннаго различія крейсерства отъ блокады.

Крейсерство состоитъ въ томъ, чтобы съ однимъ или нѣсколькими военными или частными вооруженными судами обозрѣвать извѣстныя пространства моря, болѣе или менѣе обширныя, съ цѣлью захватывать непріятельскія суда и препятствовать нейтральнымъ доставлять непріятелю предметы военной контрабанды. Оно можетъ производиться сильными эскадрами, но вообще, эта служба возлагается на мелкія суда и частныя крейсера. Пространство, въ которомъ одна шкуна учреждаетъ свое крейсерство, можетъ простираться на нѣсколько сотъ миль. Слѣдовательно, крейсерство есть неопредѣленное военное дѣйствіе, которое можетъ быть

(*) Пить удалился отъ дѣлъ вмѣстѣ съ лордомъ Гренвилемъ. Этотъ послѣдній сильно напалъ на англійскій кабинетъ по поводу конвенціи 1801 года, на которую онъ смотрѣлъ, какъ на содержащую уступки, способности уничтожить англійскую морскую систему, и, слѣдовательно, причинять страшнѣе громаднѣе вредъ. Но относительно блокады, благородный лордъ призналъ, что не было ни малѣйшаго сомнѣнія, что этою переменою одного слова, несмотря на его мелочность, сѣверныя державы согласились установить, во всей ихъ обширности, принципъ, поддерживаемые Англіею въ этомъ важномъ вопросѣ о морскихъ блокадахъ, и противъ которыхъ была направлена статья, въ томъ видѣ какъ она была редактирована въ обѣихъ нейтральныхъ конвенціяхъ. Тѣмъ не менѣе, ораторъ жаловался на недостатокъ предусмотрительности министерства, которое столь важный принципъ поставило въ зависимость отъ мелочной и почти не замѣтной перемены одной частицы рѣчи. См. Wheaton, *Histoire des progrès du droit des gens*, 4-e periode, § 9; и Ortolan *Diplomatie de la mer*. т. II, гл. XI.

безразлично исполняемо какъ частными крейсерами, такъ и военными судами. Блокада же, напротивъ, есть слѣдствіе завоеванія и продолжающагося владѣнія извѣстными частями непріятельской территоріи; это есть опредѣленное военное дѣйствіе, которое можетъ быть выполнено только военными судами. Существенный характеръ блокады есть опредѣленность мѣстъ судовъ; существенный характеръ крейсерства ихъ подвижность; сіе послѣднее, слѣдовательно, ни въ какомъ случаѣ не можетъ замѣнить первую. Такимъ образомъ, взявши для примѣра блокаду 1806 г., которая простиралась на всѣ берега отъ устьевъ Эльбы до Бреста, мы увидимъ, что для дѣйствительной блокады прибрежья этого протяженія понадобилось бы громадное число военныхъ кораблей, тогда какъ нѣсколько мелкихъ судовъ, одна канонерская лодка, вмѣстѣ съ частными вооруженными судами, были въ состояніи учредить крейсерство и захватывать всѣ суда, которыя они встрѣчали идущими къ этимъ берегамъ или выходящими изъ гаваней и портовъ, подвергшихся запрещенію.

Этимъ способомъ, съ малымъ числомъ военныхъ судовъ или даже вовсе безъ нихъ, блокада можетъ поддерживаться, но поддержка эта будетъ производиться частными крейсерами, которые, по международному обычаю, не уполномочены содѣйствовать такому военному предпріятію, а въ этомъ-то смыслѣ англійскій посланникъ въ Вашингтонѣ и утверждалъ, что взятая для примѣра блокада была поддержана достаточною силою.

Сверхъ того надо замѣтить, что блокада крейсерствомъ не можетъ существовать безъ дипломатическаго объявленія, вооруженнаго всею властью, которую ему даетъ англійская система. Въ сущности, это есть блокада *per notificationem*, но подъ другимъ именемъ; слѣдовательно, она противна всѣмъ международнымъ законамъ и должна быть осуждаема, какъ и всѣ мнимыя блокады, подъ какимъ бы именемъ не хотѣли скрыть ихъ.

Надобно сожалѣть, что декларація Парижскаго конгресса, 16 апрѣля 1856 г., не составлена яснѣе по вопросу о мнѣ-

мыхъ блокадахъ. Не трудно предвидѣть теперь уже, что эта декларація будетъ нарушена Англією въ этомъ самомъ пунктѣ и что эта держава захочетъ возобновить злоупотребленія мнимыхъ блокадъ, изъ которыхъ она умѣла извлекать такія большія выгоды. Въ этомъ случаѣ мирные народы имѣютъ только одно дѣйствительное средство для избѣжанія громаднхъ убытковъ, подобныхъ понесеннымъ съ 1805 по 1814 годъ, а именно: составить прочный союзъ, образовать одно крѣпко-связанное тѣло для сопротивленія насилию, и тогда, подобно тому какъ въ 1669 или въ 1780 годахъ, мнимыя блокады исчезнутъ.

МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Высочайшій смотръ флоту на Транзундскомъ рейдѣ 13 августа.—Извѣстія о плаваніи нашихъ военныхъ судовъ за границую: клиперъ «Изумрудъ» и фрегатъ «Свѣтлана».—*Военно-морское дѣло за границую.* (Извѣстіе о заказѣ Его Императорскимъ Высочествомъ Государемъ Наслѣдникомъ Цесаревичемъ фирмѣ Торнейкрофта яхты, съ ходомъ до 16½ узловъ въ часъ.—Нѣкоторыя подробности и наблюденія надъ судномъ этого рода, по имени *Miranda*.—*Inflexible*, броненосецъ Авліи, закладки 1873 года.—Вопросъ о системѣ его постройки).

Высочайшій смотръ флоту на Транзундскомъ рейдѣ 13 августа.

13 августа, русскій военный флотъ имѣлъ счастье представлять Его Величеству Государю Императору результаты годовичныхъ трудовъ своихъ по веденію порученной ему отрасли военнаго дѣла отечества и, поэтому случаю, видѣть на палубѣ его судовъ: Его Императорское Величество и Ихъ Высочества: Государя Наслѣдника Цесаревича, Государыню Цесаревну, Великихъ Князей: Николая Александровича, Владимира и Алексія Александровичей и Николая Николаевича Старшаго.

Многія недавнія событія, живо коснувшіяся общественнаго положенія нашихъ строевыхъ сотоварищей и, не боясь ошибиться, можно сказать, глубоко почувствованныя массою корпуса офицеровъ нашего флота, способствовали тому, чтобы столь привычное для каждаго русскаго чувство преданности Особѣ Государя, въ настоящемъ случаѣ, при появленіи Его Величества и Августѣйшихъ Особъ Императорскаго Дома на флотѣ, выразилось особеннымъ его желаніемъ, чтобы усерднѣйшее и отчетливѣйшее исполненіе долга службы показало, что флотъ стоитъ въ уровень съ тѣми

милостями въ нему Монарха, которыми ознаменовался нынѣшній годъ.

Хотя эти событія, способствовавшія возвышенію службы, такъ близки къ намъ по времени, что должны быть совершенно живы въ памяти каждаго изъ нашихъ читателей, тѣмъ не менѣе, мы находимъ, однако-же умѣстнымъ вкратцѣ перечислить ихъ.

Нынѣшній годъ на Черномъ морѣ развернулся на бомъ-бразъ-стенгѣ флагъ адмирала, долгое время ожидавшей тамъ этого украшенія, непременно свидѣтельствующаго о начавшейся болѣе высшей жизни русскаго флота, въ которой должны принять участіе также и моряки его. Такой-же флагъ, отнынѣ, имѣетъ осѣнять наше южное побережье Балтійскаго моря и Финскаго залива; съ скромнымъ назначеніемъ охранять доходы казны, тотъ, вновь появившійся флагъ многимъ изъ русскихъ моряковъ доставитъ возможность постоянно служить морскому дѣлу и, въ случаѣ нужды, явиться уже непосредственно въ боевые ряды флота во всеоружіи морской опытности и тонкаго знакомства съ условіями плаванія вдоль береговъ Россіи. Почти наканунѣ настоящей лѣтней кампаніи нашего флота объявлена была Монаршая милость объ увеличеніи содержанія строевыхъ офицеровъ, по случаю которой Его Высочество Генераль-Адмиралъ, во время пребыванія своего въ Николаевѣ, какъ Августѣйшій глава русскаго флота и совершенно выражая тѣмъ чувства моряковъ, два раза изволилъ выразиться, что морякамъ приходится благодарить Государа Императора за эту милость Его (*).

Наконецъ, вслѣдствіе самаго недавняго пребыванія въ Англіи Его Императорскаго Высочества Государа Наслѣдника Цесаревича, доходившіе въ Россію слухи о томъ, что Его Высочество довольно значительное время посвящаетъ предметамъ, относящимся до морской службы, также не могли не вызвать у нашихъ моряковъ весьма понятнаго удоволь-

(*) № 7 «Морск. Сб.» Морская Хроника. «Пребываніе Е. И. В. Генераль-Адмирала въ Николаевѣ и на Черномъ морѣ».

ствія. Однимъ словомъ, все способствовало тому, чтобы Высочайшій смотръ флоту, 13 августа 1873 года, былъ запечатлѣнъ оттѣнкомъ особеннаго бодрого и довольнаго настроенія духа всѣхъ въ немъ участвовавшихъ, и такое желанное и, можно сказать, дорогое для всякаго военнаго общества, настроеніе, не омрачилось ни однимъ печальнымъ фактомъ, случайность которыхъ столь возможна, при подобныхъ обстоятельствахъ, когда вызываются къ дѣйствию и пускаются въ ходъ громадныя приводы механизма, назначеніе котораго служить государственнымъ и народнымъ цѣлямъ (*).

Русскій смотръ 13 августа, какъ ясно начался, такъ же ясно и кончился.

Сказавъ эти нѣсколько предварительныхъ словъ, мы приступимъ теперь къ передачѣ фактической стороны того, какимъ образомъ Государю Императору было угодно сдѣлать смотръ Своему флоту, и какимъ образомъ флотъ представился своему Государю.

Его Императорскому Величеству благоугодно было назначить нынѣшній годъ смотръ флоту на такъ называемомъ Транзундскомъ рейдѣ. Этотъ обширный, закрытый со всѣхъ сторонъ шхерными островами, плесъ, лежащій отъ Кронштадта миляхъ въ 60 къ западу, давно уже служитъ постояннымъ лѣтнимъ мѣсторасположеніемъ главнѣйшей части нашего флота. Не разъ уже этотъ рейдъ бывалъ свидѣтелемъ Высочайшихъ смотровъ и другихъ, подобныхъ торжествъ и даже военныхъ событій. Такъ, между прочимъ, въ 1867 году на этомъ рейдѣ русскіе моряки принимали своимъ гостемъ извѣстнаго американскаго адмирала—Фаррагута.

Въ 1855 году на томъ-же рейдѣ стояли, бывшіе въ то время не столь пріятными для Россіи гостями,—воевавшіе съ нами англичане. Именно отсюда, съ англійскихъ фрегата, корвета и канонерской лодки (всѣ винтовыя) снаряжена

(*) Для примѣра, напомнимъ случай при салютѣ, происшедшій на смотре англійскаго флота, 23 іюня, въ честь шаха персидскаго. М 8 «Морск. Сб.» Морск. хроника стр. 76

была извѣстная экспедиція 1 іюля, сдѣлавшая, впрочемъ, весьма неудачное покушеніе проникнуть черезъ узкость Транзунда къ Выборгу (*). Вообще, Транзундскій рейдъ всегда имѣлъ и будетъ имѣть стратегическое значеніе для морскихъ силъ, по причинѣ близости своей къ нашей столицѣ и совершенной невозможности быть защищаемымъ чѣмъ либо инымъ, кромѣ военныхъ судовъ. Онъ представляетъ собою непремѣнный базисъ морскихъ дѣйствій, какъ оборонительныхъ, такъ и наступательныхъ по отношенію къ Выборгу, а потому, какъ подступы къ этому рейду съ моря, такъ и проходы съ него къ Выборгу служили и служатъ предметомъ самаго тщательнаго стратегическаго изученія...

Дня за три до Высочайшаго смотра 13 августа, объявлено было, что на Транзундскій рейдъ, изъ Кронштадта, Его Императорское Величество изволить прослѣдовать на новой паровой яхтѣ «Держава», сдѣлавъ предварительно, наканунѣ смотра въ ночь, переходъ изъ Ораніенбаума на большой Кронштадтскій рейдъ на малой паровой яхтѣ «Александрія».

Для благополучнаго совершенія этого перехода Кронштадтскимъ портомъ было выполнено слѣдующее:

Ораніенбаумская пристань и вся дамба, ведущая къ ней, до дворцоваго проспекта, была освѣщена фонарями.

Извѣстно, что фарватеръ отъ Ораніенбаумской пристани и до выхода съ Большаго Кронштадтскаго рейда въ море представляетъ ломаную линію, направляясь сначала на сѣверъ, а за тѣмъ, противъ южнаго угла военной гавани и по малому рейду, поворачивая на западъ, и за Кроншлотомъ—на юго-западъ. По первому изъ этихъ курсовъ, т. е. отъ пристани и до поворота на малый рейдъ, слѣдовательно, на протяженіи около 7 верстъ, были поставлены пять небольшихъ пароходовъ и два катера съ красными и бѣлыми огнями. По второму направленію, отъ военнаго угла и до бѣлой бочки противъ купеческихъ воротъ, стояли три ка-

(*) «Морск. Сб.» т. XVII. 1855 г. стр. 108.

тера съ красными огнями. Наконецъ, на Большомъ рейдѣ стояло по катеру: у NW отмели Кроншлота съ краснымъ огнемъ и у каждой изъ выходныхъ съ рейда бочекъ, съ огнями, по правиламъ лодии, т. е. у южной бочки съ бѣлымъ, а у сѣверной—красной съ краснымъ огнемъ. На катерахъ огни поднимались на мачтахъ и при проходѣ яхты «Александрія» суда освѣщавшія путь отъ Ораніенбаума и до военного угла, жгли фальшфейеры. По приближеніи же яхты къ военному углу должна была освѣтиться точно также и стѣнка гавани.

Для обозначенія пути отъ Кронштадта и до Транзунда назначено было восемь большихъ паровыхъ судовъ, имѣвшихъ обязанностью въ продолженіи всей ночи держать на форъ-брамъ-стенгѣ два яркихъ бѣлыхъ огня и пары готовыми. Распределение этихъ судовъ было слѣдующее:

По срединѣ фарватера между Толбухинымъ маякомъ и Стирсудденскими мелями назначено было мѣсто для парохода «Онега».

Стирсудденскія мели въ Финскомъ заливѣ обозначаютъ мѣсто, около котораго суда, идущія отъ востока въ шхеры, обыкновенно уклоняютъ свой курсъ вправо, ближе къ N. Близъ этихъ мелей, по восточную отъ нихъ сторону, поставленъ былъ пароходо-фрегатъ «Смѣлый». По проходѣ яхты «Держава» этотъ пароходъ долженъ былъ сниматься съ явора и слѣдовать въ Транзундъ, для участія на Высочайшемъ смотру, а по окончаніи его обязанъ былъ снова занять свое мѣсто заранѣе.

Для обозначенія, слѣдующихъ къ западу отъ Стирсудденскихъ мелей,—банокъ, носящихъ названіе Киръ и Уварова, назначенъ былъ транспортъ «Красная Горка».

Почти по срединѣ разлога залива, между матерымъ берегомъ и островомъ Біорк-э, въ вершинѣ котораго лежитъ островъ Равица и довольно узкій проходъ въ каналъ Біорк-э Зунда, расположилась, фута на три ниже поверхности воды, весьма опасная каменистая банка, по имени Верко-матала. Днемъ, входящія въ Біорк-э-Зундъ суда обыкновенно держатъ на Равицу, наблюдая при этомъ не приближаться къ

правому, матерому берегу, — такъ какъ отъ него въ море тоже выдаются банки, и вообще глубина нѣсколько сомнительна, — и, въ тоже время, подаваясь влѣво не створятъ, однакоже, Равицу съ довольно возвышенною, неправильнаго вида, грудю каменьевъ, отдѣляющуюся отъ восточнаго берега Біорк-э, для того чтобы не попасть на Верко-маталу. Однимъ словомъ безопасный курсъ идетъ весьма близко къ указанному створу, но по восточную его сторону, или, говоря иначе, самый легкій входъ въ Біорк-э-Зундъ обозначается видомъ Равицы не много въ правой сторонѣ отъ названной выше груды каменьевъ. Ночью распознать этотъ видъ, конечно, нельзя, а потому, по восточную сторону Верко-маталы поставлена была шкуна «Секстанъ».

Пройдя Равицу, шхерный фарватеръ представляетъ поворотъ около, довольно далеко выдающагося отъ мыса Вирто-неми къ SW, рифа; тутъ должна была стоять винтовая лодка «Осетръ». Обыкновенно здѣсь, входящія съ моря суда встрѣчаются лодчанами и провожаются ими далѣе, почти прямо на N. Въ каналѣ Біорк-э-Зунда, стоя по серединѣ фарватера, указывала путь лодка «Буанъ».

Идучи Біорк-э-Зундомъ материкъ на сѣверѣ не представляетъ никакого примѣтнаго пункта, по которому можно было бы править легко и увѣренно, а между тѣмъ впереди нмѣются: одинъ надводный камень и двѣ банки: Поянкиви и Яика маталы; приходится проходить между двумя послѣдними. По западную сторону Поянкиви долженъ былъ стоять пароходъ «Волга» и, наконецъ, пароходъ «Дивиръ», — стоя почти на Транзундскомъ рейдѣ, а именно: уже по восточную сторону того длиннаго полуострова, который отдѣляетъ Выборгскую губу, съ цѣлымъ архипелагомъ острововъ внутри ее, отъ Финскаго залива, — передавалъ, слѣдовавшую Императорскую яхту прямо на видъ эскадры. Эти два послѣдніе парохода, по проходѣ яхты, должны были дѣйствовать также какъ и «Смѣлый». Суда-же: «Буанъ», «Осетръ», «Секстанъ» и «Красная Горка» должны были оставаться на своихъ мѣстахъ въ ожиданіи возвращенія яхты «Держава» изъ

Транзунда въ Кронштадтъ, которое должно было случиться въ ночь съ 13 на 14 августа.

Въ видѣ общаго наставленія судамъ, расположеннымъ въ морѣ у мелей, имъ было предписано, по усмотрѣніи огней яхты, слѣдовавшей съ Государемъ Императоромъ, начать жечь фальшфейеры, черезъ каждыя пять минутъ, а при проходѣ яхты освѣщать фальшфейерами же борта. При этомъ обращалось вниманіе, что яхта «Александрія» и пароходъ «Нева» отправятся изъ Кронштадта и будутъ возвращаться изъ Транзунда ранѣе яхты «Держава».

Пароходо-фрегатъ «Храбрый» назначенъ былъ для адмираловъ и офицеровъ морскаго вѣдомства, желавшихъ быть на Высочайшемъ смотру, для чего пароходъ этотъ отправился изъ Кронштадта прямо въ Транзундъ 12 числа въ 11 часовъ утра.

Такимъ образомъ готовился Кронштадтъ встрѣтить и проводить по морю Его Императорское Величество. Какъ-же въ дѣйствительности происходило прослѣдованіе Государя Императора черезъ Кронштадтъ 12 августа, видно изъ слѣдующей корреспонденціи отъ 13 числа, появившейся въ 178 номерѣ «Русскаго Инвалида».

«Вчерашній день въ Кронштадтѣ», говорится въ этой газетѣ, «было большое празднество: въ ночь съ 12-го на 13-е августа, ожидался проѣздъ Государя Императора черезъ Кронштадтъ въ Транзундъ на смотръ флота.

Вечеръ былъ чудный, море стояло тихое. Публика начала съѣзжаться съ 10-ти часовъ на Купеческую стѣнку, а пѣшеходы массаами спѣшили занять мѣста и посмотреть на Императорскій кортежъ при великолѣпной иллюминаціи на морѣ. Картина моря представляла, дѣйствительно, превосходный видъ: вдали виднѣлись огни иллюминированной ораніенбаумской пристани; на Большомъ и Маломъ рейдахъ покачивались суда, изукрашенные огнями; между судами, на Большомъ рейдѣ, виднѣлась новая Императорская яхта «Держава», предназначенная для переѣзда въ Транзундъ.

Ровно въ 11¹/₂ часовъ ночи, зажглись бенгальскіе огни и загорѣлся везель, освѣтившій пристань; вслѣдъ за тѣмъ,

на морѣ, по пути отъ Ораніенбаума къ военному углу Кронштадта, въ нѣсколькихъ мѣстахъ также засвѣтились бенгальскіе огни и фонари на судахъ. Когда вортель поровнялся съ военнымъ угломъ, стѣнка гаваней освѣтилась фальшфейерами и вензелями Государя Императора, зажигаемыми по мѣрѣ движенія Царскаго поѣзда. Когда поѣздъ поровнялся съ фортомъ Менщикова и съ Купеческою стѣнкою, воздухъ огласился громкими криками «ура!» Народъ, одѣтый по праздничному, снявъ шапки, посыпалъ добрыя пожеланія Виновику праздника».

Пока совершается этотъ переходъ яхты «Держава» ко флоту, попытаемся вкратцѣ очертить суда, вмѣстѣ съ современнымъ ихъ значеніемъ, готовившіяся предстать на смотръ Его Императорскому Величеству. При этомъ, прежде всего мы должны оговориться, что все послѣдующее есть результатъ совершенно частнаго, личнаго нашего изслѣдованія свойствъ и признаковъ судовъ нашего флота, въ сравненіи съ существующими иностранными образцами. Нѣкоторая практика въ дѣлѣ сравнительнаго изученія военныхъ флотовъ позволяетъ намъ не упускать случая, и, перечисляя имена судовъ, бывшихъ на Высочайшемъ смотру 13 августа, сказать нѣсколько словъ о значеніи ихъ типовъ.

Но замѣтимъ, однакоже, что этотъ, предполагаемый нами очеркъ не имѣетъ въ виду специалистовъ, для которыхъ онъ можетъ быть развѣ только программой.... Самое описаніе судовъ въ нашей морской литературѣ появлялось, но сравнительныхъ изслѣдованій намъ не приходилось встрѣчать, а между тѣмъ извѣстно, что въ военномъ дѣлѣ все имѣетъ цѣну только относительную. Это перечисленіе мы начнемъ съ судовъ, собственно въ боевомъ отношеніи наименѣе важныхъ и. за тѣмъ, постепенно переходя къ болѣе полезнымъ для боевыхъ цѣлей войны и болѣе сильнымъ, въ концѣ мы поставимъ суда, назначеніе которыхъ заключается въ рѣшеніи участи сраженій.

Прибѣгнувъ къ такому приему, изъ бывшихъ на Высочайшемъ смотру судовъ, на первомъ мѣстѣ придется поставить пять парусныхъ яхтъ: «Викторія», «Забава», «Никса», «Волна»

и «Кадетъ». Въ Англии этого рода суда, большею частью принадлежа частнымъ лицамъ, насчитываются десятками сотенъ. Въ случаѣ войны, по всей вѣроятности, парусныя яхты даже не будутъ и вооружаться, но въ мирное время, для подготовленія моряковъ, онѣ не замѣнимы. Каждому бывавшему на морѣ знакомо то чарующее впечатлѣніе, которое производитъ даже большой корабль, когда на немъ плывешь подъ парусами при ровномъ вѣтрѣ. На яхтѣ всякій переходъ возбуждаетъ такое-же чувство. Плаваніе подъ парусами дѣйствуетъ на моряка непримѣрно освѣжительно, и эта свѣжесть впечатлѣнія, кто ее испробовалъ, остается въ человѣкѣ на всю жизнь. Надо думать, что такое животворное дѣйствіе паруснаго судна на развитіе морскаго духа признается всѣмъ міромъ, потому что вездѣ мы видимъ, что учащихя морскому дѣлу, только что вступающихъ въ морскую жизнь, непременно, и большею частью прежде всего, знакомятъ съ парусными плаваніями. Въ нашей учебной эскадрѣ, готовящей будущихъ офицеровъ флота, состоитъ три парусныхъ вымпела: корветъ «Гиліякъ» и яхты: «Забава» и «Кадетъ»; на первомъ изъ этихъ судовъ лѣтомъ текущаго года плавалъ Его Высочество Великій Князь Константинъ Константиновичъ. Парусныя суда въ составѣ нашего флота представляютъ отличное средство для изученія фізіономіи входовъ съ моря въ шхеры и въ порты Финскаго залива, такъ какъ только имъ, за исключеніемъ спеціально назначаемыхъ для изученія фарватеровъ судовъ, приходится по нѣскольку разъ приходиться на видъ одного и того-же мѣста, слѣдуя куда-нибудь лавировкою, или же въ продолженіи долгихъ часовъ оставаться въ виду извѣстной мѣстности, заштилевавъ тамъ.

Почти одинаковое съ яхтами значеніе имѣетъ и корветъ «Гиліякъ», первое по величинѣ парусное судно отряда морскаго училища и представляющее собою одиночный образчикъ особаго типа.

Отъ судовъ, могущихъ приносить пользу боевому морскому дѣлу, только какъ средство къ развитію любви и привычки къ морю, мы переходимъ къ разряду такихъ, въ которыхъ всякій военный флотъ и вообще каждая страна, имѣющая побережье,

нуждается для выполненія извѣстнаго матеріальнаго труда; на Высочайшемъ смотрѣ представителями этого рода судовъ были пароходы: «Великій Князь Алексій», «Ильмень», «Опытъ», «Славянка», «Работникъ», «Волга» и «Двѣпръ». Все это суда желѣзныя, и въ случаѣ нужды могущія оказать значительныя услуги, какъ средство сообщеній между фортами, судами и даже городами.

Самыми слабыми представителями боевой силы, по нашему мнѣнію, слѣдуетъ считать канонерскія лодки, которыя на смотрѣ представлялись «Прибоекъ» и «Забіакою». Можетъ показаться, пожалуй, страннымъ переходъ къ боевымъ судамъ приведеніемъ именъ двухъ старыхъ канонерскихъ лодокъ, выстроенныхъ изъ дерева. Но, при этомъ мы имѣемъ въ виду только типъ, а не частный образецъ. Извѣстно и всѣми признано, что для дѣйствій около мелководныхъ береговъ канонерскія лодки въ особенности пригодны. Англичане, въ настоящее время, чрезвычайно дѣятельно занимаются постройкою канонерскихъ лодокъ изъ желѣза, съ однимъ 10 дюймовымъ орудіемъ на носу. Но лодки эти не бронированы и является еще вопросъ: на сколько выгодно имѣть артиллерію способную съ разстоянія 100 сажень пробивать 12 дюймовую броню и, въ то-же время, самому быть защищеннымъ только отъ пуль? Говоря вообще, хорошо ходящая деревянная канонерка съ круговымъ обстрѣломъ, (котораго англійскія лодки типа *Staunch* или голландскія— типа *Hydra* не имѣютъ), съ однимъ, 6 дюймовымъ наръзнымъ орудіемъ и двумя меньшими, повидимому, вполне способна вступить въ состязаніе съ лодками иностраннаго образца, такъ какъ такая лодка можетъ разсчитывать на выгоды, во-первыхъ: большей управимости своей артиллеріи, и, во-вторыхъ, большей плавучести. Канонерскія лодки съ современною артиллеріею могутъ весьма способствовать выработкѣ предпринимчивыхъ судовыхъ командировъ, такъ какъ онѣ гораздо подвижнѣе, какъ бы то ни было другихъ судовъ. Это давно сказано, еще Гривелемъ, въ его сочиненіи «О морской войнѣ».

По своему боевому значенію выше канонерскихъ лодокъ стоятъ, бывшіе на смотрѣ 13 августа: пароходо-фрегаты:

«Храбрый», «Владимиръ», «Смѣлый» и «Рюрикъ»; дагѣ корветы: «Гридень», «Воевода», «Бояринъ» и «Варягъ»; клиперъ «Алмазъ» и фрегатъ «Свѣтлана».

Въ Крымскую войну пароходо-фрегатъ «Владимиръ» доказалъ свою пригодность не только вступать въ бой, но даже и одерживать побѣды; кромѣ того суда эти обладаютъ средствами быстро переносить болѣе или менѣе значительный десантъ въ любой пунктъ балтійскаго побережья.

Деревянные винтовые суда имѣютъ еще большую способность къ артиллерійскому дѣлу и, кромѣ того, могутъ быть употреблены, какъ океанскіе крейсера и доставляютъ средства поддерживать въ нашемъ флотѣ знанія морскаго дѣла для океанскихъ плаваній. Рѣдко случается, чтобы у дальнихъ береговъ Китая или Японіи появлялись военныя суда болѣе сильнаго ранга, чѣмъ тѣ, которыя представляются нашими корветами и фрегатами, по крайней мѣрѣ такъ было до сихъ поръ. Англійскій броненосецъ *Ocean*, стоявшій на станціи въ Японіи, представляетъ исключеніе. Англія не останавливается и теперь въ постройки деревянныхъ корветовъ и шлюповъ; послѣдніе ея корветы по силѣ артиллеріи не превосходятъ наши; только, если вѣрять отчетамъ, ходъ ихъ, достигая 13 узловъ на пробѣ, значительно больше, чѣмъ ходъ нашихъ корветовъ. Но само собою разумѣется, что въ машинномъ дѣлѣ англійскіе заводчики всегда стояли впереди нашихъ. О фрегатѣ «Свѣтлана» можно замѣтить, между прочимъ, что его орудія съ разстоянія 100 саж. пробиваютъ плиту брони въ 9 дюймовъ толщиною.

Припоминая исторію того, чему служили наши винтовые крейсера со времени ихъ появленія, слѣдуетъ сказать, что они принимали участіе въ упроченіи за Россією крайнихъ восточныхъ предѣловъ ея, служили практическою школою для офицеровъ и матросовъ и, наконецъ, ихъ демонстрація 1863 года была совершенно встати и удачна.

Въ 1860 году воды морей впервые начали поддерживать мореходныя броненосныя суда. Въ этомъ году Франція спустила *Gloire*, Англія—*Warrior*. Въ 1863 году пришелъ въ

Россію ея первый броненосецъ «Первенецъ», строившійся въ Англіи, и тогда-же былъ спущенъ на воду, и собственной постройки броненосный фрегатъ «Севастополь». На Высочайшемъ смотру «Первенца» не было, стояли же русской постройки, кромѣ броненосныхъ фрегатозъ «Севастополь» и «Петропавловскъ», еще слѣдующіе броненосцы: спущенные въ 1864 году батарен: «Не тронь меня» и «Кремль»; мониторы: «Ураганъ», «Тифонъ», «Стрѣлецъ», «Перунъ», «Вѣщунъ», «Болдунъ» и «Лава»; двухбашенныя лодки,—спущенная въ томъ-же 1864 году—«Смерчъ» и въ 1867 году—«Чародѣйка» и «Русалка»; двухбашенные фрегаты: «Адмиралъ Чичаговъ» и «Адмиралъ Спиридовъ» и трехбашенные—«Адмиралъ Лазаревъ» и «Адмиралъ Грейгъ».

Иностранцы, говоря о русскихъ броненосцахъ, приравниваютъ наши фрегаты «Петропавловскъ» и «Севастополь» къ первымъ изъ своихъ судовъ, покрытыхъ броней, а именно: *Warrior*'у и *Black-Princ*'у; эти названныя суда покрыты 4½ дюймовою броней и въ этомъ, дѣйствительно, существуетъ равенство ихъ съ нашими; но у нашихъ первыхъ броненосцевъ броневое прикрытіе простирается по всему борту, тогда какъ у иностранныхъ судовъ того-же типа ватерлинія закрыта только частью, и кромѣ того артиллерія у насъ сильнѣе. Не вдаваясь въ подробности, достаточно будетъ указать, однакоже, для примѣра, что на *Warrior*'н съ разстоянія 100 саж. только 4 пушки пробиваютъ 8 дюймовую броню, на французскомъ *Gloire* вовсе не предполагалось ставить такихъ орудій, на «Севастополѣ» же орудій, пробивающихъ съ того-же разстоянія 9 дюймовую броню,—десять, а на «Петропавловскѣ»—двадцать.

Искусство военнаго кораблестроенія совершенствуется весьма медленно; кромѣ громадной стоимости нововведеній, когда является идея о нихъ, она требуетъ для своего принятія или оправданія на опытѣ, что было, напримѣръ, въ случаѣ съ мониторами, или же—настоячивой пропаганды. Въ то время, когда у насъ начинали строиться «Кремль» и «Не тронь меня», въ Англіи изготовлялся *Defence*—такъ же какъ и наши названныя броненосцы, не столь дорогое су-

дно, какъ его предшественники. Такъ какъ наши *Defence's* («Кремль» и «Не тронь меня») были болѣе поздними судами, то естественно, что то, чего стремились достигнуть постройкою *Defence'a* должно было быть достигнуто у насъ въ большей степени. Дѣйствительно, наши суда представляютъ болѣе сильную артиллерію, меньшее углубленіе и большую поворотливость, но, опять-таки, въ ходѣ, они уступаютъ своимъ англійскимъ прототипамъ.

Англичане заявляютъ, что типъ *Defence'a* ими усовершенствованъ спускомъ въ 1870 году цѣлаго ряда судовъ, такъ называемаго типа *Audacious* (суда эти прозваны въ Англiи «дерзкимъ» типомъ, прямое значеніе слова *audacious*, такъ какъ они оправдываютъ, по мнѣнію англичанъ, такое прилагательное многими своими качествами, какъ архитектурными такъ и военными). Выполненныя усовершенствованія, стоявшія 9 лѣтнихъ трудовъ специалистовъ, выражаются, между прочимъ, въ слѣдующемъ: *Defence* имѣлъ броню въ $4\frac{1}{2}$ д.—*Audacious*—6 дюймовъ; у *Defence'a* только половина длины борта прикрыта броней, у *Audacious'a*—вся. Высота портовъ *Defence'a* $7\frac{1}{2}$ футъ, у *Audacious'a* 8 и $16\frac{1}{2}$ футъ. Уголъ обстрѣла орудій *Defence'a* 60° , у *Audacious'a*— 360° . *Defence* безъ двойнаго дна, *Audacious* съ двойнымъ и т. д.

Въ послѣдующихъ произведеніяхъ русскаго броненоснаго судостроенія,—если взглянуть на наше слѣдующее бортовое судно «Князь Пожарскій», и на башенные фрегаты—можно увидѣть, что усовершенствованія эти имѣлись въ виду и у насъ. Но, рассматривая послѣднія наши броненосныя постройки, вѣдется, слѣдуетъ заключить, что башенная система у насъ приняла господствующее значеніе, бортовыя же суда вовсе оставлены и болѣе не строятся. И мы теперь перейдемъ къ судамъ башеннымъ, находившимся 13 числа на Высочайшемъ смотру.

Всѣмъ извѣстны тѣ крайнія обстоятельства, при которыхъ состоялось рѣшеніе приступить къ постройкѣ однобашенныхъ мониторовъ американской, или г. Эриксона системы. Съ 1863 года стратегическое значеніе такихъ мониторовъ нѣсколько измѣнилось, такъ какъ въ американскую войну бор-

товныя суда еще не носили нынѣшней ихъ громадной артиллеріи. Но надо полагать, однако-же, что въ закрытыхъ водахъ наши мониторы вполне способны, съ надеждою на успѣхъ, принять сраженіе съ большинствомъ изъ существующихъ бортовыхъ броненосцевъ, потому что броневое прикрытіе ихъ не слабѣе прикрытія большей части иностранныхъ бортовыхъ судовъ, артиллерія-же, состоящая изъ 9 дюймовыхъ наръвныхъ орудій, только относительно не многихъ уступить въ своей силѣ. Въ Англіи имѣются усовершенствованные мониторы, назначеніе которыхъ—разрушеніе первоклассныхъ броненосныхъ крѣпостей. Постройки 1863 года, конечно, не могутъ идти съ ними въ сравненіе. Впрочемъ, одно преимущество бортовыхъ свѣсовъ американской системы мониторовъ, выказавшееся при самомъ первомъ сраженіи *Monitor'a* съ *Merrimac'омъ*, и подтвержденіе котораго проявляется и теперь, состоитъ въ томъ, что мониторы менѣе другихъ судовъ, не имѣющихъ свѣсовъ, боятся таранныхъ ударовъ. Еслибы это качество можно было подтвердить какими-либо дѣйствительно боевыми или же случайными опытами въ болѣе широкомъ размѣрѣ, то наша мониторская система приобрѣла бы за себя много сторонниковъ, такъ какъ опасность отъ соприкосновенія судовъ, съ успѣхами броненоснаго судостроенія, чрезвычайно возрасла.

Двухбашенныя лодки «Смерчъ», «Чародѣйка» и «Русалка», представляютъ переходъ отъ мониторовъ къ мореходнымъ башеннымъ фрегатамъ. Не имѣя бортовыхъ и концевыхъ свѣсовъ, онѣ обладаютъ болшею способностью совершать морскіе переходы; вообще-же имѣютъ значеніе судовъ болѣе сильныхъ, чѣмъ мониторы, по большому числу носимыхъ ими орудій.

Самыми сильными и современными судами на Высочайшемъ смотрѣ 13 августа были башенныя фрегаты. Объ нихъ въ нашей морской литературѣ говорилось еще весьма мало, тогда какъ обо всѣхъ остальныхъ броненосцахъ, относительно главнѣйшихъ основаній ихъ постройки, съ рисунками расположенія брони, можно найти свѣдѣнія въ нѣсколькихъ статьяхъ «Морскаго Сборника», между прочимъ, въ январскихъ нумерахъ 1864 и

1865 годовъ. На Московской выставкѣ 1872 года была выставлена модель фрегата «Мининъ» и въ баталогѣ морскаго отдѣла находятся нѣкоторыя данныя объ этомъ фрегатѣ. О башенныхъ фрегатахъ, носящихъ имена нашихъ славныхъ адмираловъ, однимъ изъ капитановъ флота намъ общава специальная статья, а потому теперь мы замѣтимъ только, что начало идеи ихъ постройки, какъ кажется, слѣдуетъ искать въ идеяхъ сооруженія извѣстныхъ иностранныхъ башенныхъ фрегатовъ. *Prince Albert*, *Monarch*, и *Captaine*. Изъ описанія германскаго строящагося башеннаго фрегата *Borussia*—помѣщеннаго въ «Морск. Сб.» № 3 1873 г. видно, что идея постройки нашихъ башенныхъ фрегатовъ раздѣляется и нашими сосѣдями, что выражается у нихъ даже самыми послѣдними, еще не спущенными произведеніями искусства военнаго судостроенія. Не мѣшаетъ сказать также, что названные выше англійскіе броненосцы спущены на воду въ промежутокъ времени между 1864 и 1869 годами, тогда какъ наши башенные фрегаты сошли со стапеля въ 1867 и 1868 годахъ.

Таковъ, въ общихъ чертахъ, былъ флотъ, ожидавшій 13 августа прибытія на Транзундскій рейдъ Государя Императора. Рейдовое расположеніе эскадры было обыкновенное, принимаемое флотомъ при Высочайшихъ смотрахъ на Транзундскомъ рейдѣ. Суда флота стояли по линіямъ параллелограмма, большая діагональ котораго, параллельная острову Соніонъ-Сари, ограничивающаго рейдъ съ восточной стороны, протягивалась по меридіану, а малая діагональ шла по параллели. На сторонахъ основнаго параллелограмма стояли суда въ слѣдующемъ порядкѣ: въ N-мъ углѣ «Севастополь», подъ флагомъ начальника 1-го отряда практической эскадры, контръ-адмирала Эрмана; на NO сторонѣ: «Ураганъ», «Тифонъ», «Стрѣлецъ», «Перунъ», «Вѣщунъ», и «Колдунъ»; въ O-мъ углѣ параллелограмма пароходо-фрегатъ «Владиміръ», подъ флагомъ начальника 2-го отряда практической эскадры, контръ-адмирала Пузино; на SO сторонѣ:—«Лава», «Смерчъ», «Чародѣйка», «Русалка», и «Не тронь меня»; въ S-мъ углѣ «Кремль», подъ брѣйдъ-вымпеломъ начальника учебно-артиллерійскаго отряда, капитана 1 ранга Селиванова; на SW сторонѣ:—«Ад-

миралъ Грейгъ», «Адмиралъ Чичаговъ», «Адмиралъ Лазаревъ» и «Адмиралъ Спиридовъ»; въ W углѣ квадрата—«Варягъ», подъ флагомъ начальника отряда морскаго училища, контръ-адмирала барона Майделя; на NW-й сторонѣ—«Алмазъ», «Гилъязъ», «Воевода», «Бояринъ» и «Свѣтлана». Къ основнымъ сторонамъ параллелограмма прибавлялись еще линіи судовъ, а именно: къ NO сторонѣ, по внѣшнюю сторону диспозиціи, присоединялось два ряда судовъ; въ первомъ стояли: «Гридень» на одномъ меридіанѣ съ «Севастополемъ», потомъ: «Забіяка», «Прибой», «Кадетъ», «Забава», «Викторія», «Волна» и «Нисса», послѣдняя на одной параллели съ «Вещуномъ». Въ третьемъ NO-мъ ряду размѣщались: пароходы «Великій Князь Алексій», «Ильмень», «Опытъ» и «Славянка». SW сторона параллелограмма также имѣла три ряда судовъ; первый изъ нихъ состоялъ изъ пароходовъ: «Храбрый» на одной параллели съ фрегатомъ «Адмиралъ Чичаговъ», «Смѣлый», «Двѣпръ» и «Волга», послѣдній въ SW отъ «Кремля». Въ третьемъ SW ряду стояли: «Работникъ» къ W отъ «Смѣлаго» и «Рюрикъ» на линіи «Кремля» и «Двѣпра». Во второмъ ряду SO стороны параллелограмма расположились восемь яхточекъ С.-Петербургскаго рѣчнаго Яхтъ-клуба, одна маленькая винтовая шкуна «Лина» Императорскаго Яхтъ-Клуба и нѣсколько пароходовъ съ публикою, пришедшихъ изъ Выборга полюбоваться морскою картиною Высочайшаго смотря флоту. Внутри параллелограмма диспозиціи на броненосномъ фрегатѣ «Петропавловскъ», стоявшемъ на одной параллели съ флагманскими судами «Владиміръ» и «Варягъ» ближе къ послѣднему, такъ чтобы въ центрѣ флота, на той-же параллели, было мѣсто для Императорской яхты «Держава», развѣвался флагъ начальника всей эскадры, вице адмирала, генералъ-адъютанта Бутакова.

По счастливому стеченію обстоятельствъ,—какъ справедливо замѣчаетъ «Кронштадтскій Вѣстникъ» въ своемъ № отъ 15 августа, откуда мы, главнымъ образомъ, и заимствуемъ свѣдѣнія о расположеніи судовъ на Высочайшемъ смотрѣ и обо всемъ тамъ происходившемъ 13 августа,—Императорская паровая яхта «Штандартъ» и колесный пароходо-фрегатъ

«Рюрикъ», вышедшіе изъ Копенгагена въ пятницу, 10-го августа утромъ, съ Ихъ Императорскими Высочествами Государемъ Наслѣдникомъ Цесаревичемъ, Великою Книгинею Цесарицею и Ихъ Августѣйшими дѣтьми, прибыли въ Транзундъ за полтора часа до прихода яхты Его Величества. По прибытіи на рейдъ, «Штандартъ» занялъ мѣсто, на идущей по меридіану діагонали диспозиціи флота, къ сѣверу отъ мѣста яхты «Держава». Между «Штандартомъ» и «Державою», по обѣ стороны діагонали, стояли паровыя яхты «Стрѣльна» и «Нева». Императорская яхта «Александриѣ» ожидала прибытія Государя Императора во флоту, стоя на центральной діагонали диспозиціи нѣсколько къ востоку отъ мѣста яхты «Держава».

Изъ Ораньенбаума на яхту «Держава» Его Императорское Величество прибылъ въ 12 часу по полудни 12 августа въ сопровожденіи Ихъ Императорскихъ Высочествъ Великихъ Князей Владимира и Алексія Александровичей и Николая Николаевича Старшаго, управляющаго морскимъ министерствомъ генераль-адъютанта, адмиралъ Н. К. Краббе и свиты.

На яхтѣ «Держава» Государя Императора встрѣтилъ съ рапортомъ главный командиръ Кронштадтскаго порта, вице-адмиралъ П. В. Казакевичъ.

Послѣ ужина, къ которому удостоились приглашенія главный командиръ Кронштадтскаго порта и лица свиты Его Величества, Государь Императоръ направился въ свою каюту; а за тѣмъ, съ разсвѣтомъ, около 4-хъ часовъ, Императорская яхта «Держава» снялась съ якоря для слѣдованія на Транзундскій рейдъ.

Утромъ 13 августа погода стояла великолѣпная, солнце взошло почти въ безоблачномъ небѣ, море было совершенно гладко. Минуть за 20 до 8 часовъ, черезъ небольшой проливчикъ между Киперортѣмъ и островкомъ Рогель или Туроранъ-Сари со флота увидѣли промелькнувшую яхту «Держава», подъ брѣйдъ-вымпеломъ Государя Императора. За тѣмъ яхта опять скрылась на нѣкоторое время, огибая Рогель и Тейкаръ-Сари, южная оконечность котораго обозначаетъ входъ на Транзундскій рейдъ.

Въ этотъ-же моментъ отъ флагманскаго фрегата «Петро-навлоскъ» отвалилъ катеръ съ начальникомъ эскадры, генералъ-адъютантомъ, вице-адмираломъ Г. И. Бутаковымъ, и на буксирѣ колеснаго парохода «Ильмень» направился къ входу на Транзундскій рейдъ.

Ровно въ 8-мь часовъ, какъ было назначено, яхта Его Величества вышла изъ-за острова и вошла на Транзундскій рейдъ. Принявъ начальника эскадры, яхта медленно направилась къ центру диспозиціи, при звукахъ полного похода (преображенскаго марша), раздававшихся со всѣхъ судовъ, выѣющихъ хоръ музыки, и крикахъ «ура!» командъ, поставленныхъ по-фронтъ и посланныхъ по-рядамъ. Въ половинѣ 9-го, яхта «Держава» стала на якорь, и въ тотъ-же моментъ съ паровой яхты «Штандартъ» отвалилъ катеръ съ Государемъ Наслѣдникомъ Цесаревичемъ, Великою Княгинею Марією Феодоровною и Великимъ Княземъ Николаемъ Александровичемъ и Ихъ свитою, и направился на яхту Государа Императора, на которой встрѣченъ былъ сначала русскимъ, а потомъ датскимъ народными гимнами. Въ $\frac{3}{4}$ 9-го часа, на яхтѣ «Держава» былъ поднятъ штандартъ Его Величества Государа Императора и со всѣхъ судовъ флота произведенъ былъ Императорскій салютъ, 31-мь выстрѣломъ, съ припущенными адмиральскими флагами, брейдъ-вымпелами и вымпелами. По окончаніи салюта, Императорская яхта отвѣчала на него 3-мя выстрѣлами, и, за тѣмъ, штандартъ Его Величества былъ замѣненъ сначала брейдъ-вымпеломъ, а потомъ флагомъ Государа Наслѣдника Цесаревича, при чемъ снова со всѣхъ судовъ флота произведенъ былъ салютъ 25-ю выстрѣлами. По окончаніи салюта, на яхтѣ «Держава» былъ поднятъ сигналъ: «съ реевъ долой», и флагъ Государа Наслѣдника замѣненъ брейдъ-вымпеломъ Государа Императора. Вслѣдъ за тѣмъ, Государъ Императоръ съ Государемъ Наслѣдникомъ Цесаревичемъ, съ Великою Княгинею Цесаревною и Великими Князьями Владиміромъ и Алексіемъ Александровичами и Николаемъ Николаевичемъ Старшимъ и свитою, изволилъ сѣсть въ катеръ и направиться на паровую яхту «Александрія», на которой тотчасъ-же былъ поднятъ

бредь-вымпелъ Его Величества. Прочія особы свиты Его Величества и Ихъ Высочествъ сопровождали на другихъ ватерахъ.

Съ Государемъ Императоромъ на паровой яхтѣ «Держава» прибыли: управляющій морскимъ министерствомъ, генераль-адъютантъ Н. К. Краббе; военный министръ, генераль-адъютантъ Д. А. Милютинъ; морское дежурство: генераль-адъютантъ Б. А. Глазенацъ, свиты Е. И. В. контръ-адмиралъ В. А. Стеценковъ и флигель-адъютантъ баронъ Р. А. Мирбахъ; товарищъ министра финансовъ, генераль-адъютантъ С. А. Грейгъ, и вся морская свита Его Величества—генераль-адъютанты: Ф. М. Новосильскій, И. Г. Сколковъ (эскадръ-маіоръ), К. Н. Посъеть и А. А. Поповъ; свиты Е. В. контръ-адмиралы: А. С. Горковенко, Г. Т. Бокъ и И. И. Бутаковъ 3-й, и флигель-адъютантъ баронъ Н. Г. Шилингъ. При Государынѣ Цесаревнѣ находились: фрейлина графиня Апраксина, гофмаршалъ, генераль-адъютантъ Зиновьевъ, и генераль Стюрлеръ. При Его Высочествѣ Великомъ Князѣ Николаѣ Николаевичѣ: адъютантъ полковникъ Ростовцевъ. Кромѣ того на яхтѣ «Держава» находились еще: вице-директоръ канцеляріи морскаго министерства, капитанъ 1-го ранга А. А. Пещуровъ, и капитанъ 1-го ранга А. И. Баженовъ, назначенный временно состоять при г-нѣ управляющемъ морскимъ министерствомъ.

Тотчасъ-же по прибытіи Государя Императора и Ихъ Императорскихъ Высочествъ, яхта «Александрія» снялась съ явора и начала обходить линіи судовъ, поставленныхъ на диспозиціи, пройдя сначала подъ кормою флагманскаго фрегата «Петропавловскъ» и, направясь за тѣмъ въ корвету «Варягъ», вдоль линіи отряда морскаго училища и деревянныхъ судовъ, составляющихъ NW-ю сторону параллелограмма. При проходѣ Государя Императора, команды были высланы на реи и кричали «ура»; за тѣмъ Его Величество здоровался съ командою каждаго судна. Пройдя всѣ стороны, яхта «Александрія» остановилась внѣ параллелограмма, за кормою корвета «Варягъ», въ промежуткѣ между башенными фрегатами «Адмиралъ Спиридовъ» и «Адмиралъ Лазаревъ».

*

Какъ только яхта стала на якорь, на ней подняты были сигналы: «Идти для пальбы въ цѣль» и «Съ реевъ долой». По этимъ сигналамъ команды были спущены съ марсовъ, а башенные фрегаты: «Адмиралъ Чичаговъ» и «Адмиралъ Грейгъ», броненосныя батареи «Кремль» и «Не тронь меня», двухъ-башенныя лодки: «Русалка», «Чародѣйка» и «Смерчъ», и мониторы: «Лава», «Колдунъ», «Вѣщунъ», «Перунъ», «Стрѣлецъ», «Тифонъ» и «Ураганъ», снялись съ якоря, и построившись сначала въ линію кильватера, стали постепенно выходить изъ диспозиціи по курсу WSW, до тѣхъ поръ, пока «Кремль» не привелъ цѣли, поставленной передъ Императорскою яхтою, въ каменистомъ проливѣ, по южную сторону островка Мень-Сари, на румбъ NNW. Послѣ чего башенные фрегаты и батареи, по сигналу съ «Кремля», поворотили вправо на 8 румбовъ и направляясь строемъ фронта къ цѣли, открыли огонь на траверзѣ Императорской яхты. Цѣль состояла изъ щита, постановленнаго на плоту, и старой канонерской лодки. Тотъ-же маневръ былъ повторенъ двухъ-башенными лодками и мониторами, съ тою только разницею, что они вначалѣ шли въ кильватеръ по направлению фасовъ параллелограмма диспозиціи и потомъ выходили изъ него, приведя Императорскую яхту на NNW-тъ. Окончивъ пальбу, суда возвращались на свои мѣста вдоль NW фаса диспозиціи, огибая затѣмъ остальные фасы до своего мѣста каждый. Старая, совершенно пустая, деревянная лодка, не смотря на многочисленныя пробоины, долго держалась на водѣ, и, наконецъ, была пущена ко дну, когда послѣдніе мониторы возвращались на свои мѣста.

Во время производства этого маневра, съ Императорской яхты былъ посланъ катеръ съ кап.-лейт. И. А. Зеленымъ, на парусный корветъ «Гилякъ» отряда морскаго училища, за Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Константиномъ Константиновичемъ, находившимся въ кампаніи на этомъ корветѣ.

Вслѣдъ за тѣмъ двухъ-башенной броненосной лодкѣ «Смерчъ» ходившей на пальбу подъ флагомъ начальника 2-го отряда, сигналомъ съ «Александріи» приковано было «Та-

ранить» другую старую канонерскую лодку, выведенную для этой цѣли канонерскою лодкою «Опытъ».

Послѣ опытовъ съ тараномъ, трехъ-башенному броненосному фрегату «Адмиралъ Лазаревъ» и канонерской лодкѣ «Забіяка» учебно-артиллерійскаго отряда, приказано было сдѣлать нѣсколько опытовъ съ наступательными и оборонительными минами. «Забіякъ» удалось взорвать приготовленный для этой цѣли старый плавучій маякъ, который тотчасъ-же послѣ взрыва пошелъ ко дну.

По окончаніи всѣхъ этихъ маневровъ, на Императорской яхтѣ «Александрія» поднятъ былъ сигналъ: «Государь Императоръ изъявляетъ свое особенное удовольствіе», послѣ чего яхта снялась съ якоря и направилась къ яхтѣ «Держава» на которую и переѣхали Государь Императоръ и Ихъ Императорскія Высочества. Вслѣдъ за тѣмъ на эскадрѣ былъ поднятъ сигналъ *отдыха*. Въ это-же время, дежурные паровые барказики разносили по рейду приглашеніе къ Высочайшему столу всѣхъ флагмановъ съ ихъ штабами, командировъ судовъ и командора С.-Петербургскаго рѣчнаго Яхтъ-Клуба. Форма одежды назначена была—въ сюртукахъ съ пагонами, въ кортикахъ и фуражкахъ.

Въ 2 часа пополудни, по окончаніи обѣда и отдыха командъ, Государь Императоръ и Ихъ Императорскія Высочества на катерѣ посѣтили сначала флагманскій 24 пушечный броненосный фрегатъ «Петропавловскъ», во время пребывания на которомъ были произведены: артиллерійское ученіе съ пальбою съ судовъ всего флота, пожарная тревога на фрегатѣ и парусное ученіе. Маневры, сдѣланные въ присутствіи Его Величества, принадлежать къ числу довольно трудныхъ парусныхъ маневровъ. Прежде всего поставлены были всѣ паруса фокъ, гротъ, брамсели и кливера. Потомъ приказано было закрѣпить паруса, спустить брамъ-реи и брамъ-стенги и нижнія реи. Нечего и говорить, что первыми поспѣвали суда дальняго плаванія: 11 пушечный фрегатъ «Свѣтлана» и 7-ми пушеч. корветъ «Бояринъ». Близко за ними слѣдовали броненосный 26 пушеч. фрегатъ «Севастополь», 7-ми пушеч. корветъ «Воевода» и

клиперъ «Алмазь». Весь флотъ закрѣпилъ паруса, спустилъ брамъ-стенгн и нижнія реи менѣе, чѣмъ въ 12½ минутъ.

Съ фрегата «Петропавловскъ» Государь Императоръ направился сначала на флагманскій корветъ «Варягъ», отряда морскаго училища, потомъ на парусный корветъ «Гилякъ», гдѣ, въ присутствіи Его Величества и Ихъ Высочества, произведено было артиллерійское ученье, при чемъ Его Императорское Высочество Великій Князь Константинъ Константиновичъ исполнялъ обязанность комендора одного изъ шхачныхъ орудій. По окончаніи ученья, сигналомъ съ корвета «Гилякъ» было приказано свезти десантъ. Менѣе чѣмъ въ 5 минутъ, рейдъ наполнился шлюпками съ десантомъ, которыя правильными линіями, съ значками и флагами, на буксирѣ паровыхъ катеровъ и барказовъ и подъ веслами, спѣшили къ мѣсту сбора за кормою корвета. По сборѣ десантныхъ отрядовъ, десантъ былъ направленъ къ щитамъ и пристани, устроенной для Его Величества на сѣверо-восточной оконечности островка Менъ-Сари. Какъ только десантъ тронулся, Его Величество и Ихъ Высочества послѣдовали за нимъ на катерѣ. Послѣ маневровъ и построений, десанту приказано было наступать развернутымъ фронтомъ и открыть огонь сначала изъ картечныхъ и нарѣзныхъ орудій, а потомъ изъ ружей. За тѣмъ послѣдовала высадка, — сначала цѣпи, потомъ всей массы десанта. Государь Императоръ и Ихъ Высочества также изволили высадиться на берегъ и слѣдить за ходомъ атаки, до той поры, пока десанту не приказано было возвратиться. На обратный путь отъ острова Менъ-Сари и до яхты «Держава», Государю Императору угодно было дозволить замѣнить гребцовъ Императорскаго катера гребцами изъ воспитанниковъ морскаго училища. На рулѣ помѣстился Его Императорское Высочество Великій Князь Константинъ Константиновичъ, которому по этому случаю Его Величествомъ разрѣшено было надѣть серебряную унтеръ-офицерскую дудку, унтеръ-офицеровъ морскаго училища.

Въ половинѣ шестаго, Императорскій катеръ пришелъ къ борту яхты «Держава», гдѣ уже были собравшись къ этому времени флагманы и командиры судовъ. Выходя изъ катера, Государь Императоръ изволилъ пожаловать гребцамъ по чаркѣ шампанскаго и конфетъ. Въ 6 часовъ на Императорской яхтѣ сѣли за столъ. Столы были накрыты подъ тентомъ на мизанцахъ и на ютѣ. Государь Императоръ и Ихъ Императорскія Высочества сидѣли за столомъ, поставленнымъ на правой сторонѣ шханцевъ. Во время стола на мостикѣ играла музыка, а десантные отряды проходили вдоль праваго борта яхты. При проходѣ Государь Императоръ благодарилъ команды и приказалъ имъ возвращаться на свои суда.

Когда подали шампанское, Государь Императоръ изволилъ предложить слѣдующій тостъ:

«Пью за процвѣтаніе и благоденствіе нашего флота и благодарю за службу и труды, успѣхи которыхъ я видѣлъ съ такимъ удовольствіемъ сегодня, въ Трансундѣ. За здоровье здѣсь собравшихъ представителей этого флота. «Ура!»»

Три громкихъ, вырвавшихся отъ всей души «ура!» послужили отвѣтомъ на милостивыя слова, ясно показывающія высокое вниманіе Его Величества къ нашему флоту. Послѣ этого тоста, сигналомъ съ яхты было приказано гребнымъ судамъ кататься по рейду подъ парусами. Вѣтеръ нѣсколько засвѣжѣлъ, и былъ какъ нельзя болѣе удобенъ для этого красиваго маневра. Моментально рейдъ окрылился массами (около 100) шлюпокъ подъ парусами, которыя лавировали въ серединѣ параллелограмма, проходили вдоль праваго борта Императорской яхты, рѣзали ей корму и удалялись подъ вѣтеръ, за тѣмъ снова вылачивывали на вѣтеръ, проходили передъ носомъ съ лѣвой на правую сторону, спускались вдоль борта и рѣзали корму съ правой на лѣвую. Несмотря на массу гребныхъ судовъ, во все время катанья не было ни одного столкновения и ни одной серьезной аваріи.

Когда встали изъ-за стола, любуясь этою морскою картиною, Государь Императоръ вошелъ въ кружокъ собра-

шихся тутъ капитановъ и сказалъ почти въ точности слѣдующія слова, которыя, безъ сомнѣнія, навѣчно врѣжутся въ памяти не только тѣхъ, которые имѣли счастье ихъ слышать, но и тѣхъ, которые узнаютъ о нихъ.

Вотъ, что сказалъ Его Величество въ кружкѣ флагмановъ и командировъ:

«Мнѣ крайне пріятно видѣть васъ здѣсь, господа, и быть между вами: Я также, какъ и покойный Батюшка, цѣню и люблю нашъ флотъ; онъ близокъ и дорогъ Мнѣ, какъ и Моя армія. Крайне радуюсь, что мнѣ удалось хотя одинъ день провести съ вами, не смотря на то, что я очень занятъ».

«Надѣюсь, что вы, какъ и прежде, будете всегда молодцами на морѣ и на сухомъ пути. Въ чемъ, впрочемъ, я вижу залогъ въ этихъ крестахъ и еще недавно свершенныхъ плаваніяхъ».

При чемъ Его Величество изволилъ указать на близъ стоявшихъ Георгіевскихъ кавалеровъ и назвать имена корвета «Бояринъ» и фрегата «Свѣтлана».

Къ концу катанья, паруснымъ яхтамъ приказано было сняться съ якоря и лавировать по рейду. Передъ спускомъ флага, яхтамъ и катерамъ приказано было возвратиться на свои мѣста. Послѣ церемоніи спуска флага, когда совершенно стемнѣло, на всѣхъ судахъ флота дозволено было иллюминироваться фонарями и фальшфейерами и пускать ракеты.—Около одиннадцати часовъ совершенно стихло. Картина рейда съ освѣщенными судами была великолѣпна. Съ разсвѣтомъ, около 4 часовъ, Императорская яхта «Держава» снялась съ якоря, и въ 8 часовъ прибыла въ Кронштадтъ. Здѣсь Государь Императоръ изволилъ пересѣсть на колесный пароходъ «Онега» и направиться въ Петербургъ. Изъ Транзунда за «Державою» послѣдовали: пароходъ «Нева», пароходо-фрегатъ «Храбрый», винтовой фрегатъ «Свѣтлана» и винтовой корветъ «Бояринъ». Императорская яхта «Стандартъ» съ Ихъ Императорскими Высочествами Государемъ Наслѣдникомъ Цесаревичемъ, Великою Княгинею Цесаревною и Ихъ Августѣйшими дѣтьми, снялась съ якоря съ Транзундскаго рейда нѣсколько позже и прибыла въ Кронштадтъ,

въ 11 часовъ утра. Откуда Ихъ Высочества направлены въ Петербургъ на паровой яхтѣ «Нева».

Извлеченіе изъ рапорта командира клипера «Изумрудъ», капитана 2-го ранга Кумани.

Батавія, 17 (29) мая 1873 г.

Въ $\frac{1}{2}$ 8 часа утра, 5 мая, оставилъ подъ парами рейдъ Сингапура и вышелъ въ море проливомъ Rhio. Ко входу въ Банковскій проливъ подошелъ въ 7 $\frac{1}{2}$ часовъ вечера, 6 мая. Ночь съ 6 на 7 мая простоялъ на якорѣ на взморьѣ, передъ входомъ въ проливъ, на глубинѣ 7 сажень, грунтъ жидкій илъ. Съ разсвѣтомъ, 7 числа, вошелъ въ проливъ, а съ наступленіемъ темноты сталъ на якорь у острова Nangka; въ 2 часа пополудни, 8 числа, вышелъ въ Явское море каналомъ Luciraga. На Батавскій рейдъ прибылъ съ разсвѣтомъ, 10 мая. Во весь переходъ имѣлъ штили, смѣняшіеся по временамъ тихими противными вѣтрами.

Пройдено подъ парами 530 миль, въ 90 часовъ; средняя часовая скорость 5,9 узла.

Въ Батавіи я встрѣтилъ неожиданныя затрудненія въ пріисканіи угля и сѣна для быковъ, которыхъ предполагалъ взять здѣсь на предстоящій продолжительный переходъ на мысъ Доброй Надежды. Вслѣдствіе войны, которую Нидерландское правительство ведетъ въ настоящее время съ султаномъ Ачинскимъ, въ Сѣверной части острова Суматры, мѣстное колоніальное правительство изчерпало всѣ свои запасы угля на усиленную дѣятельность своихъ паровыхъ судовъ, а также большаго числа зафрахтованныхъ частныхъ пароходовъ, и само крайне нуждается въ углѣ, въ ожиданіи новыхъ подвозовъ изъ Европы.

Управленіе здѣшней пароходной компаніи на 20 дѣйствующихъ пароходовъ имѣетъ въ Батавскомъ складѣ только 300 тоннъ. Корабли съ углемъ, вышедшіе изъ Англии въ прошломъ декабрѣ, еще не прибыли сюда. Обыкновенно совершаютъ этотъ переходъ въ 4 мѣсяца; въ нынѣшнемъ году они запоздали больше, чѣмъ на 6-ть недѣль, по причинамъ,

которыя здѣсь еще не объяснились. Послѣ долгихъ поисковъ. мнѣ удалось, наконецъ, найти 160 тоннъ англійскаго угля въ коммерческомъ домѣ Landberg and Co, по 54 голландскихъ гульденовъ, считая $11\frac{3}{4}$ гульденовъ за 1 англійскій фунтъ стерлинговъ; всего по номинальному курсу на 4632 р. 42 в. серебромъ. Въ военномъ управленіи отысканы также остатки сѣна отъ недавно окончившейся экспедиціи въ Ачинъ. Въ приисканіи быковъ затрудненій не встрѣтилось, ихъ всегда можно получить въ требуемомъ числѣ. Сегодня должна окончиться погрузка на клиперъ всего, что здѣсь заготовлено, а завтра будутъ закончены расчеты съ поставщикомъ и банкиромъ. Полагаю, что въ субботу утромъ, 19 числа, въ состояніи буду оставить Батавію, и, не останавливаясь въ Анжерѣ, вступить въ Индійскій океанъ.

Въ Батавіи г-нъ Миклуха-Маклай оставилъ ввѣренный мнѣ клиперъ. Онъ предполагаетъ прожить въ Бутендоргѣ (резиденція здѣшняго генераль-губернатора, въ разстояніи $2\frac{1}{2}$ часовъ по желѣзной дорогѣ отъ Батавіи) 4 или 5 мѣсяцевъ, заняться обработкою собранныхъ матеріаловъ и изготовленіемъ ихъ къ печати, а впослѣдствіи снова отправиться въ Новую-Гвинею на одномъ изъ голландскихъ военныхъ судовъ, которое будетъ послано въ концѣ года обойти вокругъ всего острова Новая-Гвинея, съ особымъ порученіемъ отъ правительства.

Извлеченіе изъ рапорта командира фрегата «Свѣтлана», флигель-адъютанта, капитана 1-го ранга Кремера.

Портсмутъ, 9 (21) іюля 1873 г.

Выйдя изъ Генуа, 15 (27) іюня, въ 3 часа пополудни, при штилѣ, продолжалъ идти подъ парами до 6 часовъ утра, а потомъ вступилъ подъ паруса. Въ Средиземномъ морѣ мы имѣли все время или штиль, или маловѣтріе отъ разныхъ румбовъ. Гибралтарскій проливъ пройденъ подъ парами, и, по выходѣ изъ него, я опять вступилъ подъ

паруса, при вѣтрѣ отъ NO. Этотъ вѣтеръ дулъ въ продолженіи 6-ти дней весьма постоянно и по временамъ довольно свѣжій, почему, лежа бейдевиндъ правымъ галсомъ, дошелъ до долготы 16° W, гдѣ вѣтеръ стихъ и вскорѣ перешелъ къ NW и W. Вчерашняго числа вечеромъ, находясь въ виду острова Уайтъ, при мертвомъ штилѣ, развелъ пары, и сего числа съ разсвѣтомъ прибылъ на Спитхедскій рейдъ благополучно.

На всемъ этомъ переходѣ отъ Генуа сюда, продолжавшемся почти 24 дня, фрегатъ прошелъ 591 милю подъ парами и 709 миль подъ парусами. Угля издержано 168⁹/₁₀ тонна, на сумму 2783 р. 43 к. сер., считая по цѣнѣ въ Генуа.

На фрегатѣ все обстоитъ благополучно.

Военно-морское дѣло за границею.

(Извѣстіе о заказѣ Его Императорскимъ Высочествомъ Государемъ Наслѣдникомъ Цесаревичемъ фирмѣ Торнейрофта яхты, съ ходомъ до 16¹/₂ узловъ въ часъ.— Нѣкоторыя подробности и наблюденія надъ судномъ этого рода, по имени *Miranda*.— *Inflexible*, броненосецъ Англіи, закладки 1873 года.— Вопросъ о системѣ его постройки).

Въ нашихъ обзорѣніяхъ мы уже два раза имѣли случай упомянуть о паровой яхтѣ *Miranda*, извѣстномъ произведеніи англійской судостроительной фирмы J. T. Thornycroft and Co, въ Чисвикѣ, близъ Лондона, —яхтѣ, достигшей на пробѣ 17 узловъ хода. Въ первый разъ у насъ упоминалось объ ней въ февральской (*), а во-второй въ майской (**) хроникахъ «Морск. Сборника». Въ настоящее время мы имѣемъ намѣреніе привести нѣсколько болѣе подробныя свѣдѣнія объ этомъ суднѣ, пользуясь статьями о немъ въ июльскомъ номерѣ «Revue maritime et coloniale» 1873 г. и въ Engineering'ѣ 3 ноября 1871 года. Въ послѣднемъ журналѣ имѣются и довольно подробныя чертежи самаго судна и его машины.

(*) Морская хроника стр. 30.

(**) Морская хроника стр. 67.

Кромѣ общаго морскаго интереса, присущаго подробностямъ о такомъ быстроходномъ паровомъ суденушкѣ, мы имѣемъ основаніе интересоваться яхтою *Miranda* и началами, которыми руководится въ дѣлѣ судостроенія фирма, ее спустившая, еще и потому, что по извѣстію, появившемуся въ газетѣ «Times» 26 іюля (н. с.), эта послѣдняя, т. е. фирма обратила на себя вниманіе Его Императорскаго Высочества Государя Наслѣдника Цесаревича, на столько, что 24 іюля Его Высочество, въ сопровожденіи главнаго русскаго военно-морскаго агента за границею адмирала Лихачева, изволилъ посѣтить заводъ Торнейкрофта и осмотрѣть строящіяся тамъ быстроходныя паровыя суда; послѣ чего Государь Наслѣдникъ совершилъ прогулку на *Miranda* и, по словамъ «Times», изволилъ заказать ея строителямъ подобную же яхту, съ условіемъ, чтобы она была способна ходить со скоростью 19 англ. миль въ часъ. Если это извѣстіе газеты «Times» окажется справедливымъ, то оно не можетъ не быть чрезвычайно интереснымъ для нашего флота, какъ потому, что нѣкоторымъ изъ насъ, можетъ быть, придется лично управляться съ такою, замѣчательно быстрою яхтою, такъ и потому, что прибавленіе къ нашему флоту подобнаго образца, доставивъ возможность ближе изучать начала его постройки, по всей вѣроятности, дастъ толчекъ и нашему дѣлу комбинаціи подводныхъ очертаній судна съ извѣстною степенью совершенства механизма, которое, какъ извѣстно, судя по результатамъ и сравненію съ тѣмъ, что достигается въ томъ же отношеніи за границею, находится у насъ далеко не въ блестящемъ положеніи.

Сущность того, что пишутъ о *Miranda* въ «Revue maritime et coloniale», разбирая лекцію г. Брамвеля объ этомъ суднѣ, читаемую въ институтѣ судостроителей (Institut of naval architects), и въ упомянутомъ выше номерѣ «Engineering'a» заключается въ слѣдующемъ:

«Съ нѣкоторыхъ поръ интересъ судостроителей и механиковъ былъ чрезвычайно возбужденъ извѣстіями, появившимися въ различныхъ журналахъ о постройкѣ паровыхъ шлюпокъ фирмою Торнейкрофтъ и К°. По этимъ извѣстіямъ вы-

ходило, что паровыя шлюпки длиною въ 50 футъ, достигали скорости хода отъ 18 и до 19 указныхъ миль (statute mile) (*) въ часъ, что соотвѣтствуетъ $14\frac{2}{7}$, и $16\frac{3}{7}$ узла.

Такая ходкость въ наше время можетъ считаться отличною даже для самыхъ лучшихъ судовъ, и до сихъ поръ полагали, что она могла быть достигаема только судами длиною не менѣе 200 футъ.

Г. Брамвель, пораженный подобными извѣстіями а также и отзывами, которые приходилось ему слышать отъ нѣкоторыхъ механиковъ, бывшихъ свидѣтелями употребленнаго способа постройки, счелъ интереснымъ для института корабельныхъ инженеровъ составить по этому предмету коротенькую записку. Онъ вступилъ въ непосредственныя сношенія съ г. Торнейкрофтомъ, обязательно согласившимся на производство всѣхъ необходимыхъ для него опытовъ. Эти испытанія производились въ началѣ апрѣля 1872 года, надъ яхтою *Miranda*, чертежъ кормовой части которой изображенъ на фиг. 1. Необходимо замѣтить, что *Miranda* уже плавала въ продолженіи осени 1871 года, но, за тѣмъ, на ней перемѣнили машину; работы по установкѣ послѣдней во время производства опытовъ были окончены только какихъ-нибудь десятокъ дней назадъ, внутреннія подѣлки еще продолжались, такъ что, слѣдовательно, испытанія о которыхъ мы будемъ теперь говорить, были произведены при углубленіи нѣсколько меньшемъ, чѣмъ то, которое яхта должна имѣть въ дѣйствительности.

Краткое перечисленіе судовыхъ элементовъ яхты слѣдующее: полная длина *Miranda*—50 футъ; по ватерлиніи—45 ф. 7,2 д., крайняя ширина 6 ф. 6 д.; ширина у ватерлиніи 5 ф. 9 $\frac{1}{2}$ д.; углубленіе при шести пассажирахъ и 10 пудахъ угля и на полномъ ходу около 2 ф. 6 д., считая отъ нижняго края лопасти винта. Яхта выстроена изъ листової Бессемеровской стали, толщина которой измѣняется между $\frac{1}{8}$ и $\frac{1}{16}$ дюйма. Машина ея считается въ 8 нариц. силъ

(*) Statute mile=5280 фут.; шт. миля, или узелъ=6086,5 фут. «Метрологія Петрушевская» стр. 32 и «Таблицы для перевода мѣръ» изд. Гидр. Деп. 1872 г.

съ вертикальными, надъ колѣнчатымъ валомъ расположенными, цилиндрами, діаметромъ въ 6 дюймовъ (15,24 сант.) и ходомъ поршня 8 д. (20,22 сант.); всѣ части машины изъ Бессемеровской стали, она можетъ работать при 600 оборотахъ винта въ минуту, или со скоростью хода поршня 800 футъ въ минуту (243,84 метра), но обыкновенно, ей не даютъ такой большой скорости. Діаметръ винта—2 ф. 6½ д. (775 миллиметр.); шагъ 3 ф. 4 д. (1,016 метра); винтъ помѣщается сзади руля, обѣ части котораго, т. е. верхняя и нижняя, соединены дугою, внутри которой проходитъ гребной валъ; уклонъ гребнаго вала, начиная отъ машины и до кормы составляетъ 1 на 28.

Котель стальной, локомотивнаго типа; цилиндрическая часть котла діаметромъ 2 ф. 6 д.; длиною между досками для трубокъ 3 ф. 5½ д.; число мѣдныхъ трубокъ въ котлѣ 74, наружный діаметръ которыхъ 1½ д., его полная поверхность нагрѣва равняется 116 кв. футамъ (10,77 метровъ); поверхность колосниковой рѣшетки 4 кв. футъ (0,418 метра.); топка устроена съ боку; топливомъ служитъ каменный уголь; приборъ для питанія котловъ водою—Жи́фара въ 3 миллиметра. Машина работаетъ при 100 и 120 фунтахъ давленія въ котлѣ, полный вѣсъ машины и котловъ, наполненныхъ до нормальнаго уровня, отъ 40 до 41 центнера (два тонна, или около 130 пудовъ)). Лица, бывшіе свидѣтелями испытаній хода шлюпки говорили, что по достиженіи ею извѣстной скорости, очертаніе обыкновенной носовой волны совершенно видоизмѣняется.

До скорости 14 миль въ часъ, явленія сопровождающія движеніе *Miranda* тѣ-же, какъ и у другихъ судовъ, т. е. корма ея опускается нѣсколько глубже въ воду и образуетъ обыкновенную поперечную кормовую волну, но лишь только ходъ становится больше эта волна начинаетъ отставать, и постепенное ея пониженіе можно наблюдать, при этомъ кильватерная струя дѣлается спокойнѣе и, въ то-же время, корма поднимается, такъ что винтъ снова показывается надъ поверхностью воды, какъ онъ былъ въ то время, когда судно находилось въ спокойномъ положеніи. Такой результатъ

весьма замѣчательнъ, такъ какъ онъ указываетъ, что паровому судну удалось дать такое подводное образование, что оно не поднимаетъ собою волны; нѣчто подобное случается на пассажирскихъ трешкотахъ Ланваширскихъ каналовъ, при буксировкѣ ихъ вскачь лошадьми. Въ теоріи это часто имѣлось въ виду, но на практикѣ, при самодвижущихся судахъ, это было достигнуто только постройкою г. Торней-крофтомъ *Mirand'ы*.

Для того, чтобы провѣрять эти факты, г. Брамвель по всему борту судна, начиная отъ форштевня и до кормы размѣстилъ пять футштоковъ, которые могли двигаться вверхъ и внизъ и движеніе ихъ могло быть отмѣчаемо. По совершенномъ изготовленіи шлюпки и полной ея неподвижности футштоки были опущены на столько, что концами коснулись воды; положеніе ихъ было замѣчено и, за тѣмъ, машина была данъ ходъ въ размѣрѣ 200 оборотовъ въ минуту. На ходу и принявъ предосторожность, чтобы всѣ лица занимали тѣ-же мѣста, какъ и при первомъ наблюденіи, футштоки были снова опущены до воды, поверхность ея, при этой скорости обозначена верхнею сплошною линіею на фиг. 2. Такія-же наблюденія были произведены для различныхъ скоростей и полученныя при этомъ линіи уровня воды соответственно показаны на той-же фиг. 2. Дабы устранить возможность ошибки вслѣдствіе крена, который могъ бы повліять на результатъ производимыхъ наблюденій, на брусѣ, перекинутомъ съ одного планширя на другой, былъ установленъ уровень, и во время хода старались удерживать судно въ строго горизонтальномъ положеніи. По направлепію длины судна также расположенъ былъ уровень на неподвижномъ брусѣ, подъ который, еще во время стоянки судна, подложены были должныхъ размѣровъ клинья, все это было выполнено для того, чтобы потомъ, на ходу, можно было наблюдать отклоненія этой линіи отъ горизонтальной, говоря иначе, измѣненія въ дифферентѣ. Эти отклоненія, достигшія 3 футъ и $\frac{1}{4}$ дюйма на 100 футъ длины, при 200 оборотахъ винта, и 3 футъ и 10 дюймовъ, при 550 оборо-

тахъ, также показаны на чертежѣ фиг. 2 (*). Но, что касается положенія уровня невозмущенной поверхности воды, то г. Брамвель воздержался отъ указанія его на чертежѣ, такъ какъ, по его мнѣнiю, въ этомъ отношенiи существуетъ нѣкоторое сомнѣнiе. Вслѣдствiе этого, онъ не можетъ сказать, на сколько форштевень приподнималъ воду впереди и на сколько она опускалась въ кормовой части, онъ думаетъ, однакоже, что во всѣхъ случаяхъ и даже при самой большой скорости, носовая часть шлюпки нисколько не вляла на уровень воды въ рѣкѣ, т. е. что этотъ уровень у форштевня былъ совершенно тотъ-же, какъ и въ рѣкѣ, и поднятой воды вовсе не существовало.

Было бы весьма важно опредѣлить количество развитыхъ силъ при каждой изъ скоростей, но до сихъ поръ не найдена еще возможность снимать индикаторныя кривыя съ машинъ, дающихъ 500 оборотовъ въ минуту. При попыткахъ сдѣлать это даже при машинахъ вращавшихся со скоростью только отъ 200 до 300 оборотовъ въ минуту, даже лучшаго устройства индикаторы никогда не давали совершенно опредѣленныхъ результатовъ.

Г. Брамвель полагалъ, что лучшее средство получить диаграммы такихъ быстро-вращающихся машинъ, заключается въ уменьшенiи размѣровъ диаграммъ, какъ въ горизонтальномъ, такъ и въ вертикальномъ направленiяхъ. Съ этою цѣлью были выдѣлана весьма тугая пружина для индикатора Ричардса, такъ что она подавалась на $\frac{1}{4}$ дюйма только отъ давленiя въ 6,66 атмосферъ (100 фунт.). При такомъ устройствѣ получились диаграммы довольно удовлетворительныя. Болѣе слабыя пружины были употреблены для меньшаго

(*) Это мѣсто въ подлинникѣ въ высшей степени непонятно, что именно разумѣетъ авторъ подъ «уклономъ» (penle), если уклонъ былъ, или деферентъ, то придется заключить, что при 300 оборотахъ онъ уменьшился, говоря иначе корма поднялась, а при большемъ числѣ оборотовъ она опять опустилась; но такъ какъ выше говорилось, что замѣчалось совершенно обратное, то остается заключить, что приведенные опыты, болѣе точные, чѣмъ прежнiя наблюденiя, показали, что корма при 555 оборотахъ, сравнительно съ ходомъ при 200 оборотахъ, опустилась почти на $4\frac{1}{2}$ дюйма, при длинѣ шлюпки въ 50 ф.

числа оборотовъ; для сравненія полученныхъ результатовъ всѣ они вычерчены на фиг. 5 прямыми и кривыми линиями. Кривыя полученныя съ сильными пружинами имѣли видъ, показанный на фиг. 3, которая представляетъ образчикъ ихъ въ увеличенномъ размѣрѣ. При 300 оборотахъ получились 11,5 паровыхъ лошадей; при 600 оборотахъ 71,61. Изъ фигуры 5 видно, что при 400 оборотахъ сила машины вышла въ 23,45 лошадей а при 500—въ 43,31.

За тѣмъ, необходимо было опредѣлить скорость судна соотвѣтственно различному числу оборотовъ винта. Желая имѣть вѣрный и болѣе или менѣе значительный базисъ, измѣрено было разстоянiе между *Barnes Railway Bridge* и *Putney old Bridge*, оказавшееся равнымъ $3\frac{1}{2}$ statute милямъ и 88 ярдамъ. (18744 ф.). Первый переходъ былъ сдѣланъ съ отливнымъ теченiемъ, но противъ вѣтра, разстоянiе пройдено въ 11 мин. 33 сек. Приборъ для счета оборотовъ дѣйствовалъ все время и показалъ 6131 оборотъ, что составить среднимъ числомъ въ минуту 530 оборотовъ.

Легко было видѣть, что совершенно безопасно можно было бы ходъ еще болѣе увеличить. но дѣло въ томъ, что инжекторъ Жифара и то едва успѣвалъ поддерживать въ котлѣ воду на должномъ уровнѣ, а вслѣдствiе этого паровыя регуляторы вполнѣ не открывались, и весь переходъ былъ сдѣланъ съ уменьшеннымъ ходомъ золотниковъ. Скорость изъ этого перехода выведена въ 18,44 указной мили въ часъ. Обратный переходъ, отъ Барнесскаго моста къ Пютнею, былъ сдѣланъ противъ отливнаго теченiя, но съ попутнымъ вѣтромъ, въ продолженiи большей части перехода; все разстоянiе пройдено въ 11 мин. 39 сек. при слабомъ противномъ теченiи. Полное число оборотовъ 6756; въ минуту, слѣдовательно, въ минуту ровно 580 оборотовъ. Это увеличенiе числа оборотовъ на 50, и то, что вѣтеръ былъ судну попутный, были причинами, что для обратнаго перехода понадобилось только на 6 секундъ времени болѣе, чѣмъ на первое плаванiе. На этомъ послѣднемъ переходѣ, одно время машина дѣйствовала со скоростью 600 оборотовъ въ минуту. Г. Торнейкрофтъ нашель, что въ котлѣ воды было

достаточно, и что не рискуя, можно было дать полный ходъ.

Скорость, выведенная изъ втораго перехода оказалась въ 18,28 указной мили въ часъ, а средняя, слѣдовательно, вышла въ 18,36 (принимая узелъ равнымъ 6086,5 фут. скорость окажется въ 15,92 узла). Этотъ средний ходъ вышелъ бы значительно больше, еслибы на первомъ переходѣ число оборотовъ достигло 580.

Для исправленія ошибокъ, которыя могли быть сдѣланы при наблюденіяхъ цѣлыхъ переходовъ, скорость замѣчалась еще въ трехъ промежуточныхъ пунктахъ, а именно, при проходѣ *Cabtree*, *Hammersmith Bridge* и на концѣ мѣрной мили въ Чисвиѣ.

Горизонтальная линія фиг. 4 представляетъ полное разстояніе между Пютнеемъ и Барнесъ съ промежуточными пунктами, которыми пользовались для поправки, дѣлаемыхъ наблюденій. Вертикальныя линіи указываютъ число минутъ, употребленныхъ для перехода извѣстныхъ пространствъ. Если скорость была равномерная, то наклонныя линіи, проведенныя черезъ вершины всѣхъ ординатъ, должны быть прямыми. Легко видѣть, что ихъ отклоненіе отъ прямой линіи весьма незначительно, и должно быть приписано скорѣе разницѣ въ ходѣ машины, чѣмъ неточности наблюденій.

Пунктирные линіи фиг. 2 относятся до перехода сдѣланнаго по теченію. Сравнивая эти линіи съ полученными прежде видно, что пересѣченіе ихъ происходитъ въ двухъ точкахъ. На мѣрной милѣ совершенно было нѣсколько различныхъ переходовъ, при разномъ числѣ оборотовъ. Особенности этихъ переходовъ отмѣчены на фигурахъ 2 и 5. Такимъ образомъ эти чертежи показываютъ, что 555 оборотовъ даютъ скорость въ 18,65 миль; 500 оборотовъ—16,15 миль; 400 оборотовъ—11,82 мили; 300—9,37 и 200 оборотовъ 7,04 мили. При 100 оборотахъ винта не получалось достаточной скорости для преодоленія отливнаго теченія.

Чертежъ фиг. 5, кромѣ силы машины выраженной въ числѣ лошадей, соотвѣтственно различному числу оборотовъ

и скорости судна, даетъ также скорость винта въ футахъ въ минуту. Для скользенія винта опредѣлены были слѣдующія цифры: при 500 оборотахъ скользеніе вышло въ 14,7%; при 400 оборотахъ—21,9% при 300 оборотахъ 12,9% при 200 оборотахъ—7,1%. Наибольшая скорость машины, достигнутая при производствѣ этихъ наблюденій равнялась 555 оборотамъ при чемъ скользеніе вышло въ 11,3%.

Такъ какъ, замѣчаетъ *Bevue Maritime et Coloniale*, процентное отношеніе скользенія винта не слѣдуетъ обыкновенному закону, то здѣсь можно предполагать какую либо ошибку, которая и привела къ подобнымъ результатамъ.

Водоизмѣщеніе судна во время опытовъ было 3,73 тонна. (3788,37 виллограммовъ). Выразивъ скорость хода при разномъ числѣ оборотовъ въ узлахъ, и подставивъ соответствующія цифры въ формулу $\frac{v^3 \times D^3}{J. H. P.}$ (скорость въ кубъ помноженная на водоизмѣщеніе возведенное въ степень $\frac{3}{2}$ и все дѣленное на число силъ по индикатору), которая служитъ для опредѣленія коэффициента степени совершенства паровыхъ судовъ, мы получили бы слѣдующіе результаты: при 500 оборотахъ этотъ коэффициентъ равнялся бы 150; при 400—106 при 300 и при 200 оборотахъ—131.

Въ заключеніе своей лекціи въ институтѣ судостроителей г. Брамвель заявилъ свою благодарность г. Торнейкрофту и выразилъ, что, по его мнѣнію, къ изъявленію этой благодарности долженъ присоединиться и самый институтъ, въ видахъ, какъ обязанности, съ какою были предложены г. Торнейкрофтомъ средства для производства выше описанныхъ опытовъ, такъ и совершеннаго строителемъ *Mirand*ы, истиннаго шага впередъ въ наукѣ движенія судовъ паромъ. Нѣтъ никакого сомнѣнія, сказалъ лекторъ, что результаты эти, столь необыкновенные и совершенно неожиданные, обратятъ вниманіе инженеровъ и механиковъ на предметъ введенія усовершенствованій и въ постройки большихъ паровыхъ судовъ.

Фиг. 1 представляетъ сѣченіе кормовой части яхты по діаметральной плоскости. Особенность этого образованія

*

заключається, якъ это видно изъ чертежа, въ быстромъ уклонѣ вѣла внизъ, по направленію къ ахтерштевню, что позволило употребить въ дѣло винтъ относительно весьма большаго діаметра и совершенно погруженный.

«Можетъ быть, прибавляетъ французскій морской журналъ, достигнутые блестящіе результаты, своимъ происхожденіемъ частью, именно обязаны такому положенію винта, которое позволяетъ ему дѣйствовать, почти половиною своего діаметра въ слоб. воды, не подлежащемъ перемѣщенію вслѣдствіе движенія судна?»

Намъ остается напомнить читателямъ, что Engineering 21 марта настоящаго года обѣщаль заняться изслѣдованіемъ сопротивленія воды движенію шлюпокъ постройки Торнейкрофта, но пока еще на страницахъ этого журнала подобное изслѣдованіе не появлялось.

Теперь, мы нѣсколько остановимся на дѣятельности по судостроенію англійскаго военнаго флота. По имѣвшимъ до сихъ поръ свѣдѣніямъ въ Англии въ постройкѣ значилось пять броненосцевъ: *Superb*, *Temeraire*, *Fury*, *New Fury* (въ Пемброкѣ) и пятое, строить которое предполагалось въ Портсмутѣ (*). Въ іюльскомъ нашемъ обзорѣ, приводя проектъ броненосца съ оконечностями въ видѣ водяныхъ ящичковъ, у насъ было высказано предположеніе такого рода, что не будетъ ли этотъ пятый броненосецъ строиться именно по этой системѣ? Въ настоящее время объ этомъ пятомъ броненосцѣ имѣются нѣкоторыя подробности, привести которыя будетъ не безъинтересно, въ видахъ ознакомленія съ матеріальнымъ составомъ будущаго флота Англии.

Въ засѣданіе парламента 24 іюля, лордъ Ленноксъ (между прочимъ, повидимому, весьма вѣроятный будущій морской министръ Англии, если министерство перейдетъ къ тори) спросилъ нынѣшняго перваго лорда адмиралтейства, угодно ли ему будетъ выполнить обѣщаніе, данное нѣсколько недѣль тому назадъ, сообщеніемъ: какого типа броненосецъ имѣется въ виду заложить въ теченіи настоящаго года?

(*) Морская хроника № 5 «Морск. Сб.» 1873 г. стр. 26.

Спрашивающему было бы желательно, прибавилъ г. Ленноксъ, чтобы совмѣстно съ такимъ сообщеніемъ министръ, кстати, подтвердилъ бы также, что размѣренія судна и вѣсъ, который онъ будетъ носить, будутъ изложены въ формальной запискѣ парламенту. *Г. Гошенъ.* «Что касается до послѣдней части вопроса благороднаго лорда, то я болѣе или менѣе состою въ распоряженіи палаты; но, я рѣшаюсь представить, однакоже, что едвали желательно, чтобы въ самый ранній періодъ постройки судна, его точныя размѣренія и спецификація были сообщены всему свѣту. (Да. Да). Но описаніе въ общихъ чертахъ я все-таки палатѣ сдѣлаю. Для другихъ флотовъ, въ настоящее время строятся суда, носящія орудія и броню, превосходящія въ силѣ и толщинѣ все существовавшее до сихъ поръ, а потому, необходимо, чтобы наше судно, которое потребуетъ трехъ или четырехъ лѣтъ для своей постройки было болѣе, чѣмъ ровнею для всякаго другого судна въ свѣтѣ. Судно, которое мы предполагаемъ строить въ Портсмутѣ, должно называться *Inflexible*, оно выполняетъ собою взгляды комисіи для разсмотрѣнія чертежей военныхъ судовъ» (*). Система постройки представляетъ усовершенствованную систему *Warrior's* съ центральной блиндированною цитаделью и подводными непроницаемыми для снарядовъ палубами. Требующійся запасъ плавучести, въ случаѣ какого бы то ни было разрушенія неповрежденныхъ броней оконечностей, обезпеченъ центральнымъ броненоснымъ казематомъ. Площадь брони уменьшена и толщина ея увеличена въ соответствующей степени. Было бы неумѣстнымъ представлять цифровыя данныя о размѣреніяхъ судна во всѣхъ ихъ подробностяхъ, но я могу утвердительно сказать, что броня на немъ толще, чѣмъ та, которая предназначается для какого бы то ни было судна или форта, что орудія которыми это судно должно быть вооружено имѣютъ быть самыми сильными изъ всего, что только можетъ быть проектировано и выдѣлано, и что низкій бортъ и отсутствіе парусовъ не составляютъ существеннѣйшихъ чертъ проекта.

(*) Т. е., слѣдовательно, такъ называемаго Доферниновскаго комитета.

Судно будетъ имѣть 20 ф. надводнаго борта въ носовой части и, въ случаѣ нужды, въ свѣжую погоду или же, при весьма невѣроятномъ предположеніи, что всѣ его четыре отдѣльныхъ машины окажутся испорченными, оно будетъ способно поставить трисела. Размѣренія, за исключеніемъ ширины, которая значительно больше, тѣ же, что и у *Fury*, съ углубленіемъ меньшимъ на три фута.

Угледоѣмная способность та же; полный ходъ 14 узловъ; при 10 узловой скорости судно будетъ въ состояніи совершать переходы въ 3000 морскихъ миль (*), не пополняя угольныхъ запасовъ. Предполагаемая стоимость та же что и *Fury*. Контролеръ флота, совмѣстно съ начальникомъ морской артиллеріи и главнымъ инженеромъ флота, составившимъ чертежъ, согласно рекомендовали его Адмиралтействъ-совѣту, который, послѣ тщательнѣйшаго его разсмотрѣнія, единогласно его одобрилъ. (Хорошо, хорошо).

Въ этомъ краткомъ перечисленіи отличительныхъ признаковъ будущаго броненосца Англіи нѣтъ ничего, что могло бы указать на то, что онъ не будетъ выполненіемъ идей, уже приведенныхъ нами, со словъ журнала *Engineering'a*, въ июльскомъ обзорѣніи. Мы считаемъ довольно любопытнымъ прослѣдить на сколько позднѣйшія заявленія англійской печати о новомъ броненосцѣ подтверждаютъ предположеніе, что онъ будетъ имѣть оконечности въ видѣ водяныхъ ащиковъ, или же указываютъ на такія черты его, которыя совершенно несовмѣстны съ извѣстною мыслью г. Рида, разработанною и приведенною въ исполненіе нынѣшнимъ главнымъ инженеромъ флота, г. Барнаби.

Морскіе публицисты «*Times'a*», въ передовой статьѣ номера отъ 28 іюля, оправдывая своего министра во всѣхъ отношеніяхъ въ томъ, что онъ не заявилъ передъ парламентомъ въ подробности размѣреній и типа судна, предполагаемаго къ постройкѣ, такъ какъ «въ настоящее время каждый шагъ въ сооруженіи броненосца непременно сопро-

(*) Расстояніе между Лондономъ и Нью-Йоркомъ 3240 ит. миль. Между Лондономъ и Петербургомъ 1417.

воздается такими громадными измѣненіями, что предсказать окончательный результатъ было бы совершенно невозможно», — замѣчаютъ однакоже, «что тѣмъ не менѣе, первый лордъ, о продолжающихся попыткахъ броненоснаго судостроенія сказалъ достаточно, для возбужденія нѣкотораго изумленія. Выясненная имъ задача заключается въ томъ, чтобы въ 1877 году имѣть въ своемъ распоряженіи броненосецъ, могущій оказаться болѣе, чѣмъ ровнею для всякаго другого судна въ свѣтѣ»... «Теперь же, продолжаетъ «Times», насъ страшатъ, строящимися грозными противниками... и вотъ почему наше адмиралтейство, взявши время за вихорь, (taking time by the forelock) собирается встрѣтить эти новыя образчики произведеніемъ искусства еще болѣе грознымъ. До сихъ поръ все это совершенно ясно, но интересующимся дѣломъ, по всей вѣроятности, покажется весьма страннымъ, что въ новомъ проектѣ мы возвратились къ самому первому броненосцу, изъ спущенныхъ въ Англіи. *Inflexible* будетъ не усовершенствованнымъ *Devastation*'омъ, или *Hercules*'омъ, или *Monarch*'омъ, но усовершенствованнымъ *Warrior*'омъ... Подвергнувъ, сообщенныя министромъ свѣдѣнія изслѣдованію мы легко можемъ прийти къ заключенію, что *Devastation* найденъ менѣе мореходнымъ, чѣмъ было бы желательно, а потому отъ его типа и отступились... Новое судно будетъ имѣть нѣкоторую парусность и вмѣсто башенъ центральную цитадель. Однимъ словомъ, сосредоточеніе прочности и силы будетъ соединено съ качествами большей безопасности для морскихъ цѣлей, чѣмъ та, которая заключается въ судахъ безрангоутныхъ. Такимъ образомъ, мы узнаемъ, что *Devastation* не совершенно надеженъ, какъ мореходное судно, а потому мы и возвращаемся вспять, къ образцу судна съ рангоутомъ, и которое, не имѣя башенъ, будетъ способно выносить небольшую парусность».....

«Мы нисколько не противники», продолжаемъ нѣсколько далѣе та же статья, «взглядовъ, на основаніи которыхъ адмиралтейство рѣшилось приступить къ этой новой попыткѣ, но, тѣмъ не менѣе, послѣ только что достигнутаго блестящаго успѣха въ гидравлическомъ способѣ установки орудій,

невозможно не опасаться того, чтобы проект *Inflexible*'я не устарѣлъ прежде, чѣмъ самое судно будетъ спущено (*). Теперь оказывается, что сравнительно маленькія и дешевыя канонерскія лодки могутъ быть такъ выстроены, чтобы носить орудія всевозможной величины; что эти орудія и прислуга могутъ быть скрыты отъ глазъ до самаго момента выстрѣла и, трехъ или четырехъ канонеровъ совершенно достаточно для того, чтобы управляться съ самою тяжелою артиллерію. Могутъ сказать, что эти лодки не будутъ обладать способностью переплывать 3000 миль и дать сраженіе. Совершенно вѣрно; но предположите, что *Inflexible*, при концѣ своего перехода, будетъ встрѣченъ судномъ не его размѣровъ и образца, но дюжиною такихъ маленькихъ суденушекъ, вооруженныхъ каждое 1000 фунтовымъ орудіемъ (слѣдовательно 14 дюймовымъ)... Весь вопросъ въ томъ, если башня можетъ быть замѣнена колодцемъ, то не можетъ ли случиться также, что настанетъ время когда и центральная батарея *Inflexible*'я окажется лишнею? Однимъ словомъ, при нынѣ открывшемся пути передъ нами, мы думаемъ, что нужно быть чрезвычайно смѣлымъ для того, чтобы провидѣть самый совершен-

(*) Въ послѣднее время, въ Англіи, надѣлали большого шума испытанія небольшой канонерки, подъ названіемъ *Hydra*, типа *Stamch*, построенной для нидерландскаго правительства фирмою Армстронга. На этой лодкѣ 18 тонное, 10 дюймовое орудіе послѣ выстрѣла, посредствомъ гидравлическаго аппарата, опускается въ трюмъ, гдѣ производится заряданіе. Подробностей подземнаго механизма пока еще не извѣстно, по всей вѣроятности онъ представляетъ собою чрезвычайно остроумныя приспособленія. Въ слѣдующихъ номерахъ нашего журнала мы имѣемъ въ виду привести образчики остроумныхъ приводовъ по артиллеріи, но здѣсь не можемъ, однакоже, не выразить удивленія, какимъ образомъ можно быть на столько легкомысленнымъ, чтобы отъ одного какового либо искусно придуманнаго механическаго приспособленія, составляющаго не болѣе, какъ частіища обращенія съ орудіемъ, приходитъ въ такое настроеніе, что считать изгнаннымъ всѣ громаднѣйшіе труды и затраты на произведенія служащія тому же дѣлу, но не заключающія въ себѣ этого частнаго улучшенія, или не имѣющія его своей главною дѣлюю. Такое настроеніе можно оправдать только увлеченіемъ, и до какихъ размѣровъ, можно сказать даже смѣшныхъ, можетъ доходить, подобное увлеченіе легко видѣть изъ передовой статьи «Times» номера отъ 25 іюля, по поводу успѣшныхъ выстрѣловъ съ *Hydra*, съ помощью гидравлическаго прибора, смыслъ которой тотъ: «Лишь бы только намъ, англичанамъ, быть впередъ всѣхъ остальныхъ народовъ въ машинной механикѣ, а черезъ это самое мы будемъ и сильнѣе всѣхъ».

ный образчик боевого судна 1877 года.... Проект *Inflexible*'я доказываетъ намъ, что въ настоящее время все зависитъ отъ брони и артиллеріи, и если самыя тяжелыя орудія могутъ быть носимы канонерскими лодками, то, при новой системѣ установки артиллеріи, безъ соответствующей брони можно было бы обойтись.... Для Англіи необходимы суда, которыя обладали бы способностью безопасно совершать длинныя океанскіе переходы, выдержать битву съ судномъ равнымъ съ нимъ по силѣ, и, за тѣмъ, воротиться домой. Надѣялись, что *Devastation* окажется хорошею моделью такого судна, но уже теперь мы находимъ, что онъ уступаетъ въ двухъ важныхъ отношеніяхъ. Во-первыхъ, онъ уже не составляетъ ровню по силѣ судамъ, которыя другими націями уже строятся, и, во-вторыхъ, вѣра въ его мореходныя качества нѣсколько поколебалась. Въ результатѣ явился *Inflexible*, который черезъ четыре года будетъ самымъ сильнымъ судномъ изъ всѣхъ плавающихъ судовъ, слѣдовательно тѣмъ же, чѣмъ теперь *Devastation*. Но, между тѣмъ, выяснился новый принципъ, весьма вѣроятно, способный на безконечное развитіе и приложеніе и ведущій за собою послѣдствія, измѣрить значенія которыхъ никто не въ состояніи.... Безъ отдыха работающая изобрѣтательность искусства будетъ, конечно, придумывать постоянно то, что превосходитъ уже имѣющееся и единственная вещь, которую мы въ правѣ ожидать отъ нашихъ властей, заключается въ томъ, что бы имъ было извѣстно все совершающееся вокругъ ихъ. Безъ сомнѣнія необходимо было приняться строить судно для вытѣсненія всего того, что ожидается отъ *Inflexible*'я. Въ сущности новое судно задумано съ цѣлью избѣжать ошибокъ. Предполагаютъ, что оно можетъ быть свободно отъ недостатковъ, открывшихся въ различныхъ его предшественникахъ; но предсказать, что результатъ этихъ отрицательныхъ достоинствъ, окончательно выяснится до положительнаго успѣха, составляетъ болѣе того, что можно требовать отъ адмиралтейства».

«Изъ заявленія сдѣланнаго въ парламентѣ г. Гошеномъ, говоритъ также *The Engineer* въ выпускѣ отъ 1 августа, «не

трудно составить нѣчто въ родѣ общей идеи,—чѣмъ именно новое судно будетъ. Такъ какъ вмѣсто башни оно должно имѣть квадратный или прямоугольный казематъ, то вѣроятно оно будетъ носить четыре 50 тонныя орудія на Скоттовскихъ поперечныхъ вращающихся палубахъ, дѣйствительность которыхъ хорошо извѣстна всему морскому міру. Точно также, для того, чтобы быть толще всего извѣстнаго до сихъ поръ, броя его должна превосходить толщину 14 дюймовъ и мы, почти не опасаясь ошибиться, можемъ предположить, что ея средняя толщина по борту будетъ 20 дюймовъ. Какова будетъ подкладка, конечно, вопросъ еще открытый. Все это довольно ясно, но, за тѣмъ, приходится только строить предположенія. Если судно будетъ бронировано не по всей длинѣ, то какимъ же образомъ, во время боя, оно будетъ удерживаемо на поверхности воды и отчего бы ему не пойти весьма быстро ко дну? Въ этомъ отношеніи мы не имѣемъ никакихъ положительныхъ свѣдѣній, но вѣроятно, что судно будетъ имѣть вездѣ широкій броневой поясъ за исключеніемъ нѣкотораго пространства въ носу и въ кормѣ, и, что эти послѣдніе, т. е. носъ и корма будутъ сравнительно длинными и остраго образованія, и такъ какъ, въ то-же время, отъ главной части корпуса они будутъ отдѣляться многочисленными непроницаемыми для воды отдѣленіями, то поэтому вовсе и не заботятся объ удержаніи ядеръ и бомбъ внѣ ихъ бортовъ, потому-что впускъ воды внутрь ихъ пространства не принесетъ большаго вреда. Дѣйствительно, легко доказать, что вѣсъ металла, требующагося для дѣйствительнаго бронированія кормы и носа будетъ причиною гораздо большаго зла, чѣмъ то, которое произошло бы, еслибы явилась возможность эти части судна наполнять водою. Идучи въ дѣйствительное сраженіе, т. е. когда начинаютъ настоящую боевую схватку, или, какъ говорятъ моряки: гонку—кто кого расшибетъ (pounding match), было бы не дурнымъ приѣмомъ самимъ впустить воду въ эти части судна, чтобы уменьшить цѣль для непріятельской стрѣльбы и, на столько углубить винты, чтобы они были внѣ возможности быть поврежденными, однимъ словомъ, мы думаемъ, что было бы чистою тратой металла стремиться

защитить передніе и задніе 40 или 50 футъ судовой дѣлны, которые должны быть просто фальшивыми, надѣлками, приложенными для улучшения парусныхъ, паровыхъ и мореходныхъ качествъ броненоснаго судна, и совершенно бесполезными для всякихъ другихъ цѣлей. Въ этомъ смыслѣ выработанный проектъ дастъ намъ кузовъ, въ горизонтальномъ разрѣзѣ на высотѣ палубы, четырехугольной фигуры, весьма широкой и, сравнительно плоскодонный и кроткій, вполне прикрытый броней со всѣхъ сторонъ, посрединѣ судна бортовая броня будетъ достаточно высокою для прикрытія орудій. Къ носу и въ корму отъ этой возвышенной цитадели будетъ протягиваться броневой поясъ подъ водою футъ на 9 и съ палубою, покрытою броней, короче, мы получимъ нѣчто въ родѣ четырехугольнаго монитора прикрытаго отовсюду, и носящаго внутри всеразрушающую артиллерію. Къ каждому концу такого монитора будетъ придѣлано по легкой сравнительно надстройкѣ, образующей носъ и корму, и отъ оконечностей простирающейся въ серединѣ до встрѣчи съ центральною батареею. Въ цѣломъ, всему судну можетъ быть придано если не превосходное, то, по крайней мѣрѣ, изрядное образование и мы получимъ просторное и удобно расположенное судно, съ умѣренно возвышенными бортами, въ которомъ моряки могутъ удобно существовать;—судно, которое будетъ хорошо ходить, какъ подъ парами такъ и подъ парусами и пріятное для глазъ; однимъ словомъ, въ тысячу разъ лучше *Devastation*'а и *Fury*. Результатъ такого устройства будетъ тотъ, что вся верхняя надстройка впереди и назади башни и вся кормовая и носовая части, вплоть до броненоснаго пояса, могутъ быть избиты въ куски. Остается, однакоже, рассмотретьъ будетъ ли оставшійся мониторъ—ядро орѣха, съ котораго вся шелуха обита—все еще способенъ: плавать, продолжать бой и управляться?

Отвѣчать слѣдуетъ утвердительно. Разрушеніе уязвимыхъ частей судна будетъ весьма постепенное. Потеря верхнихъ надстроекъ будетъ имѣть важность только въ такомъ случаѣ, если сраженіе произойдетъ на большомъ волненіи. Но въ свѣжій вѣтеръ на столько не легко попасть въ судно.

какимъ бы то ни было снарядомъ, съ вѣроятностью нанести существенный вредъ, что будетъ совершенно безопасно предположить, что бояться чего либо, происходящаго отъ этой причинъ, не слѣдуетъ. Что же касается до способовъ передвиженія, то носовая и кормовая части ниже ватерлинии должны быть такъ подраздѣлены, чтобы наружная обшивка удерживала свою форму даже послѣ самыхъ громовыхъ ударовъ ядрами или бомбами, и корпусъ, слѣдовательно, сохранялся бы настолько не тронутымъ, что судно могло бы отлично передвигаться. Устройство пары весьма сильныхъ центробѣжныхъ помпъ не представило бы никакой трудности; а съ помощью ихъ судно могло бы управляться и плавать по системѣ Рутвена даже въ томъ случаѣ, если бы оба винта его были совершенно приведены въ негодность, что составляетъ, впрочемъ, весьма невѣроятное происшествіе, такъ какъ они будутъ расположены низко, въ особенности послѣ впуска воды внутрь носовыхъ придѣловъ передъ началомъ боя.

Судно, очерченное нами такимъ образомъ, по нашему мнѣнію, представляетъ собою возможно лучшее примиреніе разныхъ противоположностей, которое только можетъ быть найдено искусствомъ новѣйшей морской архитектуры. Достигнуть всего нельзя, но въ этомъ проектѣ мы достигаемъ всего существеннаго. Подобное судно должно быть большимъ, но смѣшно было бы думать, что 50 тонныя орудія могутъ быть носимы маленькими судами. *Inflexible* конечно не будетъ маленькимъ, и, говоря вообще, мы думаемъ, что его главныя черты нами указаны; при этомъ мы не можемъ не высказать нашего удовольствія по тому поводу, что въ главномъ, это судно будетъ въ точности походить на типъ военнаго корабля, который уже давно и настойчиво рекомендуется нашимъ журналомъ. За тѣмъ, мы надѣемся, что прежде чѣмъ проектъ покрытыхъ броней бортовъ и оконечностей центральной батареи будетъ окончательно принятъ, будутъ произведены одинъ или два не дорогихъ испытанія для опредѣленія наилучшей системы ихъ постройки. Существуетъ основаніе предполагать, что двѣ 5 дюймовыя плиты, распо-

ложенныя одна за другою, съ пустымъ пространствомъ между, шириною футъ пять, будутъ совершенно также не проницаемы для снарядовъ, какъ и двѣ 8 дюймовыя плиты непосредственно наложенныя одна на другую и плотно связанныя болтами и гайками. Назначеніе первой плиты будетъ состоять въ разбиваніи снарядовъ на осколки, а второй въ не пропускѣ такихъ осколковъ внутрь центральной батареи. Весьма замѣчательно, что этотъ, такъ много общающій планъ, и который такъ часто уже предлагался, до сихъ поръ никогда еще не былъ испытанъ въ дѣйствительности, въ масштабѣ болѣе или менѣе приличномъ».

Если въ парламентскомъ заявленіи г. Гошена и приведенныхъ выше выдержкахъ изъ «Times» не было ничего такого, что можно было бы принять за черты конструціи судна, несовмѣстныя съ предположеніемъ, что на оконечностяхъ оно будетъ имѣть водяныя систерны, согласно проекту, приведенному въ іюльскомъ обзорѣни, «Морскаго Сборника», то сущность только что сказаннаго въ статьѣ спеціального журнала «The Engineer'a» прямо показываетъ, что и другой передовой органъ морскаго инженернаго дѣла въ Англии, во вопросу о современнѣйшемъ типѣ броненосца, вполне раздѣляетъ мнѣніе своего современника «Engineering'a», которое было сообщено нами два мѣсяца тому назадъ. Мы еще разъ напомнимъ, что идея такой системы постройки судна принадлежитъ великому, какъ называютъ его въ Англии, судостроителю, г. Риду. Въ видѣ литературно-морскаго анекдота мы упомянемъ, между прочимъ, что этотъ великій судостроитель очень обидѣлся за разработку его идеи въ «Engineering'ѣ», и въ своемъ журналѣ, «Naval Science» (іюльскій выпускъ 1873 г.) помѣстилъ жесточайшую полемику, подъ заглавіемъ «Любитель-проектировщикъ чертежей военныхъ судовъ», направленную противъ военно-морскаго публициста «Engineering'a». Намъ нѣкогда заниматься этою полемикою и упомянули мы объ ней только къ слову; мы скажемъ, однакоже, что статья г. Риды уже получила достойный отвѣтъ въ «Engineering'ѣ» 1 августа, гдѣ г. Риду заявляютъ, что хотя онъ и справедливо считается великимъ

судостроителемъ, но, тѣмъ не менѣе, догматъ его непогрѣшимости еще не признавъ.

Мы имѣемъ въ виду выяснить систему постройки новаго броненосца, предполагая въ то-же время, что она именно та, которая у насъ уже описывалась, а для этого выясненія намъ и приходится упоминать о г. Ридѣ. Въ доказательство справедливости предположенія намъ остается сдѣлать нѣсколько выписокъ изъ письма этого инженера въ «Times» 4 августа, которое если сопоставить съ помѣщеннымъ въ «Морскомъ Сборникѣ» прежде и только что сказаннымъ выше, то мѣста сомнѣнью, повидимому, не должно остаться вовсе. Удостовериться же въ томъ, что въ военное судостроеніе введенъ новый принципъ намъ кажется довольно интереснымъ.

«Въ продолженіи нѣсколькихъ послѣднихъ дней», пишетъ г. Ридъ, «меня такъ часто спрашиваютъ о дѣйствительномъ характерѣ новаго и полнаго чудеса судна, *Inflexible*™, что можетъ быть это будетъ полезнымъ, дозволить англійской публикѣ узнать о немъ нѣсколько болѣе того, что считалось до сихъ поръ приличнымъ сообщать ей къ свѣдѣнью. Большаго вреда отъ этого, я полагаю, не произойдетъ, потому что новыя основанія кораблестроенія, выражающіяся этимъ судномъ, уже давно извѣстны и широко распространены въ иностранныхъ земляхъ..... Эти, общезвѣстность и распространенность произошли вслѣдствіе опубликованія извѣстнаго донесенія (съ показаніями свидѣтелей) адмиралтейству «коммисіи чертежей», которая получила и отъ меня описаніе системы. (Показаніе г. Рида передъ коммисіею чертежей со словъ «Engineering'a» у насъ приведено въ іюльской хроникѣ стр. 77).... Я не очень-то вѣрю въ необходимость и исполнимость въ настоящей вѣкъ сохраненія подобныхъ свѣдѣній въ секретѣ, но, тѣмъ не менѣе, я не въ силахъ понять разчета, который заставилъ само правительство собрать вмѣстѣ все касающееся судовъ Ея величества, украсить собранное чертежами и табличными данными и, за тѣмъ, разослать все это иностраннымъ правительствамъ.... Именно этой причинѣ мы и приписываемъ

громидные успѣхи въ броненосномъ судостроеніи, достигнутые въ послѣднее время однимъ или двумя иностранными правительствами.....

Я перехожу теперь къ существеннѣйшимъ и характеристичнѣйшимъ чертамъ системы, которая имѣетъ быть выполненною въ *Inflexible*'н. Г. Гошенъ считаетъ въ немъ самымъ замѣчательнымъ—возвращеніе къ системѣ *Warrior*'а, съ нѣкоторыми видоизмѣненіями; но, дабы увидѣть это сходство, необходимо придать *Warrior*'у черту, которою онъ никогда не обладалъ, а именно—непроницаемую для снарядовъ палубу ниже уровня воды. *Warrior* не болѣе, какъ обыкновенное судно, съ броней ограниченныхъ размѣровъ по серединѣ, и съ незащищенными оконечностями, подраздѣленными обыкновенными желѣзными палубами и переборками. *Inflexible* будетъ совершенно инымъ судномъ....

О системѣ, которая имѣетъ быть выполненною въ *Inflexible*'н, впервые упомянуто мною, съ намѣренною неопредѣленностью, въ главѣ «О бронѣ» въ моей книгѣ «О броненосцахъ», гдѣ сказано:

(Сказанное г. Ридомъ, дѣйствительно, до того неопредѣленно, что самое мѣсто не стоитъ переводить здѣсь; въ сущности выписка эта говоритъ, что г. Ридъ готовъ выстроить судно съ 20 дюймовою броней).

Далѣе авторъ письма «Times'a» продолжаетъ: «Въ чемъ состоитъ система я не излагалъ, такъ какъ считалъ не благоразумнымъ преждевременно предоставлять, подобныя свѣдѣнія въ распоряженіе иностранцевъ».....

За тѣмъ г. Ридъ приводитъ выписку изъ донесенія г. Барнаби комисіи чертежей, гдѣ упоминается о предложеніяхъ сэра Вилльяма Томсена, г. М. Скотта и г. Рида, все это совершенно съ тѣми же числами, которыя приводятся въ письмѣ, уже помѣщено въ вашей хроникѣ іюльской книжки, а потому повторять переводъ было бы совершенно лишнимъ занятіемъ мѣста. Вспомнивъ, однакоже, что въ своихъ изслѣдованіяхъ приложенія мысли г. Рида къ дѣйствительности, г. Барнаби пришелъ къ возможности постройки по ней броненосцевъ двухъ родовъ,—а именно:

или съ 21 дюймовою броней, отношеніемъ длины къ ширинѣ въ $4\frac{1}{2}$ раза и необычайно острыми оконечностями, или же болѣе обыкновеннаго судна по образованію и размѣрамъ, и въ такомъ случаѣ съ броней только въ $11\frac{1}{2}$ дюймовъ толщины,—къ тому, что было уже у насъ напечатано, придется прибавить еще слѣдующее заключеніе г. Барнаби:

«Въ обоихъ этихъ случаяхъ положеніе концовъ цитадели опредѣлено такимъ образомъ, что получилось наибольшее сбереженіе въ вѣсѣ съ только что достаточною остойчивостью для обезпеченія устойчивой платформы для артиллеріи, но не болѣе. Намъ не извѣстны взгляды г. Рида по этому поводу, за предѣлами того, что можно было вывести изъ его примѣрныхъ чертежей и вычисленій, которые, по его распоряженію, были приготовлены; но, по всей вѣроятности, необходимость чрезвычайно большаго измѣненія въ отношеніи длины къ ширинѣ, для достиженія имѣющихся въ виду выгодъ, заставили г. Рида отложить разсмотрѣніе вопроса до тѣхъ поръ, пока громадный шагъ, уже сдѣланный къ укороченію броненосныхъ судовъ, не упрѣдился еще болѣе, относительно сильнѣйшей оппозиціи, которую онъ встрѣчаетъ. Суда съ 14 узлами хода, покрытыя броней съ одного конца до другого, предшествовавшія *Bellerophon*'у имѣли отношеніе ширины къ длинѣ равнымъ $6\frac{3}{4}$. *Bellerophon* имѣетъ то же отношеніе менѣе $5\frac{1}{2}$, и вполне возможно, что еще болѣе толстая броня, которая понадобится намъ въ будущемъ, заставитъ насъ прибѣгнуть еще къ болѣе длинному среднему бимсу. Какимъ образомъ это отзовется на результатахъ—пока еще не ясно».

«Эти замѣтки», продолжаетъ за тѣмъ снова г. Ридъ, «достаточно выясняютъ, какъ сущность, такъ и новизну системы, къ которой въ настоящее время склонилось правительство. Это есть именно та система, которая заслужила прежде одобреніе за границую, чѣмъ у нашего адмиралтейства; но, въ то же время, она требуетъ самой тщательной разработки, и въ рукахъ не искуснаго исполнителя можетъ легко повести къ важнымъ ошибкамъ. Не смотря на то, что я самъ изобрѣтатель ея, и что будучи въ адмиралтействѣ я составилъ множе-

ство примѣрныхъ чертежей проекта, тѣмъ не менѣе, я многому научился по отношенію къ ней изъ послѣднихъ моихъ изслѣдованій и пришель къ убѣжденію, что примѣненіе системы ограничивается весьма узкими предѣлами. Не сомнѣваясь въ этомъ отношеніи въ искусствѣ г. Барнаби, я скажу только, что, слѣдовательно, *Inflexible*, конечно, доставитъ Англій большую силу и честь».

Мы не будемъ приводить всего окончанія письма г. Рида, такъ какъ въ немъ заключаются вещи, касающіяся общественнаго положенія автора и отношеній, въ которыхъ онъ стоитъ къ вопросу броненоснаго судостроенія Англій теперь, и стоялъ прежде. Очевидно, въ техническомъ отношеніи все это не имѣетъ никакой важности. Изъ этого конца письма имѣетъ значеніе только настойчиво высказываемое желаніе увидѣть официальное заявленіе, по крайней мѣрѣ, точныхъ длинѣ и ширинѣ проектированнаго судна. Безъ сомнѣнія это нужно автору-технику затѣмъ, чтобы судить, — вмѣщается ли предположенное судно въ тѣ ограниченные предѣлы возможности примѣненія системы, о которыхъ онъ говорилъ выше. Но до сихъ поръ, даже этихъ данныхъ о новомъ броненосцѣ въ Англій не опубликовано и вообще, приведенное нами, представляетъ, повидимому, пока всѣ, доступныя для публики о немъ свѣдѣнія; на основаніи ихъ, однакоже, намъ кажется, можно уже довольно вѣрно сказать окончательно, что новое судно будетъ съ носовою и кормовою частями въ видѣ водяныхъ систернъ. Слѣдовательно, техникамъ представляется новая работа, новыя обсуждения. Такова современная морская служба.

Въ продолженіи августа мѣсяца на югѣ Европы совершались въ военно-морскомъ отношеніи чрезвычайно интересныя вещи, по части сношеній народовъ, при существованіи междуусобной войны.

Мы имѣемъ въ виду дѣйствіе у Картагенскаго побережья капитана Вернера съ броненосцемъ *Friedrich-Karl*, и отряда англійскихъ броненосныхъ судовъ подъ флагомъ адмирала Гельвертона. Все происходящее тамъ весьма способно озаботить

каждаго военнаго моряка, такъ какъ имѣетъ непосредственное отношеніе къ обязанностямъ его професіи. Но, къ сожалѣнію, по недостатку мѣста, мы не можемъ передать даже вкратцѣ примѣровъ того, на какія требованія минуты военный морякъ подъ часъ долженъ быть готовъ отвѣтить.

ИЗВЛЧЕНІЕ ИЗЪ ПРАВИЛЪ ОВЪ ИЗДАНІИ

МОРСКАГО СБОРНИКА.

Статьи для напечатанія въ М. Сб. препровождаются въ Редакцію чрезъ Контору журнала.

За исключеніемъ статей, присланныхъ отъ высшаго морскаго начальства, съ резолюціею — напечатать въ такой-то книгѣ М. Сб., прочія статьи распредѣляются по №№ журнала по усмотрѣнію Редакціи.

Вознагражденіе за статьи, помѣщаемыя въ М. Сб., полагается: за оригинальныя отъ 25 до 50 р. и въ нѣкоторыхъ случаяхъ болѣе, за извлеченія и компиляціи отъ 25 до 30 р.; за переводы отъ 12 до 20 р. за листъ.

Авторъ имѣетъ право на полученіе 25 отдѣльныхъ оттисковъ своей статьи безвозмездно; если онъ желаетъ воспользоваться этимъ правомъ, то приглашается написать о томъ на самой статьѣ. По особымъ уваженіямъ разрѣшается печатаніе и большаго числа отдѣльныхъ оттисковъ, но съ платою за бумагу. Желающіе на этомъ основаніи получить болѣе 25 отдѣльныхъ оттисковъ своей статьи, — означаютъ на рукописи сколько именно.

Оригинальныя сочиненія должны быть прислаемы за подписью автора, а переводныя — съ указаніемъ, сверхъ того, той книги, откуда взяты. Если автору не угодно, чтобы его имя было извѣстно публикѣ, онъ приглашается предварить о томъ Редакцію.

Редакція покорнѣе проситъ доставлять статьи четко написанными, въ особенности же означать разборчиво имена собственныя и цифры, и непременно съ переводомъ иностранныхъ словъ и въсовъ на русскія.

ПОДПИСКА НА ПОЛУЧЕНІЯ МОРСКАГО СБОРНИКА ВЪ 1873 ГОДУ ПРИНИМАЕТСЯ:

Въ С. Петербургъ, исключительно въ главной конторѣ Морскаго Сборника, при книжномъ магазинѣ А. Ф. Базунова, на Невскомъ проспектѣ противъ Милютинныхъ лавокъ.

СТОИМОСТЬ ГОДОВАГО ИЗДАНІЯ ВЪ 1873 ГОДУ.

	Безъ доставки и пересылки.	Съ доставкой и пересылкою.
Лицамъ морскаго вѣдомства	4 рубля	5 рублей.
Прочимъ подписчикамъ	6 —	7 —

Пережъны адресовъ, претензіи и другія сообщенія подписчиковъ, кокорнѣйше просятъ адресовать тѣмъ мѣстамъ и лицамъ, которымъ подписчикъ выслалъ деньги, и если будетъ признано нужнымъ, для свѣдѣнія—въ Редакцію журнала.

Въ перемѣтъ числахъ каждою мѣсяца, книжки М. Сб. сдаются въ почтажнъ, а потому въ случаѣ поздняго полученія ихъ, просимъ доводить о томъ до свѣдѣнія почтоваго начальства.

al.

