

# МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

ИЗДАВАЕМЫЙ ПОДЪ НАБЛЮДЕНІЕМЪ

ГЛАВНАГО МОРСКАГО ШТАБА.

Редакторъ — подполковникъ П. ВЕРБИЦКІЙ.

Томъ ССХСѸ

№ 11.

---

Н О Я Б Р Ъ.

---

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Морскаго Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.

1899

Печатано по распоряженію Главнаго Морскаго Штаба.

---

С.-Петербургъ, 31-го октября 1899 г.

# ОГЛАВЛЕНІЕ

№ 11 Морскаго Сборника 1899 года.

## ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЬ.

Высочайшіе приказы по Морскому вѣдомству . . . . .	1
Высочайшія награды . . . . .	7
Пожалованіе иностранныхъ орденовъ . . . . .	8
Приказы по Морскому вѣдомству . . . . .	9
Приказы Управляющаго Морскимъ Министерствомъ . . . . .	20
Циркуляры Главнаго Морскаго Штаба . . . . .	27
Циркуляры Морскаго Техническаго Комитета . . . . .	30
Пенсіи изъ эмеритальной кассы . . . . .	33
<hr/>	
Отчетъ Севастопольской морской офицерской библіотеки за 1898 годъ . . . . .	1—26
Вѣдомость военнымъ судамъ, находящимся въ заграничномъ плаваніи . . . . .	1—3
Росписаніе рейсовъ пароходовъ Добровольнаго флота въ навигацію 1899 года . . . . .	4

## НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЬ.

Сраженія при Сантъ-Яго де-Куба и его капитуляція. Перевель А. де-Л. . . . .	1
Смѣшанныя морскія экспедиціи. Н. А. Обручевъ . . . . .	65
Адмиралъ Фаррагутъ. Баронъ А. О. Вуксгевденъ . . . . .	93
Основы организаціи морской силы. Лейтенантъ Н. Кладо. На Малаховомъ курганѣ. В. Колчакъ . . . . .	105
О маневрированіи въ одиночномъ бою съ постоянными курсовыми углами. Перевель лейтенантъ Мякишевъ . . . . .	157
Къ вопросу о магнитныхъ аномаліяхъ. Баронъ Майдель . . . . .	183
Паровыя турбины Парсонса въ примѣненіи къ морскимъ машинамъ. Перевель Э. Е. Гуляевъ . . . . .	189
Металлургическія замѣтки. С. Кернъ . . . . .	205
	219

## МОРСКАЯ ХРОНИКА.

**Военное судостроение за границею и иностранные флоты**  
*Суда, строящіяся для англійскаго флота (1); военныя суда, строящіяся въ Англии для разныхъ флотовъ (6); спускъ англійскихъ броненосцевъ London, Bulwark и Venerable (7); испытаніе англійскаго броненосца Goliath (8); испытанія англійскаго крейсера Pioneer (8); заказъ для англійскаго флота шлюповъ Espiegle и Fantôme (9); спускъ французскаго крейсера Infernet (9); спускъ датскаго броненосца береговой обороны Heriuf Trolle (10); спускъ японскаго истребителя миноносцевъ Kagetou (10); испытаніе съверо-американскаго броненосца Alabama (11); спускъ съверо-американскаго учебнаго судна Chesapeake (11); спускъ съверо-американскаго миноносца Craven (11).*  
**Несчастные случаи на судахъ:** Гибель съверо-американской канонерской лодки Urdaneta (12). **Артиллерія:** Практическая стрельба изъ орудій на судахъ средиземноморской эскадры французскаго флота (12).  
**Торговый флотъ:** Статистическія данныя о судовомъ составѣ главныхъ коммерческихъ флотовъ въ 1899—1900 г. (14).

\* \* \*

## БИБЛИОГРАФІЯ.

Историческій очеркъ Главной Физической Обсерваторіи за 50 лѣтъ ея дѣятельности. 1849—1899. Составилъ Директоръ Обсерваторіи, Академикъ М. Рыкачевъ. Часть I. С.-Петербургъ. 1899. Ю. Ш.	1
Лейстъ, Э. О ГЕОГРАФИЧЕСКОМЪ РАСПРЕДѢЛЕНІИ НОРМАЛЬНАГО И АНОРМАЛЬНАГО ГЕОМАГНЕТИЗМА. Москва. 1899 г. Н. Н. Вагуловскій . . . . .	3
Новыя книги. . . . .	6
Указатель статей морскаго и техническаго содержанія въ русскихъ и иностранныхъ повременныхъ изданіяхъ.	18

ОБЪЯВЛЕНІЕ

ОБЪ ИЗДАНИИ ЖУРНАЛА

„МОРСКОЙ СБОРНИКЪ“

ВЪ 1900 ГОДУ.

Программа журнала «Морской Сборникъ» въ 1900 году остается прежняя.

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

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

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

«Морской Сборникъ» въ 1900 году будетъ выходить ежемѣсячно, книжками до 18 — 20 листовъ каждая.

Редакція «Морскаго Сборника» помѣщается въ зданіи Главнаго Адмиралтейства.

Подписка на получение «Морскаго Сборника» въ 1900 г. принимается въ слѣдующихъ мѣстахъ:

Въ С.-Петербургѣ — въ редакціи журнала.

Въ Кронштадтѣ — въ конторѣ «Кронштадтскаго Вѣстника».

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

Стоимость годоваго изданія въ 1900 году.

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

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

Открыта подписка и пріемъ объявленій

---

# Календарь „СИНЯГО КРЕСТА“.

(НАСТОЛЬНАЯ СПРАВОЧНАЯ КНИГА).

---

Съ соизволенія

Ея Императорскаго Высочества

ВЕЛИКОЙ КНЯГИНИ

ЕЛИСАВЕТЫ МАВРИКІЕВНЫ

*Общество попеченія о бѣдныхъ и больныхъ дѣтяхъ*, состоящее подъ Августѣйшимъ покровительствомъ **ЕЯ ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА**, предприняло изданіе на 1900 г. Календаря «Синяго Креста», который поступитъ въ продажу въ декабрѣ 1899 г. въ количествѣ 10 000 экземпляровъ и явится **подробнымъ справочнымъ изданіемъ**, необходимымъ для каждаго. Цѣна Календаря «Синяго Креста» по **2 р.** за экземпляръ, съ пересылкой **2 р. 50 к.** Главный складъ изданія въ Редакціи Календаря «Синяго Креста»: **С.-Петербургъ, Сергіевская ул., 41.**

---

# ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

---

## ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 259. Вольфсгартень, 21-го сентября 1899 года.

**производятся:** въ генераль-маіоры: полковникъ по адмиралтейству **Шафровъ**, съ увольненіемъ отъ службы, съ мундиромъ и пенсією, на основаніи ст. 329<sup>2</sup> и 329<sup>4</sup>, книги VІІ Св. М. П., по продол. 1895 г.; въ мичманы, по экзамену: юнкера флота: Веніаминъ **Корякинъ**, Вячеславъ **Клочковскій**; въ прапорщики запаса флота по морской части: состоящій въ запасѣ флота штурманъ дальняго плаванія Андрей **Вязмитиновъ**.

**назначаются:** генераль-маіоръ по адмиралтейству **Жаринцовъ**—представителемъ Морскаго Министерства въ управленіе водяныхъ и шосейныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ Министерства Путей Сообщенія, съ 1-го іюля сего года; капитаны 2-го ранга: командиръ парохода «Геокъ-Тепе», **Арцеуловъ 1-й**—командиромъ броненосца береговой обороны «Вѣщунъ»; командиръ броненосца береговой обороны «Вѣщунъ», **Вильгельмъ**—командиромъ парохода «Геокъ-Тепе», и **Соболевъ**—командиромъ миннаго крейсера «Гайдамакъ».

**опредѣляется въ службу:** состоящій въ запасѣ флота лейтенантъ Николай **Берлинскій**.

№ 260. Вольфсгартенъ, 28-го сентября 1899 года.

**производится:** командиръ 13-го флотскаго экипажа, капитанъ 1-го ранга **Чириковъ** — въ контръ-адмиралы, *съ увольненіемъ отъ службы*, съ мундиромъ и пенсією, на основаніи ст. 316 и 318, кн. VIII Св. М. П.

**назначаются:** контръ-адмиралы: командующій отдѣльнымъ отрядомъ судовъ въ Средиземномъ морѣ, **Скрыдловъ**, — младшимъ флагманомъ; исправляющій должность командира Севастопольскаго порта и Севастопольскаго градоначальника, **Вальрондъ** — командующимъ отдѣльнымъ отрядомъ судовъ въ Средиземномъ морѣ; **Феодосьевъ 1-й** — командиромъ Севастопольскаго порта и Севастопольскимъ градоначальникомъ; морской агентъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки, генераль-маіоръ по адмиралтейству **Мертваго** — начальникомъ отдѣла сооруженій Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій, на основаніи Высочайше утвержденнаго въ 4-й день іюня сего года мнѣнія Государственнаго Совѣта, и капитанъ 2-го ранга баронъ **Ферзентъ** — морскимъ агентомъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки.

**опредѣляется въ службу:** состоящій въ запасѣ флота поручикъ по адмиралтейству Иванъ **Рошинъ**.

**увольняется отъ службы:** подполковникъ по адмиралтейству князь **Химшіевъ**, полковникомъ, съ мундиромъ и пенсією, на основаніи продол. 1895 г. Св. М. П., кн. VIII, ст. 329<sup>2</sup> и 329<sup>5</sup>.

**умершій исключается изъ списковъ:** командиръ гвардейскаго экипажа, Свиты Его Величества контръ-адмиралъ князь **Шаховской**

№ 261. Вольфсгартенъ, 5-го октября 1899 года.

**назначаются:** капитаны 1-го ранга: командиръ Каспійскаго флотскаго экипажа, **Подъяпольскій 1-й** — командиромъ 13-го флотскаго экипажа; завѣдывающій мноносами и ихъ командами 6-го флотскаго экипажа, **Зацаренный 1-й** — командиромъ Каспійскаго флотскаго экипажа; **Тарасовъ** — завѣдывающимъ мноносами и ихъ командами 6-го флотскаго экипажа; капитанъ 2-го ранга **Пороменскій 1-й** — командиромъ мореходной канонерской лодки «Грозящій», вмѣсто капитана 2-го ранга **Арцеулова 2-го**, отчисляемаго на основаніи ст. 123, кн. VIII Св. М. П., и лейтенантъ **Шрамченко** — исправляющимъ должность младшаго помощника



командира Севастопольскаго порта, на основаніи Высочайше утвержденнаго въ 4-й день іюня сего года мнѣнія Государственнаго Совѣта.

№ 262. Вольфсгартень, 12-го октября 1899 года.

**производится:** юнкерь флота Николай **Гобято** — по экзамену, въ мичманы.

**назначаются:** капитанъ 1-го ранга **Куприяновъ** — командиромъ эскадреннаго броненосца «Императоръ Николай I», вмѣсто капитана 1-го ранга фонъ-**Фелькерзама**, отчисляемаго на основаніи ст. 123, кв. VIII Св. М. П.; капитаны 2-го ранга: командиръ учебнаго судна «Прутъ», **Сарнавскій** — командиромъ мореходной канонерской лодки «Черноморець»; командиръ мореходной канонерской лодки «Черноморець», **Лалинъ** — командиромъ учебнаго судна «Прутъ», и подполковникъ по адмиралтейству **Котляровъ** — младшимъ помощникомъ командира С.-Петербургскаго порта, вмѣсто состоящаго по флоту лейтенанта **Лунда**, отчисляемаго *по болѣзни*.

**зачисляется:** лейтенантъ **Хельстремъ** — въ запасъ флота.

№ 263. Вольфсгартень, 19-го октября 1899 года

**зачисляются:** лейтенанты, состоящій по флоту **Веклемишевъ 2-й** — въ строевой составъ флота; **Антоновъ** и князь **Кекуатовъ 3-й** — въ запасъ флота.

**УМЕРШІЕ исключаются изъ списковъ:** капитанъ 2-го ранга **Петць 1-й** и лейтенантъ **Сергѣй Кузнецовъ**.

### О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 251. Вольфсгартень, 21-го сентября 1899 года.

**производятся, за выслушаніемъ, съ старшинствомъ:** въ статскіе совѣтники: коллежскіе совѣтники: провизиторъ и старшій ординаторъ Севастопольскаго морскаго госпиталя **Степановскій**, съ 19-го августа сего года, и старшій дѣлатель **Кронштадтской** портовой конторы — **Мертличъ**, съ 1-го сентября сего года; въ коллежскіе совѣтники: дѣлопроизводитель **Степановъ**, съ 1-го сентября сего года.

флота и портовъ Чернаго моря, надворный совѣтникъ **Сижорскій**, съ 1-го іюля сего года; въ титулярные совѣтники: коллежскіе секретари: младшій дѣлопроизводитель VІІІ класса Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій—**Семеновъ**, съ 11-го сентября 1898 года, и конторщикъ Николаевской портовой конторы—**Барановскій**, съ 9-го іюля сего года; въ коллежскіе секретари: губернскіе секретари: портовый содержатель Кронштадтскаго порта — **Аннинъ**, съ 2-го сего сентября, и младшій чиновникъ Канцеляріи Морскаго Министерства—**Сковронскій**, съ 6-го сего сентября; въ губернскіе секретари: конторщикъ Севастопольской портовой конторы, коллежскій регистраторъ **Волковскій**, съ 1-го іюля сего года.

**зачисляются:** корпуса корабельныхъ инженеровъ младшіе помощники судостроителей: **Лизоблюдовъ**, **Гавриловъ** и **Перетягинъ** — всѣ три въ старшіе помощники судостроителей.

**переводится:** канцелярскій служитель земскаго отдѣла Мннистерства Внутреннихъ Дѣлъ Федоръ **Артемьевъ**—въ Морское вѣдомство, съ назначеніемъ конторщикомъ Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій.

**опредѣляются въ службу:** окончившій курсъ наукъ въ Новороссійскомъ университетѣ, съ дипломомъ первой степени, Михаилъ **Васильевъ**—младшимъ дѣлопроизводителемъ VІІІ класса Главнаго Морскаго Штаба, съ утвержденіемъ въ чинѣ коллежскаго секретаря, и дворянинъ Павелъ **Соловьевъ** — младшимъ чиновникомъ штаба Черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря, съ 20-го іюля сего года.

**УМЕРШІЙ** *исключается изъ списковъ:* корпуса инженеръ-механиковъ флота старшій инженеръ-механикъ **Григорьевъ 3-й**.

№ 252. Вольфсгартень, 28-го сентября 1899 года.

**производится:** содержатель по артиллерійской части 17-го флотскаго экипажа, губернский секретарь **Старцевъ**, *за выслугу лѣтъ*, въ коллежскіе секретари, со старшинствомъ съ 12-го іюля сего года.

**утверждается:** младшій ординаторъ Николаевскаго морскаго госпиталя въ Кронштадтѣ, лѣкарь **Солуха**—въ чинѣ титулярнаго совѣтника, съ 15-го сентября 1895 года.

**зачисляются:** корпуса морской стропельной части младшій техникъ **Волчанецкій**—въ старшіе техники, и корпуса инженеръ-

механиковъ флота помощникъ старшаго инженеръ-механика **Якимовичъ** — въ запасъ флота.

**опредѣляются въ службу:** отставной канцелярскій служитель Левъ **Непенинъ** — конторщикомъ Севастопольской портовой конторы; уволенный изъ придворныхъ пѣвчихъ съ званіемъ губернскаго регистратора Левъ **Краснопѣвцевъ** — конторщикомъ Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій; дворянинъ Георгій **Кайсаровъ** и сынъ надворнаго совѣтника Николай **Ефимовъ** — конторщиками С.-Петербургской портовой конторы, и сынъ надворнаго совѣтника Владиміръ **Федоровъ** — конторщикомъ Кронштадтской портовой конторы.

№ 253. Вольфсгартенъ, 5-го октября 1899 года.

**производятся, за выслушаніемъ,** со старшинствомъ: въ титулярные совѣтники: вычислитель метеорологической части Главнаго Гидрографическаго Управленія, коллежскій секретарь **Совѣтовъ**, съ 1-го сего октября; въ губернскіе секретари: помощникъ содержателя экипажескихъ магазиновъ Кронштадтскаго порта, коллежскій регистраторъ **Поповъ**, съ 10-го ноября 1898 года.

**переводятся** въ Морское вѣдомство: титулярные совѣтники: младшій помощникъ правителя канцеляріи Николаевского военнаго губернатора, Александръ **Отавскій**, съ назначеніемъ дѣлопроизводителемъ VIII класса Дирекціи маяковъ и лоцій Чернаго и Азовскаго морей, канцелярскій чиновникъ Николаевской портовой таможни, Александръ **Федосѣевъ**, съ назначеніемъ младшимъ дѣлопроизводителемъ VIII класса Севастопольской портовой конторы.

**опредѣляются въ службу:** коллежскіе регистраторы: Иванъ **Липинъ** и Людвигъ **Ниневе**, первый—младшимъ дѣлопроизводителемъ морскаго управленія при главномъ начальникѣ и командующемъ войсками Квантунской области и морскими силами въ Тихомъ океанѣ, а послѣдній—младшимъ чиновникомъ того управленія, съ 1-го сего октября.

**увольняются отъ службы: по болѣзни:** корпуса инженеръ-механиковъ флота старшій инженеръ-механикъ **Иванцовъ**, съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго совѣтника и мундиромъ, и конторщикъ С.-Петербургской портовой конторы **Гавриловъ**, съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго регистратора; *по домашнимъ*

*обстоятельствамъ:* Севастопольскаго порта: младшій дѣлопроизводитель VШ класса портовой конторы, титулярный совѣтникъ **Врыжатовъ**, и содержатель мянной мастерской, губернской секретарь **Гесперидскій**.

*Дополненіе къ Высочайшему приказу, отданному по Морскому вѣдомству о чинахъ гражданскихъ, въ 5-й день октября 1899 года.*

Главный докторъ Владивостокскаго морскаго госпиталя, дѣйствительный статскій совѣтникъ **Поповъ** производится въ тайные совѣтники, съ увольненіемъ, по болѣзни, отъ службы, съ мундиромъ.

№ 254. Вольфегартенъ, 12-го октября 1899 года.

**производятся, за выслугу лѣтъ**, со старшинствомъ: въ коллежскіе совѣтники: старшій врачъ Сибирскаго флотскаго экипажа, надворный совѣтникъ **Ястребовъ**, съ 1-го мая 1898 года; въ коллежскіе асессоры: титулярные совѣтники: исправляющій должность дѣлопроизводителя Дирекціи маяковъ и лодіи Бѣлаго моря—**Полисадовъ**, съ 17-го сентября сего года, съ утвержденіемъ въ должности, и младшій чиновникъ Главнаго Морскаго Штаба — **Григорьевъ**, съ 4-го сего октября.

**утверждается:** младшій чиновникъ Кронштадтской портовой конторы, окончившій курсъ наукъ въ С.-Петербургскомъ коммерческомъ училищѣ **Великосельскій**—въ чинѣ коллежскаго регистратора, съ 11-го ноября 1898 года.

**переводится:** канцелярскій чиновникъ Севастопольской портовой таможни, коллежскій секретарь Михаилъ **Величко** — въ Морское вѣдомство, съ назначеніемъ младшимъ чиновникомъ штаба Черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря.

№ 255. Вольфегартенъ, 19-го октября 1899 года.

**производятся, за выслугу лѣтъ**, со старшинствомъ: въ коллежскіе совѣтники: старшій дѣлопроизводитель Владивостокской портовой конторы, надворный совѣтникъ **Михайловскій**, съ 15-го іюля сего года; въ коллежскіе асессоры: младшій ординаторъ Николаев-

скаго морскаго госпиталя въ Кронштадтѣ, титулярный совѣтникъ **Солуха**, съ 15-го сентября 1898 года; въ титулярные совѣтники: содержатель по артиллерійской части 17-го флотскаго экипажа, коллежскій секретарь **Хиловъ**, съ 6-го августа сего года.

**НАЗНАЧАЕТСЯ:** помощникъ главнаго доктора Николаевского морскаго госпиталя въ Кронштадтѣ, статкій совѣтникъ **Холшевниковъ**—главнымъ докторомъ Владивостокскаго морскаго госпиталя.

**ПЕРЕВОДИТСЯ:** канцелярскій служитель Владивостокскаго уѣзднаго казначейства Владиміръ **Степановъ**—въ Морское вѣдомство. съ назначеніемъ содержателемъ минной лабораторіи Владивостокскаго порта, съ 1-го августа сего года, на основаніи Высочайше утвержденнаго въ 4-й день іюня сего года мѣнія Государственнаго Совѣта.

**ОПРЕДѢЛЯЮТСЯ въ службу:** окончившіе курсъ наукъ въ Технологическомъ институтѣ Императора Николая I, по механическому отдѣленію, съ званіемъ инженеръ-технолога: Леонидъ **Джелеповъ** и Михаилъ **Добровольскій**—въ корпусъ инженеръ-механиковъ флота, младшими инженеръ-механиками.

---

## ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ

ВСЕМИЛОСТИВѢЙШЕ ПОЖАЛОВАНЫ.

*Въ 28-й день сентября 1899 года.*

Вахтеннымъ начальникамъ крейсера I ранга «Память Азова», лейтенантамъ: **Тиме** и **Зарудному**—орд. *Св. Станислава 3-й степ.*; старшему врачу крейсера I ранга «Дмитрій Донской», коллежскому совѣтнику **Федорову**—орд. *Св. Анны 3-й степ.*

---

## ПОЖАЛОВАНИЕ ИНОСТРАННЫХЪ ОРДЕНОВЪ.

Государь Императоръ Всемилостивѣйше разрѣшить соизволилъ нижепоименованнымъ чинамъ принять и носить пожалованные имъ иностранные ордена и медали:

*Въ 28-й день сентября 1899 года.*

*Японскій:*

Главному доктору Владивостокскаго морскаго госпиталя, дѣйствительному статскому совѣтнику **Попову** — *медаль въ память войны 27 и 28 годовъ—Мейдзи.*

*Въ 12-й день октября 1899 года.*

*Датскіе:*

Императорской яхты «Полярная Звѣзда»: гвардейскаго экипажа: ревизору, лейтенанту **Стевену**—*орд. Данеброга кавалерскаго креста*; минному кондуктору Ивану **Гусеву**, и писарю Михаилу **Федорову** — *малыя золотыя медали*; Императорской яхты «Штандартъ»: командиру яхты и 5-го флотскаго Его Императорскаго Высочества Генераль-Адмирала Алексѣя Александровича экипажа, капитану 1-го ранга **Римскому-Корсакову 1-му**—*орд. Данеброга командорскаго креста 1-го кл.*; старшему офицеру, лейтенанту **Гирсу 2-му** — *орд. Данеброга командорскаго креста 2-го кл.*; старшему инженеръ-механику **Ведерникову** — *орд. Данеброга кавалерскаго креста*; старшему боцману Ивану **Бусулаеву**, и Императорской яхты «Царевна»: шкиперу Юрію **Иннусу** — *малыя золотыя медали*; броненосца береговой обороны «Генераль-Адмиралъ Апраксинъ»: командиру броненосца и 4-го флотскаго экипажа, капитану 1-го ранга фонъ-**Линдестрему**—*орд. Данеброга командорскаго креста 1-го кл.*; артиллерійскому офицеру, лейтенанту **Римскому-Корсакову 3-му**, и старшему инженеръ-механику **Лаврову**—*орд. Данеброга кавалерскаго креста.*

*Въ 19-й день октября 1899 года.*

*Русскіе:*

Старшему помощнику управляющаго С.-Петербургскою рѣчною полиціею, капитану по адмиралтейству **Цылову** и гвардейскаго экипажа: лейтенанту **Лангу 2-му**—*орд. Короны офицерскаго креста*;

боцманмату Василию **Маркову**, и матросу Василию **Попову** — медали 2-го класса.

*Б о л г а р с к і й:*

Уволенному въ запасъ флота квартирмейстеру Ивану **Копылову** — бронзовую медаль «за заслуги».

## ПРИКАЗЫ ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

№ 157. 9-го сентября 1899 года.

Г о с у д а р ь И м п е р а т о р ь, въ 31-й день августа сего года, Высочайше утвердить соизволилъ, прилагаемые при семь, описаніе и рисунки формы одежды для служащихъ въ Добровольномъ флотѣ, не имѣющихъ другой присвоенной имъ формы.

О чемъ объявляю по Морскому вѣдомству для свѣдѣнія и руководства.

На подлинномъ написано:

*«ВЫСОЧАЙШЕ утверждено».*

Бернсторфъ, 31-го августа 1899 года.

Подписалъ: вице-адмиралъ П. Тургонъ.

### О П И С А Н І Е

**формы одежды служащихъ въ Добровольномъ флотѣ, не имѣющихъ другой присвоенной имъ формы.**

#### *I. Парадная форма.*

Парадная форма состоитъ изъ мундира чернаго сукна, покроя, изображеннаго на приложенномъ рис. 1, съ позолоченными гильшированными пуговицами съ якорями (рис. 4), расположенными по 6 штукъ по каждому борту мундира, по 2 на концахъ клапановъ заднихъ кармановъ и по 2 (малаго образца) на рукавахъ—

по одной на обшлагахъ и по другой выше послѣднихъ. Мундиръ долженъ застегиваться на 4 пуговицы праваго борта.

На отложномъ воротникѣ мундира имѣется золотое шитье (рис. 2), состоящее изъ обшивки гладью въ  $\frac{1}{8}$  вершка ширины, вкругъ всего воротника, съ оставленіемъ по его кромкѣ черной выпушки. По угламъ концовъ воротника, по направленію упомянутой обшивки, рядомъ съ внутреннею ея кромкою, вышить въющійся петлями канатъ (тросъ) и по два скрещенныхъ якоря, перевитыхъ такимъ же канатомъ и увѣнчанныхъ Императорскою Короною.

Для отличія должностей, на рукавахъ мундира имѣется, нашитымъ выше вторыхъ пуговиць, гладкій золотой галунь въ  $\frac{5}{16}$  вершка шириною: у младшаго помощника капитана и младшаго механика въ два ряда, и у старшаго помощника, старшаго механика и судоваго врача въ три ряда; у капитана нарукавное отличіе состоитъ изъ одного ряда галуна въ  $\frac{5}{8}$  вершка шириною, съ прибавленіемъ такого же отличія, какъ у старшаго помощника. Разстояніе между рядами галуна должно быть въ половину уже ширины галуна.

Для болѣе рѣзкаго отличія капитана и его помощниковъ отъ механиковъ и врачей, у первыхъ изъ нихъ верхній рядъ галуна нашивается со стрѣлкою, какъ показано на рис. 6, а у послѣднихъ просвѣтъ между галунами дѣлается изъ цвѣтнаго сукна: у механиковъ темносиняго, а у врачей малиноваго (рис. 7).

У плечевыхъ швовъ мундира, поперекъ плеча, имѣются нашитыми продолговатыя четырехугольныя плечевыя отличія изъ темносиняго сукна, обрамленныя золотою, вышитою гладью рамкою (рис. 3). На синемъ полѣ отличій имѣются вышитыя серебромъ звѣзды: у младшаго помощника и младшаго механика — по одной, у старшаго помощника, старшаго механика и врача — по двѣ и у капитана — три звѣзды. Наплечныя отличія имѣютъ по краю темносинюю выпушку.

Подъ мундиромъ полагается имѣть бѣлый однобортный жилетъ съ семью позолоченными пуговицами малаго образца.

## II. Обыкновенная форма.

Обыкновенная форма состоитъ изъ сюртука одинаковаго покроя съ мундиромъ, но безъ шитья, безъ плечевыхъ отличій, съ одними только нарукавными отличіями, присвоенными занимаемой должности.

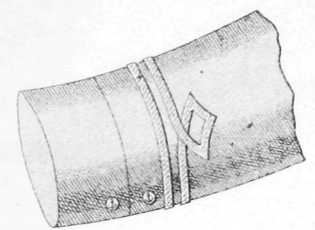


На подлинномъ написано:  
Высокайше утверждено  
въ Бернсторфѣ, 31 Августа 1899 г.  
Подписалъ: Вице-Адмиралъ П. Тыртовъ.

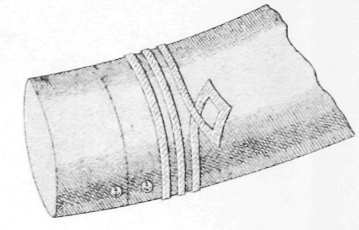
# РИСУНОКЪ ФОРМЫ ОДЕЖДЫ СЛУЖАЩИХЪ ВЪ ДОБРОВОЛЬНОМЪ ФЛОТѢ.

## Нарукавныя отличія

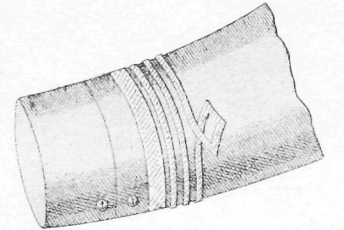
Рис. 6.



Младшаго лейтенанта капитана.

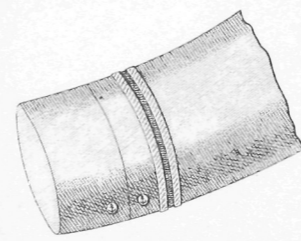


Старшаго лейтенанта капитана.

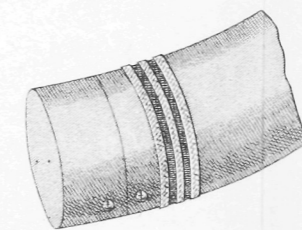


Капитана.

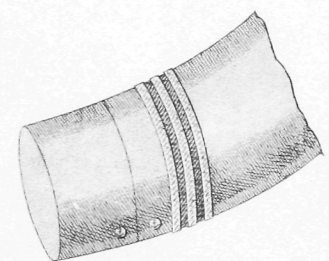
Рис. 7.



Младшаго механика.

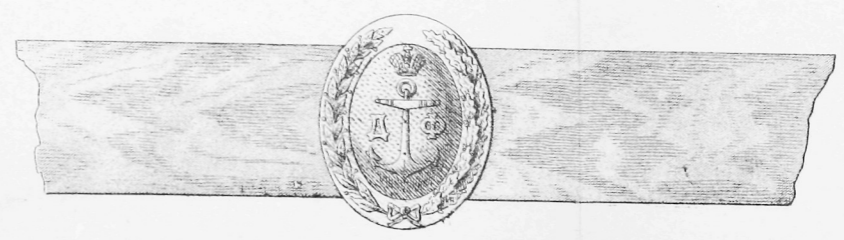


Старшаго механика.



Судоваго врага.

Рис. 8.



ТИПО-ЛИТОГР. МОРСКОМЪ

Рис. 1.

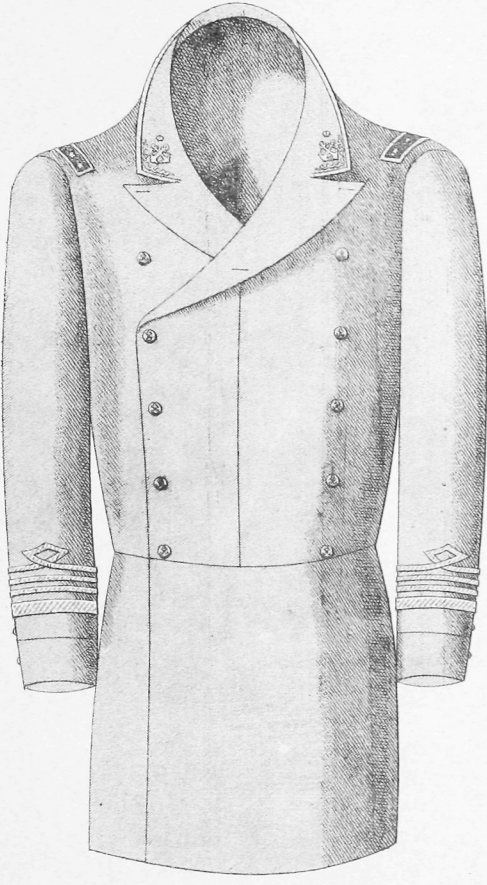
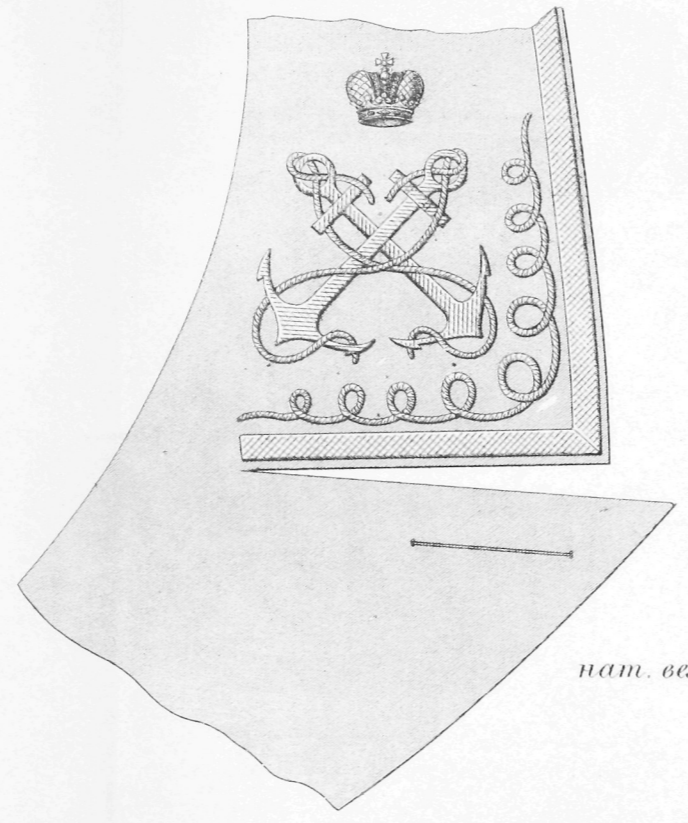


Рис. 2.



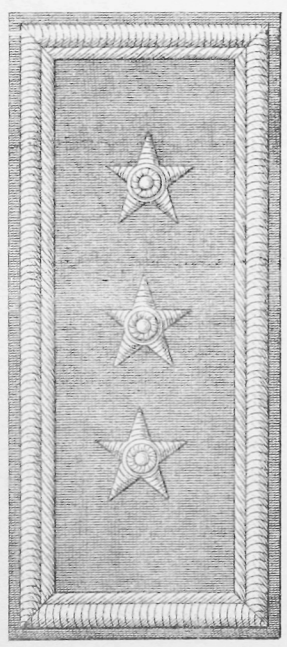
нат. вел.

Рис. 4.



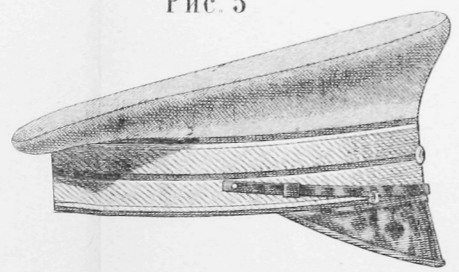
нат. вел.

Рис. 3.



нат. вел.

Рис. 5.



### УСЛОВИЯ ЗНАКЪ:





Подъ сюртукомъ носится, по желанію, бѣлый или такого же покроя черный суконный жилетъ.

Сюртукъ полагается застегивать на четыре пуговицы снизу, но разрѣшается имѣть его и разстегнутымъ, когда при немъ не имѣется кортика.

При исполненіи служебныхъ обязанностей на судахъ разрѣшается носить вмѣсто сюртука укороченное пальто безъ задняго клапана, какъ въ военномъ флотѣ, безъ плечевыхъ отличій, но съ присвоенными нарукавными отличіями.

Въ жаркое время сюртукъ и укороченное пальто замѣняются кителемъ одинаковаго образца съ таковымъ же въ военномъ флотѣ. На рукава кителя надѣваются галунные отличія, плечевыя же не употребляются.

### *III. Головной уборъ.*

Головной уборъ состоитъ изъ фуражки черного сукна (рис. 5), по краямъ околыша которой имѣются выпушки темносиняго сукна. На передней части околыша полагается имѣть круглую кокарду гражданскаго образца и подбородочный ремешекъ на двухъ пуговицахъ малаго размѣра.

При парадной формѣ на околышъ той же фуражки надѣвается золотой галунь съ темносиною полоскою посрединѣ. Галунь долженъ прикрывать весь околышъ, кромѣ его выпушекъ.

### *IV. Оружіе.*

Оружіе состоитъ изъ кортика на шелковой португелѣ такого же образца, какъ въ военномъ флотѣ, но португеля, вмѣсто крючка, имѣеть для застегиванія овальную бляху съ якоремъ и инициалами Добровольнаго флота, какъ на (рис. 8). Кортикъ носится: при парадной формѣ во всѣхъ случаяхъ, а при сюртукѣ только на берегу и на суднѣ при встрѣчѣ начальствующихъ лицъ.

### *V. Верхнее платье.*

Верхнее платье состоитъ изъ черного пальто военнаго образца съ равнымъ числомъ пуговицъ. На рукавахъ пальто полагается имѣть только одни присвоенныя должности нарукавныя отличія

Для дождливаго времени, разрѣшается имѣть двубортное непромокаемое пальто чернаго цвѣта съ каучуковыми пуговицами и безъ всякихъ отличій.

*Примѣчанія:*—1) При всѣхъ формахъ полагается, смотря по времени года, носить черные суконные или бѣлые лѣтніе брюки.

2) Въ жаркое время на тулю фуражки надѣвается бѣлый чохоль.

3) Перчатки при парадной формѣ полагаются бѣлыя замшевыя, а при прочихъ формахъ могутъ быть употребляемы такія же перчатки сѣраго цвѣта. Въ холодное время, разрѣшается носить шерстяныя перчатки.

№ 164. 10-го сентября 1899 года.

Государь Императоръ, 31-го марта сего года, Высочайше утвердить соизволилъ прилагаемые при этомъ рисунки вымпеловъ судовъ Финляндскаго лоцманскаго и таможеннаго вѣдомствъ и вымпела директора Финляндскаго лоцманскаго вѣдомства.

№ 168. 22-го сентября 1899 года.

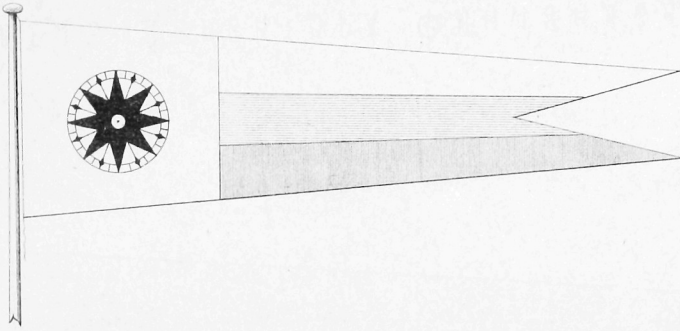
Вновь произведенные мичманы, по принятіи присяги, просили меня повергнуть къ стопамъ Его Императорскаго Величества ихъ вѣрноподданническія чувства.

На посланную мною ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ телеграмму я удостоился получить слѣдующій высококомплостивый отвѣтъ:

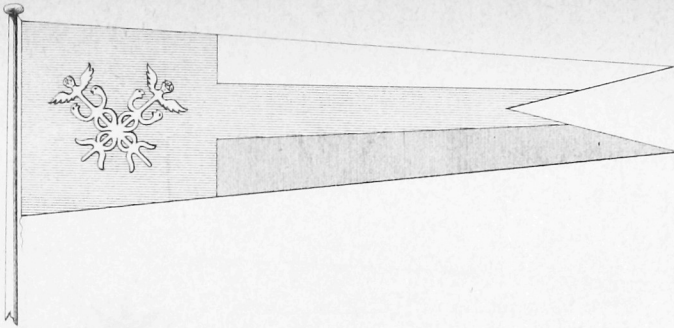
**„Сердечно благодарю вновь произведенныхъ мичмановъ за выраженныя ими чувства; увѣренъ, что они приложатъ всѣ свои силы и старанія честной службѣ родному Флоту“.**

Объявляя объ этомъ новомъ знакѣ Монаршаго вниманія къ флоту, я увѣренъ, что вновь произведенные мичманы во всю жизнь не забудутъ этихъ дорогихъ словъ нашего Возлюбленнаго ГОСУДАРЯ и своею будущею службою докажутъ, что они были достойны ихъ.

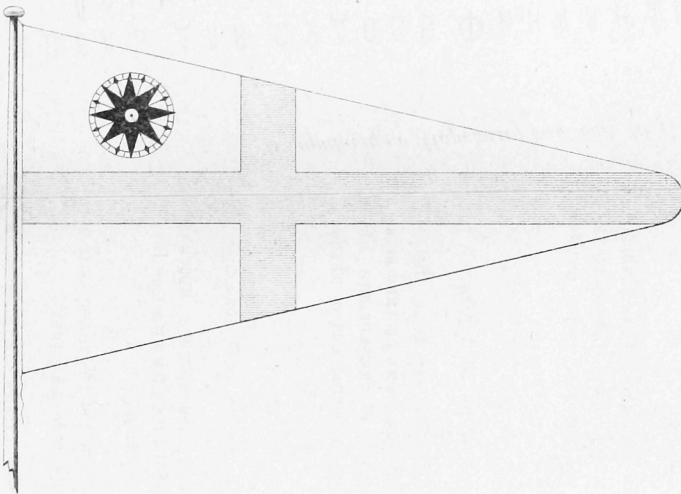
ВЫМПЕЛЬ ДЛЯ СУДОВЪ ФИНЛЯНДСКАГО  
ЛОЦМАНСКАГО ВѢДОМСТВА



ВЫМПЕЛЬ ДЛЯ СУДОВЪ ФИНЛЯНДСКАГО  
ТАМОЖЕННАГО ВѢДОМСТВА



ВЫМПЕЛЬ ДИРЕКТОРА ФИНЛЯНДСКАГО  
ЛОЦМАНСКАГО ВѢДОМСТВА



УСЛОВН. ЗНАКН.



БѢЛ. СИН. КРАСН. ЧЕРН.

Примѣчаніе: Отношеніе длины вертикальной шкатфины къ длине всего вымпела должно быть: для первыхъ двухъ  $\frac{1}{3}$ , а для послѣдняго  $\frac{1}{2}$ .



№ 169. 23-го сентября 1899 года.

**производится** въ машинные кондукторы: машинный квартирмейстеръ 1-й ст., 15-го флот. экип.—Константинъ **Яшеровъ**.

№ 170. 23-го сентября 1899 года.

Государь Императоръ, въ 8-й день сентября сего года, Высочайше разрѣшить соизволил: распространить на чиновъ Морскаго вѣдомства, имѣющихъ ученые степени Императорскихъ Россійскихъ университетовъ и Императорской академіи художествъ, а равно и успѣшно окончившихъ курсы въ высшихъ и специальныхъ гражданскихъ учебныхъ заведеніяхъ, право ношенія Высочайше утвержденныхъ для этихъ лицъ знаковъ, согласно прилагаемыхъ при семъ правилъ.

О такомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по Морскому вѣдомству къ руководству и исполненію.

## П Р А В И Л А

ношенія нагрудныхъ знаковъ для лицъ, имѣющихъ ученые степени Императорскихъ Россійскихъ университетовъ и Императорской академіи художествъ, а равно и успѣшно окончившихъ курсы въ высшихъ и специальныхъ гражданскихъ учебныхъ заведеніяхъ.

Знаки эти уменьшеннаго размѣра носятся на правой сторонѣ груди, ниже знаковъ Николаевской морской академіи, военныхъ академій и выше знаковъ, установленныхъ для специальныхъ школъ Морскаго вѣдомства.

№ 171. 25-го сентября 1899 года.

**назначаются**: лейтенанты: **Кедровъ 1-й** — командиромъ миноносца «Форель», и **Елисеевъ** — командиромъ миноносца «Дельфинъ»; старшій дѣлопроизводитель VI класса Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій, подполковникъ по адмиралтейству **Бубновъ** — завѣдывающимъ морскимъ музеемъ; корпуса морской

артиллеріи капитанъ **Юргенсъ**—техникомъ для дачи нарядовъ по артиллерійскимъ и миннымъ работамъ Кронштадтскаго порта; корпуса корабельныхъ инженеровъ старшіе помощники судостроителей: **Лизоблюдовъ**—старшимъ помощникомъ судостроителя Николаевского порта; **Гавриловъ** и **Перетягинъ**—старшими помощниками судостроителей Кронштадтскаго порта—всѣ три съ 21-го сего сентября; титулярные совѣтники: содержатель по шкиперской части 31-го флотскаго экипажа, **Кузьменко**—мастеромъ миной лабораторіи Севастопольскаго порта, и помощникъ бухгалтера Николаевской портовой конторы, **Коваленко**—младшимъ бухгалтеромъ Севастопольской портовой конторы; младшій дѣлопроизводитель VIII класса Кронштадтской портовой конторы, губернской секретарь **Васильевъ**—младшимъ дѣлопроизводителемъ VII класса той конторы; коллежскіе регистраторы: конторщикъ Владивостокской портовой конторы, **Яворскій**—младшимъ дѣлопроизводителемъ той конторы, съ 15-го іюля сего года, и конторщикъ Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженія, **Катанскій**—младшимъ дѣлопроизводителемъ VIII класса Кронштадтской портовой конторы; по Николаевскому порту: содержатель машинно-котельной мастерской, губернской секретарь **Вахрушовъ**—содержателемъ лѣсовъ и топлива; содержатель литейнаго завода и модельной и малярной мастерскихъ, губернской секретарь **Ивачченко**—содержателемъ пловучихъ доковъ, ботапортовъ, землечерпательныхъ машинъ, водолазныхъ колоколовъ, подъемныхъ машинъ и пожарныхъ инструментовъ; исправляющій должность содержателя пильнаго завода и столярной мастерской, коллежскій регистраторъ **Жеваховъ**—содержателемъ минныхъ складовъ; на основаніи Высочайше утвержденнаго въ 4-й день іюня сего года мнѣнія Государственнаго Совѣта:—капитаны: завѣдывающій артиллерійскою чертежною Николаевскаго порта, корпуса морской артиллеріи **Пчельниковъ**—завѣдывающимъ артиллерійскою лабораторіею Севастопольскаго порта, и мастеръ миной лабораторіи Севастопольскаго порта, состоящій по адмиралтейству **Шелѣйховскій**—завѣдывающимъ миною лабораторіею того порта; губернскіе секретари: младшій чиновникъ Николаевской портовой конторы, **Хомицкий**—младшимъ дѣлопроизводителемъ VIII класса Севастопольской портовой конторы, и конторщикъ Севастопольской портовой конторы, **Гансонъ**—младшимъ чиновникомъ той конторы; по Кронштадтскому порту: техникъ для дачи нарядовъ по артиллерійскимъ и миннымъ работамъ,



корпуса морской артиллеріи капитанъ **Щелкуновъ** — лабораторнымъ мастеромъ высшаго оклада; конторщикъ портовой конторы, неимѣющей чина **Мистровъ** — содержателемъ склада пироксилиновыхъ снарядовъ; по Владивостокскому порту: младшій дѣлопроизводитель портовой конторы, надворный совѣтникъ **Михайловскій** — старшимъ дѣлопроизводителемъ той конторы, и артиллерійскій лабораторный мастеръ, коллежскій асессоръ **Тихоміровъ** — завѣдывающимъ артиллерійскою лабораторіею — послѣдніе два — съ 15-го іюля сего года.

**УТВЕРЖДАЕТСЯ:** исправляющій должность содержателя экипажескихъ магазиновъ Владивостокскаго порта, коллежскій регистраторъ **Горностаевъ** — въ настоящей должности, съ 1-го іюля сего года.

**ПЕРЕВОДИТСЯ:** корпуса инженеръ-механиковъ флота младшій инженеръ-механикъ **Юрьевъ** — изъ Балтійскаго флота въ Сибирскій флотскій экипажъ.

**УВОЛНЯЮТСЯ въ отпускъ:** штабсъ-капитанъ по адмиралтейству **Зворыкинъ** — по болѣзни, за границу, на двадцать восемь дней, и корпуса инженеръ-механиковъ флота младшій инженеръ-механикъ **Заблоцкій** — по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри Имперіи, на одиннадцать мѣсяцевъ.

№ 173. 1-го октября 1899 года.

**НАЗНАЧАЮТСЯ:** старшій офицеръ броненосца береговой обороны «Адмиралъ Лазаревъ», капитанъ 2-го ранга **Андржеевскій** — старшимъ офицеромъ эскадреннаго броненосца «Ослябя»; лейтенанты: командиръ Императорской яхты «Маревъ», гвардейскаго экипажа, **Петровъ 5-й** — старшимъ офицеромъ крейсера II ранга «Рында», и **Небольсинъ 3-й** — помощникомъ начальника водолазной школы; мичманъ **Алеамбаровъ** — флагъ-офицеромъ береговаго штаба старшаго флагмана 2-й флотской дивизіи; корпуса морской артиллеріи штабсъ-капитанъ **Григорьевъ 2-й** — членомъ комиссіи морскихъ артиллерійскихъ опытовъ въ С.-Петербургѣ; Николаевской портовой конторы: младшій дѣлопроизводитель VIII класса, титулярный совѣтникъ **Ковалевскій** и конторщикъ, коллежскій секретарь **Безуаръ** — младшими дѣлопроизводителями Севастопольской портовой конторы, первый — VII класса, а послѣдній — VIII класса; по Кронштадтскому порту: коллежскіе секретари: содержатель парусной мастерской, **Орловъ** — содержателемъ арсенала, и помощникъ со-

держателя экипажескихъ магазиновъ, **Пуговкинъ**—содержателемъ гальванопластической мастерской; конторщики портовой конторы: коллежскій регистраторъ **Катугинъ**—младшимъ чиновникомъ той конторы, и неимѣющій чина **Кюцюбинскій**—помощникомъ держателя экипажескихъ магазиновъ.

**УТВЕРЖДАЕТСЯ:** корпуса морской строительной части старшій техникъ **Волчанецкій**—въ должности старшаго смотрителя зданій Севастопольскаго порта.

**ПЕРЕВОДЯТСЯ:** лейтенантъ **Колокольцовъ**; мичманы: **Жерве** и **Шереметевъ**—изъ Черноморскаго въ Балтійскій флотъ.

**УВОЛЬНЯЮТСЯ въ отпускъ:** лейтенанты: **Сарычевъ 2-й** и 5-го флотскаго Его Императорскаго Высочества Генераль - Адмирала Алексѣя Александровича экипажа **Вейсъ**—внутри Имперіи и за границу, на *четыре* мѣсяца, и **Свиньинъ**—внутри Имперіи, на *три* мѣсяца—всѣ три за заграничное плаваніе; мичманъ **Беренсъ**—по *болѣзни*, внутри Имперіи и за границу, на *два* мѣсяца, и корпуса корабельныхъ инженеровъ младшій помощникъ судостроителя **Рейеръ**—по *домашнимъ обстоятельствамъ*, за границу, на *двадцать восемь* дней.

№ 174. 1-го октября 1899 года.

Государь Императоръ, въ 8-й день сентября сего года, Высочайше повелѣтъ соизволилъ сформировать въ Балтійскомъ флотѣ, съ 1-го января 1900 года, два флотскихъ экипажа, съ присвоеніемъ имъ 19-го и 20-го нумеровъ.

Вмѣстѣ съ сямъ, Его Императорскому Величеству благоугодно было Высочайше повелѣтъ: 19-й и 20-й флотскіе экипажи зачислить во 2-ю флотскую дивизию, а 10-й флотскій экипажъ перечислить изъ 2-й дивизіи въ первую.

О таковой Монаршей волѣ объявляю по Морскому вѣдомству къ надлежащему исполненію.

№ 175. 7-го октября 1899 года.

**ПРОИЗВОДИТСЯ** въ машинные кондукторы: машинный квартирмейстеръ 1-й ст., 12-го флот. Ея Величества Королевы Эллиновъ экип.—Семень **Симановъ**.

№ 176. 7-го октября 1899 года.

Государь Императоръ, 18-го января 1899 г., Высочайше повелѣть соизволилъ: бывший транспортъ «Баканъ», исключенный въ 1896 году изъ списковъ судовъ и нынѣ капитально отремонтированный, зачислить въ списокъ судовъ флота пароходомъ, съ присвоеніемъ ему наименованія «Лейтенантъ Скуратовъ», а баржу «Лейтенантъ Скуратовъ» зачислить запаснымъ пловучимъ маякомъ для Бѣлаго моря.

№ 177. 8-го октября 1899 года.

**назначаются:** командиръ канонерской лодки береговой обороны «Туча», капитанъ 2-го ранга **Киселевъ 2-й**—командиромъ мореходной канонерской лодки «Пицаль» и начальникомъ Астрабадской морской станціи; помощникъ прокурора Севастопольскаго военно-морскаго суда, капитанъ **Старкъ** — оберъ-аудиторомъ морскаго управленія при главномъ начальникѣ и командующемъ войсками Квантунской области и морскими силами въ Тихомъ океанѣ; флагманскій врачъ береговаго штаба старшаго флагмана 1-й флотской дивизіи, статскій совѣтникъ **Губаревъ** — флагманскимъ врачомъ штаба начальника эскадры Тихаго океана, вмѣсто статскаго совѣтника **Смецкаго**; содержатель артиллерійскихъ мастерскихъ Севастопольскаго порта, титулярный совѣтникъ **Сергѣевъ** — техникомъ для дачи нарядовъ по артиллерійскимъ и миннымъ работамъ въ томъ портѣ, на основаніи Высочайше утвержденнаго въ 4-й день іюня сего года мнѣнія Государственнаго Совѣта; конторщикъ бухгалтеріи Кронштадтскаго пароходнаго завода, губернский секретарь **Гавриловъ** — содержателемъ желѣзо-котельной мастерской того завода, и конторщикъ Кронштадтской портовой конторы, неимѣющій чина Федоръ **Ашанинъ** — конторщикомъ бухгалтеріи Кронштадтскаго пароходнаго завода.

**переводятся:** Сибирскаго флотскаго экипажа лейтенанты **Мусатовъ** и **Артшвагеръ**—въ Балтійскій флотъ.

**увольняются въ отпускъ:** помощникъ начальника водолазной школы, лейтенантъ **Небольсинъ 3-й**—по домашнимъ обстоятельствамъ; капитанъ по адмиралтейству **Черепъ-Спиридовичъ** — по болѣзни — оба за границу, на двадцать восемь дней; лейтенанты: **Максимовъ 5-й** и **Костенко**—на четыре мѣсяца, и Алексѣй **Голо-**

**вннѣ**—на *два* мѣсяца; младшій врачъ 14-го флотскаго экипажа, коллежскій ассессоръ **Емельяновъ**—на *четыре* мѣсяца; мичманы: **Даниловъ**—на *три* мѣсяца, и **Глазовъ**—на *четыре* мѣсяца—последніе шесть—за заграничное плаваніе, изъ нихъ первые четыре внутри Имперіи, а остальные внутри Имперіи и за границу.

№ 178. 8-го октября 1899 года.

Зачисленные Высочайшимъ приказомъ отъ 14-го сентября сего года въ корпуса младшіе судостроители и младшіе инженеръ-механики просили меня повергнуть къ стопамъ Его Императорскаго Величества ихъ вѣрноподданническія чувства и выраженія готовности своею вѣрною и нелицемѣрною службою, слѣдуя примѣру отцовъ, доказать свою любовь къ родинѣ и неизмѣнную вѣрность ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ

На представленномъ мною объ этомъ всеподданнѣйшемъ докладѣ, Его Императорскому Величеству благоугодно было начертать:

„Искренно благодарю молодыхъ инженеръ - механиковъ и корабельныхъ инженеровъ за ихъ чувства и сердечно желаю имъ счастья и успѣха въ ихъ новой службѣ”.

Я увѣренъ, что столь высокоимлостивыя пожеланія Нашего Возлюбленнаго ГОСУДАРЯ останутся навсегда въ сердцахъ вновь зачисленныхъ младшихъ судостроителей и младшихъ инженеръ-механиковъ и послужатъ имъ во всей дальнѣйшей службѣ стремленіемъ оправдать эти дорогія слова.

№ 179. 14-го октября 1899 года.

**производится:** въ старшіе береговые бодманы: бодманмать гвардейскаго экипажа—Александръ **Войчужъ**.

№ 180. 16-го октября 1899 года.

**назначаются:** капитанъ 1-го ранга **Бойсманъ 1-й**—старшимъ помощникомъ командира порта Артуръ; старшій помощникъ командира порта Артуръ, капитанъ 2-го ранга **Студницкій**—старшимъ

офицеромъ броненосца береговой обороны «Адмиралъ Сенявинъ», вмѣсто капитана 2-го ранга **Соловцова**, отчисляемаго на основаніи ст. 123, кн. VIII Св. М. П.; лейтенантъ **Ивановскій 2-й** — старшимъ офицеромъ крейсера II ранга «Азія», вмѣсто капитана 2-го ранга **Вѣра 2-го**, отчисляемаго на основаніи ст. 123, кн. VIII Св. М. П.; полковникъ по адмиралтейству **Трувелеръ** — исправляющимъ должность главнаго смотрителя лѣсныхъ хранилищъ С.-Петербургскаго порта, и старшій врачъ Сибирскаго флотскаго экипажа, коллежскій совѣтникъ **Ястребовъ** — завѣдывающимъ медицинскою частью морскаго управленія при главномъ начальникѣ и командующемъ войсками Квантунской области и морскими силами въ Тихомъ океанѣ.

**переводятся:** мичманы: **Любимовъ** — изъ Черноморскаго флота; **Ворисовъ** — изъ Каспійской флотиліи — оба въ Балтійскій флотъ, и **Каневскій** — изъ Балтійскаго флота въ Каспійскую флотилію.

**увольняются въ отпускъ:** командиръ парохода «Пахтусовъ» и помощникъ начальника гидрографической экспедиціи Сѣвернаго Ледовитаго океана, капитанъ 2-го ранга **Варнеъ** — *по домашнимъ обстоятельствамъ*, на два мѣсяца; лейтенантъ **Воссе 2-й**, и мичманъ **Гаддъ** — за заграничное плаваніе, на *три* мѣсяца, и мичманъ **Горствинъ** — *по болъзни*, на *четыре* мѣсяца, — первый внутри Имперіи и за границу, а послѣдніе внутри Имперіи.

№ 182. 23-го октября 1899 года.

**назначаются:** лейтенантъ **Ивановъ 11-й** — младшимъ дѣлопроизводителемъ VIII класса Главнаго Морскаго Штаба; корпуса флотскихъ штурмановъ штабъ-капитанъ **Престинъ 2-й** — командиромъ парохода «Лейтенантъ Скуратовъ»; содержатель артиллерійской лабораторіи и пороховыхъ погребовъ Севастопольскаго порта, коллежскій секретарь **Вусыревъ** — мастеромъ артиллерійской лабораторіи того порта, на основаніи Высочайше утвержденного въ 4-й день іюня сего года мнѣнія Государственнаго Совѣта, и содержатель артиллерійской мастерской Николаевскаго порта, губернский секретарь **Лосевъ** — содержателемъ артиллерійскихъ мастерскихъ Севастопольскаго порта.

**переводятся:** лейтенантъ **Балкъ 3-й** — изъ Балтійскаго флота въ Сибирскій флотскій экипажъ, и мичманъ **Витгефтъ** — изъ Черноморскаго въ Балтійскій флотъ.

**отчисляются:** корпуса морской артиллеріи: капитанъ **Егоровъ**, и штабсъ-капитанъ **Мунъ**—отъ должностей членовъ комиссіи для производства морскихъ артиллерійскихъ опытовъ въ С.-Петербургѣ.

**увольняются въ отпускъ:** лейтенанты **Волтинъ** и **Кирилинъ**—за заграничное плаваніе, внутри Имперіи, на *четыре* мѣсяца; мичманъ баронъ Юлій **Шиллингъ**—внутри Имперіи и за границу, и младшій помощникъ начальника состоящаго при С.-Петербургскомъ портѣ завода для выдѣлки бездымнаго пороха, пироколлодія и пироксилина, губернской секретарь **Шахунянцъ**—внутри Имперіи—последніе два *по домашнимъ обстоятельствамъ*, на *два* мѣсяца.

№ 183. 21-го октября 1899 года.

Согласно постановленія Адмиралтействъ-Совѣта, по журналу 13-го октября сего года № 4 457, пароходъ «Лейтенантъ Скуратовъ» зачисляется въ III рангъ судовъ флота.

Объявляя объ этомъ по Морскому вѣдомству, предписываю пароходъ «Лейтенантъ Скуратовъ» зачислить въ 6-й флотскій экипажъ.

## ПРИКАЗЫ

### УПРАВЛЯЮЩАГО МОРСКИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ.

№ 163. 15-го сентября 1899 года.

Утвержденный Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналу отъ 1-го сего сентября за № 4 453, ст. 37 841, Сводъ дополненій и измѣненій въ положеніи о снабженіи судовъ флота по минной части и электротехникѣ, изданія 1898 года, объявляю при семъ по Морскому вѣдомству для руководства (\*).

№ 167. 17-го сентября 1899 года.

Въ видахъ возможно меньшаго употребленія дерева при постройкѣ боевыхъ судовъ, объявляю къ руководству прилагаемый перечень устройствъ и подѣлокъ, за исключеніемъ которыхъ всѣ части какъ внутри, такъ и снаружи кораблей должны быть металлическими.

(\*) Сводъ дополненій и измѣненій приложенъ при подлинномъ

## О П И С Ь

**деревянными работами на броненосцахъ и вообще на военныхъ судахъ.**

1. Прокладки между ящиками и боевыми запасами, рѣшетки на люки въ крѣпѣ-камерахъ, бомбовыхъ и патронныхъ погребахъ.

2. Стелажы для сфероконическихъ минъ и зарядныхъ отдѣленій въ минныхъ погребахъ.

3. Прокладки въ помѣщеніяхъ вторичныхъ элементовъ, пропитанныя жидкимъ стекломъ.

4. Обшивки внутри провизіонныхъ погребовъ и ларей.

5. Фундаменты динамо-машинъ, пропитанныя огнеупорнымъ составомъ.

6. Прокладки подъ погоны орудій и минные аппараты.

7. Рамки съемныхъ щитовъ бортовой обшивки съ азбестовыми филенками.

8. Крышки чемоданныхъ рундуковъ, пропитанныя огнеупорнымъ составомъ.

9. Крышки ватерклозетныхъ сидѣній.

10. Сидѣнія и заспинныя доски у стульевъ.

11. Настилка верхней палубы, преимущественно тиковая, сверхъ металлической.

12. Рейки внизу коечныхъ сѣтокъ по борту, на мостикахъ и рубкахъ, пропитанныя огнеупорнымъ составомъ.

13. Наружные трапы.

14. Рѣшетки на люки.

15. Вымбовки, весла и шесты отпорныхъ крючьевъ.

16. Изоляторныя коробки вентиляторныхъ трубъ, пропитанныя огнеупорнымъ составомъ, въ крѣпѣ-камеры, бомбовые и патронные погреба.

17. Прокладки на шлюпочные блоки.

18. Вельботы и ялы.

19. Гафели, выстрѣлы и шлюпочный рангоутъ.

20. Доски и колышки въ ящикахъ для спасательнаго линя.

21. Анкерки и ведра.

22. Карнизы, пороги и пилястры по стальнымъ переборкамъ каютъ. Вязки (рамки) каютныхъ дверей.

23. Рейки въ каютахъ по переборкамъ, гдѣ потребуется устраненіе соприкасанія со стальною поверхностью.

24. Верхнія доски обѣденныхъ и всѣхъ другихъ столовъ.  
 25. Подушки на якорные клюзы на бортѣ и въ палубахъ. Подушки подъ всѣ прочіе клюзы въ бортѣ.  
 26. Внутреннія обдѣлки ящиковъ въ рундукахъ, шкафовъ для платья, бѣлья, книгъ, бумагъ и буфетовъ.  
 27. Буртики и галтели, гдѣ требуется.  
 28. Поручни на стойкахъ мостиковъ и сходныхъ трапахъ, гдѣ они есть.  
 29. Вальки въ люкахъ брезентныхъ и парусныхъ помѣщеній. Вальки въ сходныхъ люкахъ.

№ 172. 24-го сентября 1899 года.

Объявляю при семь по Морскому вѣдомству, для руководства, вѣдомость приборовъ для освѣщенія пиронафтомъ миноносцевъ типа «Соколы».

### ВѢДОМОСТЬ

лампы и фонарей для освѣщенія пиронафтомъ миноносцевъ типа „Соколы”.

*Въ машинномъ отдѣленіи:*

Фонарей № 9 . . . . .	6
» № 3 а . . . . .	1
» № 4 а . . . . .	2

*Въ котельныхъ отдѣленіяхъ:*

Фонарей № 9 . . . . .	8
» № 3 а . . . . .	4
» № 4 а . . . . .	2
Въ каютъ-компаніи—лампа № 1 б . . . . .	1
» прихожей—фонарь № 9 . . . . .	1
» помѣщеніи кондукторовъ—лампа № 1 б . . . . .	1
» » унтеръ-офицеровъ—фонарь № 9 . . . . .	1
» камбузѣ—фонарь № 9 . . . . .	1
» помѣщеніи команды—фонарей № 9 . . . . .	4



Въ боевой рубкѣ—фонарь № 9 . . . . .	1
Кенкетовъ № 5 . . . . .	6
Подсвѣчниковъ № 7. . . . .	2
Пеленговыхъ фонарей № 4 б. . . . .	2
Фалрепныхъ » № 3 а. . . . .	4
Бортовыхъ » № 10 б. . . . .	4
Топовыхъ » № 11 б. . . . .	2
Кормовыхъ » № 11 б. . . . .	2
Отвѣтныхъ » № 14 б. . . . .	4

№ 181. 19-го октября 1899 года.

Утвердивъ, согласно ст. 20-й Высочайше утвержденнаго, въ 15-й день марта сего года, мнѣнія Государственнаго Совѣта по проекту временнаго штата технического надзора по производству строительныхъ работъ во Владивостокскомъ портѣ, инструкцію временной строительной комиссіи по расширенію и улучшенію названнаго порта, объявляю таковую по Морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и руководству.

На подлинномъ написано:

*«Утверждаю».*

Подписалъ: Управляющій Морскимъ Министерствомъ,

вице-адмиралъ П. Тыртовъ.

19-го октября 1899 года.

## И Н С Т Р У К Ц І Я

**временной строительной комиссіи по расширенію и улучшенію  
Владивостокскаго порта.**

### *А. Разясненіе общихъ положеній.*

1) На комиссію возлагается высшее руководство проектированными работами во Владивостокскомъ портѣ, съ предоставленіемъ ей разрѣшать собственною властью всѣ могущіе возникнуть при этомъ вопросы хозяйственнаго и технического свойства на правахъ Адмиралтействъ-Совѣта и Морскаго Техническаго Комитета, не выходя лишь изъ предѣловъ общаго утвержденнаго плана работъ.

Руководствуясь указаніями Государственнаго Совѣта, преподанными въ журналѣ онаго, отъ 7-го января 1899 г., за № 42, комиссіи предлагается прежде всего выяснитъ, по надлежашемъ изслѣдованіи мѣстности и грунта у Гнилаго угла, вопросъ о мѣстѣ расположенія новыхъ сухихъ доковъ, а равно о необходимости возведенія въ портѣ набережныхъ, намѣтитъ планъ работъ будущаго года и, распорядившись составленіемъ по нимъ проектовъ и смѣтъ, сообщить свои заключенія по телеграфу Управляющему Морскимъ Министерствомъ, для оправданія внесенія соотвѣтствующаго кредита въ смѣту Морскаго Министерства на будущій 1900 годъ. Затѣмъ комиссія, по надлежашемъ соображеніи всѣхъ предположенныхъ работъ, вошедшихъ въ вѣдомость, прилагавшуюся къ докладу Морскаго Министерства въ Государственный Совѣтъ, отъ 30-го октября 1898 г., за № 26 800, имѣетъ выработать, въ возможно скорѣйшемъ времени, общій планъ всѣхъ работъ, съ показаніемъ послѣдовательнаго выполненія ихъ по годамъ, и такой планъ представить Управляющему Министерствомъ, для утвержденія его установленнымъ порядкомъ.

2) Составъ комиссіи, порядокъ собранія ея и рѣшенія ею дѣлъ опредѣляются статьями 1, 2, 3, 4, 5 и 6 временныхъ правилъ Высочайше утвержденныхъ 15-го марта 1899 года, при чемъ, въ разъясненіе ст. 5-й, для дѣйствительности засѣданія комиссіи, необходимо присутствіе, кромѣ предѣдательствующаго, не менѣе четырехъ членовъ, изъ коихъ по крайней мѣрѣ двое изъ лицъ технического надзора.

3) Впредь до утвержденія общаго плана, комиссія можетъ разрѣшать къ дѣйствительному производству только такія неотложныя работы, изъ числа показанныхъ въ вышеупомянутой вѣдомости (§ 1), которыя, по возможности, не предрѣшали бы дальнѣйшаго исполненія операцій, подлежащихъ еще пересмотру при разработкѣ общаго плана,—при чемъ, въ частности, сооруженіе сухаго дока въ Гниломъ углу и устройство набережныхъ можетъ быть начато не ранѣе разрѣшенія мѣстною комиссіею возбужденныхъ по поводу сихъ работъ сомнѣній. Въ тѣхъ случаяхъ, когда по составленіи на такія работы проектовъ и смѣтъ окажется, что суммы, опредѣленной на выполненіе какой-либо изъ нихъ по означенной вѣдомости, будетъ недостаточно и недостатокъ этотъ не представится возможнымъ покрыть сбереженіями отъ другихъ назначеній, то комиссія немедленно доводитъ о томъ до свѣдѣнія Управляющаго Морскимъ Министерствомъ и, впредь до полученія соотвѣтствующаго разрѣшенія, приостанавливаетъ распорядокъ самой работы.

4) Предоставленное комиссіи право, по пункту 3 статьи 8 временныхъ правилъ, разрѣшать расходы на дѣлопроизводство и на вознагражденіе за веденіе онаго, распространяется въ отношеніи найма десятниковъ, чертежниковъ, сторожей, кладовщиковъ, табельщиковъ и тому подобныхъ лицъ, необходимыхъ для работъ въ помощь производящимъ работы лицамъ технического надзора, примѣнительно къ § 44 Высочайше утвержденныхъ, 12-го октября 1896 г., правилъ для производства работъ по сооруженію порта Императора Александра III въ Либавѣ, а равно при наймѣ подобныхъ же служащихъ при управленіи инспектора работъ, примѣнительно къ § 36 тѣхъ же правилъ.

5) При производствѣ работъ хозяйственнымъ распоряженіемъ, комиссія изыскиваетъ мѣры и приводитъ ихъ въ исполненіе, какъ относительно найма рабочихъ, выписывая ихъ, въ случаѣ надобности, изъ Сибирскихъ областей и Европейской Россіи, такъ и относительно заготовки необходимыхъ матеріаловъ, изготовляя и добывая такіе строительные матеріалы, какъ кирпичъ, известь, камень, плиту, гранитъ, песокъ и глину, по возможности на своихъ заводахъ и на казенной землѣ, если это окажется выгоднѣе, нежели приобрѣтеніе ихъ въ готовомъ видѣ.

6) Изготовленные для работъ матеріалы поставляются или въ склады или непосредственно на работы, и прежде употребленія ихъ въ дѣло, свидѣлствуются, въ отношеніи ихъ сорта, размѣровъ и качества, въ первомъ случаѣ — особыми комиссіями, а во второмъ случаѣ — производителемъ работъ. Недоразумѣнія технического свойства разрѣшаются инспекторомъ работъ, а хозяйственные — при участіи фактическаго контроля. Для фактической повѣрки работъ на мѣстѣ приглашается инспекціей работъ, или главнымъ инженеромъ, представитель отъ контроля въ такіе періоды работъ, когда онѣ будутъ находиться въ такомъ состояніи, что подсчетъ ихъ будетъ удобенъ. Неприбытіе представителя отъ контроля къ назначенному времени не должно останавливать хода работъ и не лишаетъ силы составленныхъ по нимъ актовъ.

*Б. Обз отношеніяхъ командира порта къ инспектору работъ и сею послѣднюю къ лицамъ технического надзора.*

7) Командиръ порта, какъ предсѣдатель строительной комиссіи, наблюдаетъ за общимъ направленіемъ дѣла по расшпренію и

улучшенію порта, и отъ его лица ведется вся переписка по дѣламъ комиссіи. Замѣчанія и приказанія свои относительно производства работъ, а также административныя распоряженія, касающіяся лицъ техническаго надзора, онъ дѣлаетъ по сношенію съ инспекторомъ работъ.

8) Инспекторъ работъ, имѣя общій надзоръ за производствомъ работъ и направляя всѣ дѣла по составленію, разсмотрѣнію и предварительному утвержденію проектовъ, смѣтъ и отчетовъ по возводимымъ сооруженіямъ, слѣдитъ, чтобы сооруженія эти соответствовали современнымъ требованіямъ техники и требуетъ отъ своихъ помощниковъ и всѣхъ лицъ, производящихъ работы, строгаго и добросовѣстнаго, во всѣхъ отношеніяхъ, исполненія обязанностей. Встрѣчаемыя на работахъ недоразумѣнія разрѣшаются инспекторомъ работъ по возможности на мѣстѣ, а при необходимости отступленія отъ утвержденныхъ проектовъ и смѣтъ докладываются имъ строительной комиссіи, при чемъ въ чрезвычайныхъ, не терпящихъ промедленія, случаяхъ, неотложные вопросы разрѣшаются инспекторомъ работъ, по соглашенію съ председателемъ комиссіи, когда рѣшеніе ихъ будетъ въ правахъ командира Владивостокскаго порта; въ случаяхъ же, выходящихъ за предѣлы этихъ правъ, председатель комиссіи экстренно созываетъ комиссію изъ наличнаго числа находящихся во Владивостокѣ членовъ ея; о рѣшеніяхъ комиссіи председатель ея доводитъ каждый разъ до свѣдѣнія Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

9) Состоящіе въ штатѣ Владивостокскаго порта старшій и младшій производители работъ могутъ быть привлекаемы къ занятіямъ по составленію проектовъ техническихъ смѣтъ и наблюденія за постройками производимыми временною строительною комиссіею, но не иначе, какъ съ разрѣшенія Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, по представленіи доводовъ, вызывающихъ необходимость подобной мѣры. При этомъ означеннымъ инженерамъ назначаются суточные деньги изъ операціоннаго кредита на работы по расширенію Владивостокскаго порта, съ утвержденія Адмиралтействъ-Совѣта, по примѣру вознагражденія, установленнаго для инженеровъ въ портѣ Императора Александра III. Выдача суточныхъ денегъ прекращается, когда минетъ надобность въ привлеченіи названныхъ инженеровъ къ таковымъ работамъ, о чемъ инспекторъ работъ докладываетъ комиссіи.

10) Для скорѣйшаго хода работъ предоставляется распространить на Владивостокскій портъ приказъ Управляющаго Морскимъ

Министерствомъ отъ 19-го мая 1899 г., за № 96, о разрѣшеніи поручать составленіе смѣтъ постороннимъ техникамъ за особое вознагражденіе.

11) Въ случаѣ отсутствія или болѣзни инспектора работъ обязанность его, какъ указано въ статьѣ 13 временныхъ правилъ 15-го марта 1899 г., возлагается на старшаго изъ его помощниковъ.

12) Въ административныхъ дѣлахъ, касающихся лицъ строительнаго техническаго надзора во Владивостокскомъ портѣ, какъ существующаго, такъ и новаго штата, инспекторъ работъ, пользуясь, согласно статьи 11 временныхъ правилъ, всѣми правами главнаго инспектора морской строительной части, по примѣненію этихъ правъ, имѣетъ руководствоваться ст. 161, кн. I, ч. II Св. Мор. Пост., по прод. 1898 г.

---

## ЦИРКУЛЯРЫ ГЛАВНАГО МОРСКАГО ШТАБА.

№ 188. 17-го сентября 1899 года.

Главный Морской Штабъ объявляетъ, къ свѣдѣнію и руководству, что 1-го сего сентября открыто правильное движеніе поѣздовъ на Арсеньевской соединительной вѣтви между льгово-брянской и кіево-воронежской желѣзными дорогами, протяженіемъ 4 версты.

№ 191. 21-го сентября 1899 года.

Главный Морской Штабъ объявляетъ при семъ по Морскому вѣдомству, для свѣдѣнія и руководства, циркуляръ Главнаго Штаба отъ 2-го сего сентября за № 190, о неправильномъ адресованіи корреспонденціи.

## Циркуляръ Главнаго Штаба.

№ 190. 2-го сентября 1899 года.

Въ виду часто повторяющихся случаяхъ неправильнаго адресованія корреспонденціи на имя Минусинскаго уѣзднаго воинскаго начальника (Енисейской губерніи), Главный Штабъ объявляетъ

по военному вѣдомству, для свѣдѣнія и должнаго, до кого ка-  
сается, исполненія, что Минусинскій уѣздъ (Енисейской губерніи)  
находится въ вѣдѣніи Ачинскаго уѣзднаго воинскаго начальника,  
а потому вся корреспонденція, относящаяся до Минусинскаго  
уѣзда, должна быть адресована на имя Ачинскаго уѣзднаго воин-  
скаго начальника.

№ 192. 21-го сентября 1899 года.

Главный Морской Штабъ рекомендуетъ, для распространенія  
между нижними чинами, брошюры *Г. Г. Доводчикова*: «Скорѣе  
къ доктору» и «Шило въ мѣшкѣ не утаишь».

Означенныя книги одобрены военно-медицинскимъ ученымъ ко-  
митетомъ и рекомендованы главнымъ медицинскимъ инспекторомъ  
флота.

Продажа производится у автора: старшаго по Ярославской гу-  
берніи уѣзднаго врача *К. К. Доводчикова*, въ городѣ Романовъ-  
Борисоглѣбскѣ. Цѣна первой брошюры—8 коп., второй 10 коп.

№ 203. 5-го октября 1899 года.

Въ вѣдѣніи С.-Петербургской городской думы существуетъ го-  
родской сиротскій домъ имени Г. Г. Бѣлоградскаго, въ который  
принимаются дѣти штабъ- и оберъ-офицеровъ, бѣдные круглые  
сироты какъ мальчпкп, такъ и дѣвочки, въ возрастѣ не старше  
10 лѣтъ, гдѣ они получаютъ первоначальное соотвѣтственное ихъ  
возрасту образованіе, по окончаніи котораго комиссія, завѣдыва-  
ющая этимъ домомъ, ходатайствуетъ о приѣмѣ ихъ въ корпусъ,  
гимназіи, институты и другія учебныя заведенія, на казенный  
счетъ.

Объявляя о семъ по Морскому вѣдомству, Главный Морской  
Штабъ присовокупляетъ, что въ означенный домъ принимаются  
дѣти исключительно лицъ военнаго званія, и что просьбы объ  
опредѣленіи дѣтей слѣдуетъ подавать въ думу, въ комиссію по  
благотворительности или попечителю сиротскаго дома графу *Ни-  
колаю Федоровичу Гейдену*, съ приложеніемъ метрическихъ свидѣ-  
тельствъ о рожденіи дѣтей и свидѣтельства о смерти обонхъ  
родителей.

Болѣе подробныя свѣдѣнія объ этомъ домѣ желающіе могутъ  
получить у начальницы дома Екатерины Анатольевны Бостремъ,  
Колокольная, 16.

№ 210. 9-го октября 1899 года.

Въ виду возникшаго вопроса о разъясненіи права полученія старшими техниками морской строительной части установленнаго ст. 73<sup>±</sup> кн. IX Св. М. П., по прод. 1895 г., дополнительнаго вознагражденія, Главный Морской Штабъ, по приказанію Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, объявляетъ къ руководству, что означенное въ приведенной статьѣ вознагражденіе старшіе техники могутъ получать не ранѣе, какъ по истеченіи пятилѣтняго срока со дня зачисленія ихъ въ это званіе и притомъ, не иначе какъ при дѣйствительномъ исполненіи обязанностей старшаго техника.

Назначеніе же старшимъ техникамъ морской строительной части дополнительнаго вознагражденія должно дѣлаться по представленіямъ и объявляться въ циркулярахъ Главнаго Морскаго Штаба, тѣмъ же порядкомъ, какой принять при назначеніи добавочнаго вознагражденія корабельнымъ инженерамъ и инженеръ-механикамъ флота.

№ 212. 14-го октября 1899 года.

Управляющій Морскимъ Министерствомъ обратилъ вниманіе, что многіе командиры судовъ, при посылкѣ строевыхъ рапортовъ, не соблюдаютъ циркуляра Главнаго Морскаго Штаба, отъ 26-го октября 1890 года за № 177, и посылаютъ строевые рапорты въ двухъ экземплярахъ Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу и Управляющему Морскимъ Министерствомъ, а потому приказалъ объявить по Морскому вѣдомству, въ разъясненіе статей Морскаго Устава 93, 124 и 322, что во время внутренняго плаванія флагманы и командиры судовъ строевые рапорты высшему морскому начальству должны представлять только въ одномъ экземплярѣ, на Имя Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, съ надписью: чрезъ Главный Морской Штабъ.

№ 213. 14-го октября 1899 года.

На 1900 годъ открыта подписка на духовный журналъ «Вѣстникъ Военнаго Духовенства», издаваемый подъ личнымъ наблюденіемъ Протопресвитера военнаго и морскаго духовенства, по утвержденной Святѣйшимъ Синодомъ программѣ.

Кромѣ официальной части, въ журналѣ помѣщаются слова, рѣчи и внѣбогослужебныя бесѣды, статьи и замѣтки по вопросамъ богословскимъ, церковно-историческимъ и проч., историко-статистическія свѣдѣнія о церквахъ военнаго и морскаго вѣдомствъ, воспоминанія объ отличившихся на войнахъ полковыхъ священникахъ и вообще герояхъ войнахъ, поучительныя свѣдѣнія о духовно-просвѣтительной дѣятельности военнаго духовенства, библиографическія замѣтки, некрологи и проч.

Въ виду такого содержанія, журналъ этотъ рекомендуется для судовыхъ и береговыхъ библиотекъ Морскаго вѣдомства.

Цѣна годоваго изданія, выходящаго 1-го и 15-го числа каждаго мѣсяца, *три рубля* съ доставкой и пересылкою. Подписка принимается въ канцеляріи Протопресвитера военнаго и морскаго духовенства. (С.-Петербургъ, Воскресенскій пр. № 18).

№ 219. 16-го октября 1899 года.

Главный Морской Штабъ объявляетъ, къ свѣдѣнію п руководству, что 3-го сего октября открыто правильное движеніе поѣздовъ на Краснохолмской вѣтви рыбинско-цсковской линіи общества московско-виндаво-рыбинской желѣзной дороги протяженіемъ 31 верста.

## ЦИРКУЛЯРЫ МОРСКАГО ТЕХНИЧЕСКАГО КОМИТЕТА.

ПО АРТИЛЛЕРІИ:

№ 15. 28-го іюня 1899 года

Въ дополненіе къ циркулярамъ Морскаго Техническаго Комитета по артиллеріи, отъ 31-го декабря 1892 года № 18 и отъ 27-го февраля 1893 года № 3, Морской Технической Комитетъ, по приказанію Временно-Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, объявляетъ по Морскому вѣдомству для свѣдѣнія и руководства (\*):

1) Описаніе прибора для выталкиванія капсулей изъ цѣлнотянутыхъ патронныхъ гильзъ 47-м.-м. и 37-м.-м. одноствольныхъ

\*) Описанія приборовъ и инструкціи приложены при подлинномъ.



пушекъ, а также изъ гильзъ 1,75-д. пушекъ Энгстрема, и инструкцію для обращенія съ приборами.

2) Описаніе и инструкцію для обращенія съ приборами для переобжатія латунныхъ цѣльнотянутыхъ гильзъ 47-м.-м. одноствольныхъ пушекъ Гочкисса, какъ для боевыхъ, такъ и для холостыхъ патроновъ.

3) Описаніе прибора для вставленія капсюлей въ патронныя гильзы 37- и 47-м.-м. одноствольныхъ и пятиствольныхъ пушекъ Гочкисса, а также и въ цѣльнотянутыя гильзы для 1,75-д. пушекъ Энгстрема и инструкцію для обращенія съ приборами, и

4) Описаніе и инструкцію для употребленія снаряжательнаго и расснаряжательнаго прибора для боевыхъ и учебныхъ патроновъ къ 37-м.-м. и 47-м.-м. пятиствольнымъ пушкамъ Гочкисса.

#### ПО МИННОМУ ДѢЛУ:

#### № 45.

№ 19. 13-го сентября 1899 года.

Съ разрѣшенія Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, Морской Технической Комитетъ объявляетъ къ руководству слѣдующія правила установки выключателей электрическаго освѣщенія въ помѣщеніяхъ для боевыхъ запасовъ на судахъ флота.

1. Въ каждое помѣщеніе боевыхъ припасовъ имѣть отдѣльное отвѣтвленіе для освѣщенія и одинъ выключатель, независимо отъ числа лампъ, которыми освѣщается помѣщеніе.

2. Если освѣщеніе производится не только отъ динамо-машинъ, но и аккумуляторами, то ставить два выключателя рядомъ и снабжать ихъ соотвѣтствующими надписями.

3. Выключатели должны имѣть, взамѣнъ постоянныхъ ручекъ, головки заподлицо крышекъ для вкладыванія ключей при дѣйствіи выключателемъ.

4. Эти ключи отъ выключателей хранить на одной общей связкѣ съ ключами отъ замковъ соотвѣтствующихъ помѣщеній.

5. Въ отличіе отъ другихъ, выключатели отъ освѣщенія помѣщеній боевыхъ запасовъ красить въ красный цвѣтъ, а у выключателей уже поставленныхъ на судахъ дѣлать кругомъ ихъ полюсу краснаго цвѣта шириной полтора дюйма.

6. На новыхъ выключателяхъ дѣлать діаметральную черту черной краской, а на старыхъ, уже выкрашенныхъ въ черный цвѣтъ, красной краской. Съ этой чертой должна совпадать ручка ключа, повернутаго на освѣщеніе. Ключъ вставленный въ выключатель, оставлять въ немъ вмѣстѣ со связкой ключей отъ помѣщенія все время, пока помѣщеніе открыто.

7. Выключатели устанавливать непосредственно у входовъ въ помѣщенія боевыхъ запасовъ или на ближайшихъ къ нимъ переборкахъ.

8. У выключателей каждаго помѣщенія боевыхъ запасовъ дѣлать на дощечкѣ сокращенную надпись названія помѣщенія (краской или гравированную), если нѣтъ возможности пользоваться надписью, дѣлаемой у каждаго такого помѣщенія.

9. Правила эти примѣнять не только при новыхъ устройствахъ канализаціи тока, но, по мѣрѣ возможности, передѣлывать согласно имъ существующія уже проводки средствами портовъ, начиная съ судовъ болѣе современнаго типа.

## № 46.

№ 20. 22-го сентября 1899 года.

Съ разрѣшенія Управляющаго Морскимъ Мннстерствомъ, Морской Технической Комитетъ объявляетъ къ руководству слѣдующее постановленіе по журналу отъ 18-го сентября сего года за № 21.

1. Вторичныхъ элементовъ для освѣщенія помѣщеній боевыхъ припасовъ машинны и отличительныхъ огней на строящихся суда не отпускать.

2. Вторичные элементы оставить на тѣхъ судахъ, гдѣ они уже установлены и гдѣ не имѣется постоянного электрическаго освѣщенія.

3. Съ судовъ, на которыхъ имѣется постоянное электрическое освѣщеніе и установлены вторичные элементы, эти послѣдніе должны сдаваться въ портъ по мѣрѣ своего изнашиванія и не замѣняться новыми. Послѣ сдачи всѣхъ вторичныхъ элементовъ должны быть также сданы въ портъ аккумуляторныя станціи, всѣ приборы для вторичныхъ элементовъ и снята проводка.

## № 47.

№ 21. 20-го сентября 1899 года.

Съ разрѣшенія Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, Морской Технической Комитетъ объявляетъ къ руководству, чтобы повѣрка исправности колоколовъ громкаго боя на судахъ производилась ежедневно тотчасъ по пробитіи утренней повѣстки.

## ПЕНСИ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ.

СПИСОКЪ ЛИЦАМЪ, КОИМЪ НАЗНАЧЕНЫ ПЕНСИ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ МОРСКАГО ВѢДОМСТВА.

Въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1899 года.

Кому именно:	Количество пенсій въ годъ. Р. К.	За какое время службы.	Число платн. лѣтъ.
Генераль-лейтенанту Григорію Андреевичу <b>Васенно</b> . . . . .	1 766—51	35	35
Капитанамъ 1-го ранга:			
Владиміру Александровичу <b>Невельскому</b> . . . . .	606—63	31	30
Александру Васильевичу <b>Протасьеву</b> . . . . .	394—43	28	25
Лишенному всѣхъ особенныхъ правъ, бывшему капитану 2-го ранга Густаву Густавовичу <b>Кизеветтеръ</b> . . . . .	384—05	28	24
Вдовамъ и дѣтямъ:			
<i>Умершихъ на службу:</i>			
Капитана 2-го ранга, Лидіи Васильевны <b>Гавриловой</b> . . . . .	153—44	25	21
<i>Умершихъ пенсионеровъ:</i>			
Вице-адмирала, Шарлотты Васильевны <b>Ивашинцовой</b> . . . . .	883—25	35	35

Кому именно:	Количество пенсій въ годъ. Р. К.	За какое время службы.	Число платн. лѣтъ.
Дѣйствительнаго статскаго совѣтника, Александръ Александровичъ Нарповой. . .	420—08	35	33
Дочерямъ: Александръ . . .	140—02	—	—
Елизаветъ . . .	140—02	—	—
Екатеринъ . . .	140—02	—	—
Статскаго совѣтника, Еленъ Василь- евнъ Чельцовой . . . . .	385—77	34	31
Капитана 1-го ранга, Софія Петровнъ Стривой . . . . .	340—52	35	29
По сокращенному сроку.			
Коллежскаго совѣтника, Агафія Ива- новнъ Михалниной . . . . .	250—47	—	24
Л.-гв. полковника, Марія Григорьевнъ Нинулицевой. . . . .	59—31	32	6
Дочери Марія . . . . .	19—77	—	—
Подполковника корп. фл. шт., Анна Ивановнъ Чеховой . . . . .	133—06	26	22
Надворнаго совѣтника, Феодосія Се- меновнъ Горшковой. . . . .	110—25	28	16
Капитанъ-лейтенанта, Земфиръ Але- ксандровнъ Доливо-Добровольской . . .	152—07	29	22
Дочери Марія . . . . .	50—69	—	—
Коллежскаго регистратора, Евдокія Марковнъ Татарченко. . . . .	54—49	26	10
Сыну Стратону . . . . .	18—16	—	—
Дочери Антонивъ . . . . .	18—16	—	—
Тайнаго совѣтника Глезеръ, круглой сиротъ, дочери Каролинъ . . . . .	399—56	35	31

---

Итого. . . . . 7 020 р. 73 к.

---

# ОТЧЕТЪ

## о дѣятельности Севастопольской морской офицерской библіотеки за 1898 годъ.

Въ 1898 г., Севастопольскою морскою офицерскою библіотекою управлялъ комитетъ директоровъ въ числѣ семи лицъ, избранный обязательными и необязательными членами.

Комитетъ состоялъ изъ слѣдующихъ лицъ: предсѣдатель—контръ-адмиралъ Кузьмичъ и члены: коллежскіе совѣтники: Франковский и Аѳинскій; капитаны 2-го ранга: Бостремъ и Афанасьевъ; подполковникъ Уклонскій и лейтенантъ Маньковскій.

Секретаремъ - казначеемъ былъ избранъ коллежскій совѣтникъ С. П. Аѳинскій и кандидатомъ на эту должность—подполковникъ С. С. Уклонскій.

При комитетѣ состояли: библіотекаръ—отставной надворный совѣтникъ Вл. Ад. Красинскій; помощникъ библіотекаря—отставной подполковникъ А. М. Лихачевъ; вольнонаемныхъ: конторщикъ 1, раздатчиковъ 4, швейцаровъ 2 и истопниковъ 1.

Въ отчетномъ году состояли:—

Почетнымъ попечителемъ — Его Императорское Высочество Великій Князь, Генераль-Адмиралъ, Алексѣй Александровичъ.

Попечителемъ библіотеки — главный командиръ Черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря, вице-адмиралъ Николай Васильевичъ Копытовъ. Почетнымъ членомъ — вице-адмиралъ Николай Ивановичъ Казнаковъ.

Обязательными членами: состоящіе на службѣ адмиралы, генералы, штабъ- и оберъ-офицеры и медицинскіе чины Морскаго вѣдомства: чиновъ флота (332), морской артиллеріи (5), флотскихъ штурмановъ (21), инженеръ-механиковъ (89), судостроителей (19),

инженеровъ морской строительной части (8), состоящихъ по адмиралтейству (26), чиновъ медицинской части (55)—всего (555).

Необязательныхъ членовъ (27), временныхъ (111).

Въ 1898 г. получались слѣдующія періодическія изданія:—

1) Русскія:

«Артиллерійскій Журналь», «Будильникъ» съ преміей, «Будьте Здоровы», «Владивостокъ», «Военно-Медицинскій Журналь» съ приложеніями, «Военный Сборникъ», «Вокругъ Свѣта» съ приложеніями, «Вопросы Философіи и Психологіи», «Врачъ», «Всемирная Иллюстрація», «Высочайшіе Приказы», «Офицерскіе Списки» и «Памятная Книжка Морскаго Вѣдомства», «Вѣстникъ Воспитанія», «Вѣстникъ Европы» (2 экз.), «Вѣстникъ Иностранной Литературы», «Вѣстникъ Императорскаго Россійскаго Общества Садоводства», «Вѣстникъ Моды» (V изд.) съ приложеніями, «Гласность», «Горный Журналь», «Записки Императорскаго Русскаго Техническаго Общества», «Земледѣльческая Газета», «Живописное Обозрѣніе», «Жизнь», «Жизнь и Искусство», «Журналь Естествознанія и Географіи», «Журналь Министерства Юстиціи», «Журналь Новѣйшихъ Открытій и Изобрѣтеній», «Журналь Русскаго Физико-Химическаго Общества», «Журналь Юридическаго Общества», «Извѣстія Императорскаго Русскаго Географическаго Общества», «Инженерный Журналь», «Инженеръ», «Историческій Вѣстникъ» (2 экз.), «Каспій», «Кіевская Старина», «Книжный Вѣстникъ», «Котлинь», «Кронштадтскій Вѣстникъ», «Крымскій Вѣстникъ», «Метеорологическій Вѣстникъ», «Міръ Божій» (3 экз.), «Модный Свѣтъ» (III изд.) съ прилож., «Морской Сборникъ», «Московскія Вѣдомости», «Наблюдатель» (2 экз.), «Народъ», «Научное Обозрѣніе», «Недѣля» съ прилож., «Нива» съ прилож., «Новое Время», «Новости» (I изд.) и «Петербургская Жизнь», «Новый Журналь Иностранной Литературы», «Новъ» съ прилож., «Образованіе», «Одесскій Листокъ», «Осколки» съ преміей, «Правительственный Вѣстникъ», «Практическая Медицина», «Природа и Люди», «Природа и Охота» съ «Охотничьей Газетой», «Развѣдчикъ», «Ребусъ», «Ремесленная Газета» съ приложен., «Родникъ», «Русская Мысль» (2 экз.), «Русская Старина» (2 экз.), «Русская Школа», «Русскій Архивъ» (2 экз.), «Русскій Вѣстникъ»

(2 экз.), «Русскія Вѣдомости», «Русское Богатство» (2 экз.), «Русское Обозрѣніе» (2 экз.), «Русское Судостроительство», «Свѣтъ» съ прилож., «Сельское Хозяйство и Лѣсоводство», «С.-Петербургскія Вѣдомости», «Сенатскія Вѣдомости» съ прилож., «Стрекоза», «Строитель», «Судебныя Драмы», «Сѣверъ», «Сѣверный Вѣстникъ» (2 экз.), «Техническая Библиографія», «Техническій Сборникъ и Вѣстникъ Промышленности», «Техническое Образование», «Труды Императорскаго Вольно-Экономическаго Общества», «Фотографическій Вѣстникъ», «Фотографъ-Любитель», «Электричество», «Электротехническій Вѣстникъ», «Южанинъ».

2) П о л ь с к і я :

«Kraj», «Tygodnik Ilustrowany».

3) Ф р а н ц у з с к і я :

«Annales de Chimie et de Physique», «Annales des Ponts et Chaussées», «Comptes Rendus Hebdomadaires des Séances de l'Académie des Sciences», «Figaro Illustré», «Genie Civil», «Illustration», «Journal Amusant», «Journal de la Marine», «Eclairage Electrique», «La Marine Française», «La Nature», «Le Nord», «Au Tour du Monde», «Revue d'Artillerie», «Revue des deux Mondes», «Revue mecanique», «Revue Maritime», «La Nouvelle Revue».

4) Н ѣ м е ц к і я .

«Dingler's Polytechnisches Journal», «Illustrirte Zeitung», «Moderne Kunst», «Marine-Rundschau», «Fliegende Blätter», «Ueber Land und Meer», «Zeitschrift für Instrumentenkunde», «Zeitschrift des deutschen Ingenieurvereines».

5) А н г л і й с к і я :

«Army and Navy Gazette», «Engineering», «The Illustrated London News», «The Art Journal», «The Marine Engineer», «Scientific American and Supplement», «Journal of the Royal United Service

Institution», «Proceedings of the United States Naval Institute», «The Navy and Army Illustrated», «The United Service Magazine», «The Times Weekly edit».

6) Итальянскія:

«Rivista Marittima».

Всего получалось въ 1898 г. периодическихъ изданій: русскихъ—97 названій, на сумму 1 006 руб. 99 коп., и иностранныхъ—40 названій, на сумму 508 руб. 44 коп., а всего на сумму 1 515 руб. 43 коп.

Всѣ газеты и журналы выкладывались для посѣтителей читальнъ: первые въ числѣ послѣднихъ четырехъ номеровъ каждого экземпляра, а вторые — по одной книгѣ послѣдняго полученія; кромѣ того, постоянно выкладывались для свѣдѣнія членовъ: 1) опредѣленія генеральнаго комитета и комитета директоровъ; 2) книги для записыванія рекомендуемыхъ книгъ и для заявленій гг. членовъ; 4) отчетныя ежемѣсячныя вѣдомости о приходѣ и расходѣ библиотечныхъ суммъ; 4) списки обязательныхъ, необязательныхъ и временныхъ членовъ; 5) книга объявленій о вновь поступающихъ книгахъ; 6) печатные каталоги русскихъ и иностранныхъ отдѣловъ.

Число посѣтителей читальныхъ залъ въ 1898 году.

	Январь.	Февраль.	Март.	Апрѣль.	Май.	Юнь.	Юль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	ИТОГО.
Мужчинъ	649	801	824	754	659	648	687	726	881	867	975	996	9 467
Дамъ . . .	197	280	289	249	321	313	305	380	352	358	336	296	3 676
ИТОГО .	846	1 081	1 113	1 003	980	961	992	1 106	1 233	1 225	1 311	1 292	13 143

Книги библиотека приобрѣтала: русскія—отъ книжныхъ магазиновъ: Москвичка и Протопоповой въ Севастополѣ, иностранныя—отъ Руссо въ Одессѣ и польскія—отъ Гебетнера и Вольфавъ Варшавѣ.



Книги, поступившія въ бібліотеку, переплетались переплетчи-комъ Голомштокомъ—по слѣдующимъ цѣнамъ: за переплетъ in F<sup>o</sup> 1 руб., in 4<sup>o</sup>—50 к., in 8<sup>o</sup>—40 к. и за брошюры менѣе 100 стр.—10 к. По тѣмъ же цѣнамъ производилось и переплетаніе старыхъ книгъ; легкая же починка—по 8 к. за книгу: набивка нумеровъ—по 2 коп. за книгу.

По примѣру прежнихъ лѣтъ, большинство отечественныхъ уни-верситетовъ, ученые общества и другія учрежденія отнеслись со-чувственно къ пополненію книжныхъ отдѣловъ бібліотеки, по-жертвовавъ свои изданія.

Въ 1898 г. сдѣланы пожертвованія отъ слѣдующихъ лицъ и учреждений:—

а) Л и ц а .

	Назв.	Том.
Аренсъ, Г. . . . .	1	1
Афанасьевъ, капитанъ 2-го ранга . . . . .	2	2
Богдановичъ, Е. . . . .	1	1
Большевъ, М., лейтенантъ . . . . .	7	8
Бѣлавенецъ, мичманъ . . . . .	1	1
Гавриловъ, надворный совѣтникъ . . . . .	1	1
Главный инспекторъ морской артиллеріи . . . . .	4	7
Главный медицинскій инспекторъ флота . . . . .	1	1
Кожевниковъ, привать-доцентъ Имп. Моск. уни- верситета . . . . .	1	1
Копытовъ, вице-адмиралъ . . . . .	159	355
Колчакъ, вдова капитана 1-го ранга . . . . .	65	125
Кротковъ, генераль-маіоръ . . . . .	1	1
Любавинъ, профессоръ . . . . .	1	1
Макаровъ, вице-адмиралъ . . . . .	1	1
Москвичъ, Г. Г. книготорговецъ . . . . .	2	2
Осинскій, капитанъ 2-го ранга . . . . .	4	4
Палимисестовъ, дѣйств. статск. совѣтн. . . . .	1	1
Скаловскій, капитанъ 1-го ранга . . . . .	1	2
Скаловскій, штабсъ-капитанъ . . . . .	1	1
Спицынъ, лейтенантъ . . . . .	1	2
Филипенко, генераль-лейтенантъ . . . . .	50	56
Итого . . . . .	306	574

б) УНИВЕРСИТЕТЫ, УЧЕНЫЯ ОБЩЕСТВА, БИБЛИОТЕКИ И ДРУГІЯ  
УЧРЕЖДЕНІЯ.

	Назв.	Том.
Александровская публичная библіотека . . . . .	1	1
Виленская комиссія для разбора древнихъ актовъ.	1	1
Виленская публичная библіотека . . . . .	1	1
Военно-историческій отдѣлъ при штабѣ Кавказ- скаго военнаго округа . . . . .	8	96
Воронежская публичная библіотека . . . . .	1	1
Главная физическая обсерваторія . . . . .	1	7
Главное Гидрографическое Управление . . . . .	16	28
Главное Управление кораблестроенія и снабженій.	7	17
Главный Морской Штабъ . . . . .	1	1
Дирекція маяковъ и лоціи Чернаго и Азовскаго морей . . . . .	1	2
ИМПЕРАТОРСКАЯ Академія Наукъ . . . . .	3	29
» » Художествъ . . . . .	13	20
» военно - медицинская академія . . . . .	2	112
ИМПЕРАТОРСКІЙ Варшавскій университетъ . . . . .	1	9
» Институтъ экспериментальной ме- дицины . . . . .	1	28
» Новороссійскій университетъ . . . . .	6	11
» Казанскій университетъ . . . . .	1	10
» С.-Петербургскій университетъ . . . . .	1	4
» Томскій университетъ . . . . .	1	2
» университетъ Св. Владимира . . . . .	1	12
» Харьковскій университетъ . . . . .	5	8
» Юрьевскій университетъ . . . . .	13	16
ИМПЕРАТОРСКОЕ Одесское общество исторіи и древ- ностей . . . . .	1	1
» Московское археологическое обще- ство . . . . .	1	1
» Московское общество испытателей природы . . . . .	1	4
» Московское общество сельскаго хозяйства . . . . .	2	2
» общество для содѣйствія русскому торговому мореходству . . . . .	1	2

	Назв.	Том.
ИМПЕРАТОРСКОЕ общество любителей древней письменности . . . . .	1	6
» российское общество рыбоводства и рыболовства . . . . .	3	3
» русское историческое общество .	1	7
» Спб. археологическое общество .	3	4
Канцелярія Морскаго Министерства . . . . .	4	84
Кишиневская городская публичная библиотека .	1	1
Комиссія по устройству коммерческихъ портовъ .	18	76
Математическое общество при Императорскомъ Московскомъ университетѣ . . . . .	1	2
Мореходные классы въ г. Херсонѣ . . . . .	1	1
Морской Технической Комитетъ . . . . .	3	4
Нижегородскій губернска. статистич. комитетъ .	1	1
Общество естествоиспытателей при Имп. Ново- россійскомъ университетѣ . . . . .	1	2
Общество естествоиспытателей при Имп. Спб. университетѣ . . . . .	2	9
Одесская городская публичная библиотека . . .	1	1
Оренбургскій отд. Имп. Русск. географ. общ. .	1	1
Политехнич. общ. при Имп. технич. училищѣ .	1	1
Русское энтомологическое общество . . . . .	1	1
Таврическая ученая архивная комиссія . . . . .	1	2
Топографич. отд. Главнаго Военнаго Штаба .	3	122
Управл. Севаст. мѣстн. общ. Краснаго Креста .	1	3
Управл. Собст. Его Импер. Велич. Двора . .	1	2
Физико-математ. общество при Имп. Казанскомъ университетѣ . . . . .	2	4
Физико-медицинск. общ. при Имп. Московскомъ университетѣ . . . . .	3	4
Харьковск. отд. Имп. Русск. технич. общества .	1	5
Штабъ Черноморскаго флота . . . . .	4	6
<b>Итого . . . . .</b>		<b>152 778</b>

Всего поступило въ даръ 458 названій, въ 1 352 томахъ, заключающихся въ книгахъ и брошюрахъ, русскихъ и иностранныхъ, которыя переплетены и записаны въ инвентари на приходъ.

## В Ъ Д О М О С Т Ь

О СОСТОЯНІИ КНИЖНАГО ИМУЩЕСТВА БИБЛИОТЕКИ СЪ 1-ГО НОЯБРЯ  
1897 ПО 1-Е НОЯБРЯ 1898 ГОДА.

О Т Д Ъ Л Ы.	Состояло къ 1-му ноября 1897 года.		Поступило въ теченіе года.		Состоить къ 1-му ноября 1898 года.	
	Соч.	Том.	Соч.	Том.	Соч.	Том.
1) Русскій отдѣлъ.						
Богословіе и метафизика . . . . .	481	626	16	17	497	643
Философія, психологія, логика и педагогика . . . . .	641	836	86	89	727	925
Политическія науки и правовѣ- двіе . . . . .	800	1 355	72	162	872	1 517
Исторія русская и всеобщая . . .	2 156	4 224	85	123	2 241	4 347
Географія, путешествія, статисти- стика и топографія . . . . .	950	1 624	50	58	1 000	1 682
Математика . . . . .	474	582	22	23	496	605
Морскія науки . . . . .	1 394	2 150	72	76	1 466	2 226
Военныя науки . . . . .	465	708	51	59	516	767
Технологія, городское и сельское хозяйство . . . . .	905	1 089	87	98	992	1 187
Естественныя науки . . . . .	901	1 248	81	109	982	1 357
Медицина . . . . .	1 397	1 814	161	167	1 558	1 981

О Т Д Ъ Л Ы.	Состояло къ 1-му ноября 1897 года.		Поступило въ теченіе года.		Состоить къ 1-му ноября 1898 года.	
	Соч.	Том.	Соч.	Том.	Соч.	Том.
Искусство. . . . .	402	509	36	39	438	548
Словесность . . . . .	4 656	5 791	271	340	4 927	6 061
Книги для дѣтскаго чтенія . .	418	466	57	57	475	523
Языкознаніе. . . . .	189	240	2	2	191	242
Справочный отдѣлъ . . . . .	543	636	39	47	582	683
Итого. . . . .	16 772	23 898	1 188	1 466	17 960	25 364
2) Иностраннѣй отдѣлъ.						
Французскихъ . . . . .	4 724	7 534	158	171	4 882	7 705
Англійскихъ. . . . .	1 598	2 539	21	24	1 629	2 563
Нѣмецкихъ . . . . .	518	1 090	3	3	521	1 093
Латинскихъ . . . . .	130	162	1	1	131	163
Польскихъ . . . . .	90	187	15	15	105	202
Итальянскихъ . . . . .	23	91	—	—	23	91
Испанскихъ . . . . .	4	4	—	—	4	4
Голландскихъ . . . . .	1	1	—	—	1	1
Турецкихъ и арабскихъ . . . . .	23	23	1	1	24	24
Итого. . . . .	7 111	11 631	199	215	7 310	11 846
Періодическ. изд. русскихъ и ино- страннѣй. . . . .	1 163	15 873	161	639	1 316	16 416

Всего поступило въ 1898 г. 1 548 названій, въ 2 320 томахъ; къ 1-му же ноября 1898 г. состоить 26 594 названія, въ 53 722 томахъ.

Выдача и приемъ книгъ производились ежедневно, кромѣ праздничныхъ дней: съ 10 час. утра до 1 час. и отъ 3 до 5 час. пополудни; читальныя же залы библіотеки были открыты для членовъ непрерывно въ теченіе всего года отъ 8 час. утра до 10 час. вечера.

Число выданныхъ книгъ и число лицъ, бравшихъ книги въ теченіе 1898 года.

Въ январѣ . . . . .	1 602	лиц.	2 701	соч.	въ	4 319	том.
» февралѣ . . . . .	1 523	»	2 468	»	»	4 238	»
» мартѣ . . . . .	1 645	»	2 716	»	»	4 466	»
» апрѣлѣ . . . . .	1 515	»	2 511	»	»	4 024	»
» маѣ . . . . .	1 328	»	2 037	»	»	3 506	»
» іюнѣ . . . . .	1 237	»	1 978	»	»	3 064	»
» іюлѣ . . . . .	1 126	»	2 037	»	»	3 408	»
» августѣ . . . . .	1 311	»	2 209	»	»	3 384	»
» сентябрѣ . . . . .	1 402	»	2 305	»	»	3 716	»
» октябрѣ . . . . .	1 579	»	2 411	»	»	4 250	»
» ноябрѣ . . . . .	1 632	»	3 160	»	»	4 821	»
» декабрѣ . . . . .	1 351	»	2 202	»	»	3 341	»

---

Итого . . . . . 17 251 лиц. 28 735 соч. въ 46 537 том.

Для внутренняго плаванія на 24 судахъ Черноморскаго флота, выдано въ 1898 г. 886 названій въ 2 148 томахъ; оставалось недоставленныхъ къ 1-му января 1899 г. (такъ какъ суда, на которыя взяты книги, находились еще въ кампаніи) 43 названія въ 114 томахъ.

Выдано по особому разрѣшенію для спеціальныхъ занятій гг. членовъ изъ книгъ рѣдкихъ и цѣнныхъ, которыя по общему правилу не подлежатъ выдачѣ, 181 названіе въ 456 томахъ.

В Ъ Д О М О С Т Ъ

О ЧИСЛѢ КНИГЪ, ВЫДАННЫХЪ ИЗЪ БИБЛИОТЕКИ ЧЛЕНАМЪ ВЪ 1898 ГОДУ.

О Т Д Ѣ Л Ы.	Русскихъ.		Поль- скихъ.		Француз- скихъ.		Нѣмед- скихъ.		Англій- скихъ.		Итого.	
	Соч.	Том.	Соч.	Том.	Соч.	Том.	Соч.	Том.	Соч.	Том.	Соч.	Том.
1) Богословіе . . . . .	95	130	—	—	—	—	—	—	—	—	95	130
2) Философія. . . . .	408	498	—	—	11	13	18	23	—	—	437	534
3) Правовѣдѣніе . . . . .	874	1026	2	3	18	26	—	—	—	—	894	1055
4) Политич. науки . . . . .												
5) Исторія . . . . .	1042	1553	5	8	28	31	—	—	—	—	1075	1592
6) Географія. . . . .	625	1098	—	—	71	109	10	13	—	—	706	1220
7) Математическія науки	218	239	—	—	5	6	2	2	4	4	229	251
8) Морскія науки . . . . .	453	655	—	—	61	96	41	49	84	120	639	920
9) Военныя науки . . . . .	356	507	—	—	10	14	—	—	12	19	378	540
10) Технологія и сельское хозяйство. . . . .	1138	1251	—	—	41	63	8	10	21	27	1208	1351
11) Естественныя науки . . . . .	953	1519	—	—	28	39	—	—	13	22	994	1580
12) Медицина. . . . .	867	1124	—	—	—	—	—	—	—	—	867	1124
13) Искусство (*). . . . .	538	602	—	—	47	51	18	21	7	9	610	683
14) Словесность . . . . .	13474	17287	326	341	3004	3791	214	223	306	329	17324	21971
15) Языкознаніе . . . . .	118	182	4	4	39	48	5	7	36	98	222	339
16) Книги дѣтскія. . . . .	1231	1349	—	—	89	101	—	—	32	36	1352	1486
17) Справочный отдѣлъ (*).	426	463	—	—	18	18	—	—	76	76	520	557
18) Періодическія изданія	940	9748	9	83	126	1041	44	123	66	204	1185	11204
<b>Итого. . . . .</b>	<b>23856</b>	<b>39231</b>	<b>346</b>	<b>439</b>	<b>3596</b>	<b>5447</b>	<b>360</b>	<b>476</b>	<b>677</b>	<b>944</b>	<b>28735</b>	<b>46537</b>

\*) Выдавались большею частью для пользованія членовъ въ зданіи библіотеки, а если наизрѣдъ, то по особому разрѣшенію.

## В Ъ Д О М О С Т Ь

КНИГАМЪ, ВЪЯТЫМЪ ИЗЪ БИБЛИОТЕКИ, ПО ФАМИЛІЯМЪ АВТОРОВЪ И ПО ПОРЯДКЪ ЧИСЛА ТРЕБОВАНІЙ.

### І. Веллетристика.

Вас. Немировичъ-Данченко—486; Потапенко—467; Е. Саліасъ—445; А. Михайловъ (Шеллеръ)—442; Л. Толстой—439; Сенкевичъ—398; В. Соловьевъ—279; Станюковичъ—269; Маминъ-Сибирякъ—266; Гейнце—249; Чеховъ—248; Лухманова—231; Зола—226; Вернь, Жюль—226; Вернеръ—224; Шпильгагенъ—220; Мордовцевъ—183; Мопасанъ—182; Крестовскій (Хвоцинская)—180; Гончаровъ—163; Тургеневъ—158; Э Оржешко—147; Кругловъ—132; Додэ—130; Маркевичъ—130; Шапиръ—129; Гнѣдичъ—126; Печерскій (Мельниковъ)—124; Салтыковъ—122; Майнъ-Ридъ—122; Диккенсъ—120; Дюма—120; В. Крестовскій—115; Назарьева—115; Достоевскій—112; Марковъ—112; Лажечниковъ—109; Лѣсковъ—108; Лѣтневъ (Лачинова)—106; Мясницкій—105; С. А. Соколовъ—105; Писемскій—103; Крыжановскій (Рочестеръ)—102; Свѣтловъ—101; Твэнъ—100; Самаровъ—97; Эберсъ—96; Ясинскій—96; Ауэрбахъ—94; Копандю—92; Вл. Немировичъ-Данченко—90; Авсѣенко—89; Карновичъ—85; Гоголь—83; Животовъ—82; Пружанскій—82; Монтенъ—82; Баранцевичъ—80; Заринъ—80; Марлитъ—69; Островскій—69; Габоріо—68; Апраксинъ—64; Бурже—64; Желиховская—61; Щегловъ—61; Боборыкинъ—60; Данилевскій—60; Короленко—57; Фирсовъ—56; Некрасовъ—55; Орловскій (Головинъ)—54; Сементовскій—53; М. В. Крестовская—52; Крашевскій—51; Мясоедовъ—51; Бретъ-Гартъ—49; Голицынъ, князь (Муравлинъ)—49; Гюго—49; Шекспиръ—49; Ф. Сологубъ—47; Бунинъ—46; Вагнеръ (Котъ-Мурлыка)—46; Фурманъ—45; Щелкина-Куперникъ—45; Брэддонъ—44; Эмаръ—44; Андерсенъ—43; Засодимскій—43; Сю—43; Вальтеръ-Скоттъ—42; Аннунціо—41; Куперъ—41; Теккерей—41; Гаршинъ—40; П. Красновъ—40; Онэ—40; Чистяковъ—40; С. Филипповъ—39; Северинъ (Мердеръ)—38; Случевскій—38; Толкачева—38; Алексѣевъ—37; Боккачіо—37; Загоскинъ—37; Дьяковъ—35; Апухтинъ—34; Гете—34; Раменскій—34; Уйдъ—34;



Зандъ, Жоржъ—33; А. Толстой—33; *по 32 раза*: Гишюсъ, Костомаровъ, Навроцкій (Вроцкій), Пазухинъ, Н. Поповъ; *по 31 разъ*: Зео, Саловъ, А. И. Соколова, Успенскій; *по 30 разъ*: Бульверъ-Литтонъ, Каразинъ, Сѣрошевскій, Свирскій — 29; Шардинъ—29; *по 28 разъ*: Авенариусъ, Борнъ, Буренинъ, Крыловъ (Александровт.), Либровичъ, Толстая, гр.; *по 27 разъ*: Ахшарумовъ. Джеромъ, Златовратскій, Луговой, Немировскій, Нордау, Поэ; *по 26 разъ*: Авилловъ, Беляровъ, Витковскій, Сара Грандъ, Григоровичъ, Юкай, Поль-де-Кокъ, Мачтетъ, Рышковъ, Сервантесъ, Смирнова, Стахѣвъ, Харузинъ; *по 25 разъ*: Альбовъ, Андреевская, Аничкова, Байронъ, Бальзакъ, Бьернсонъ, Быстренинъ, Ворисгоферъ, Гарбергъ, Гаринъ, Гейце, Горькій, Гранстрѣмъ, Захеръ-Мазохъ, Киплингъ, Кирьякова, Корелли, Максимовъ, Мало, Олькотъ, Оттоленгун, Превю, Терпигоревъ.

*Примѣчаніе.*—Въ этотъ списокъ вошли только книги, требовавшіяся 25 разъ и болѣе.

## II. Научныя книги, исторія и теорія словесности.

Реклю — 51; Брэмъ — 49; Шильдеръ — 39; Шопенгауеръ—39; Фламмаріонъ—39; Бѣлинскій—36; Веберъ—35; Богдановичъ—31; Соловьевъ, С. — 31; Тиме — 31; Фритъофъ Нансенъ—30; Мантегацца—27; Михайловскій-Данилевскій— 27; Писаревъ—23; Спенсеръ — 23; Жукъ — 22; Скабичевскій—22; Фарраръ—22; Дубровинъ, Н. — 21; Скальковскій — 21; Смайльсъ—21; Маколей—19; Елисеѣвъ—18; Леббокъ—18; Михайловскій—18; Йегеръ—17; Карѣвъ—17; Петровъ, М.—16; Спасовичъ—16; Гершельманъ, Ф.—15; Ковалевскій, М.—15; Немировичъ-Данченко, Вас.—15; Плутархъ — 14; Костомаровъ — 14; Регель — 14; Тотлебенъ — 14; *по 13 разъ*: Дарвинъ, Вундтъ, Горвицъ, Мечъ, Нордау, Тэнъ, Штоль; *по 12 разъ*: Брикнеръ, Бѣломоръ, Вагнеръ, К., Веселаго, Добролюбовъ, Милуковъ, Сидоровъ, Б., Федоровичъ, Филипповъ, С., Фулье; *по 11 разъ*: Брандесъ, Ивановъ, И., Кавелинъ, Мордовинъ, Мэхенъ, Тардъ, Чуйко; *по 10 разъ*: Бартъ, Галаховъ, Жаншпиевъ, Страховъ, Фрэнонъ, Чернышевскій; *по 9 разъ*: Водовозова, Е. Н., Гроттъ, Н. Я., Кони, Ланге, Льюисъ, Ольденбергъ, Пыляевъ, Пыпинъ, Случевскій, К., Тайлоръ, Татищевъ, Трачевскій, Фигье, Шелгуновъ, Янжулъ; *по 8 разъ*: Зелинскій, Дрэнперъ, Ковалевскій, П., Коломбъ, Коршъ, Лазаревичъ, Лееръ, Марковъ, Милль, Молохо-

вещь, Паульсонъ, Радда-Бай (Блаватская), Рибо, Скворцовъ, А., Тарнавскій, Траиль, Туссэнъ и Лангеншейдтъ; *по 7 разъ*: Венгеровъ, Виноградовъ, П., Верещагинъ, В., Водовозовъ, В., Гаргвигъ, Гиббонъ, Гюйо, Исаевъ, Иерингъ, Карамзинъ, Летурно, Ламброзіо, Морель, Петрушевскій, Прейръ, Тисандье, Чеховъ, Шрейдеръ, Энгельсъ, Березинъ; *по 6 разъ*: Бертранъ, Бокль, Бунге, Буслей, Вильсонъ, Врангель, графъ, Зыбинъ, Ионинъ, Карышевъ, Клейнъ, Куно-Фишеръ, Левесъ, Левицкій, Липпертъ, Мессеръ, Надеждинъ, Ньюкомбъ, Рогозинъ, Ретереръ, Сеннетъ, Сергіевъ, Иоаннъ, Славянскій, Слоонъ, Сѣченовъ, Шлоссеръ; *по 5 разъ*: Арнольдъ, Ѳ., Бьернсонъ, Гулишамбаровъ, Діонео, Добронравовъ, Каутскій, Китеръ, Кузнецовъ, Лопухинъ, Макіевскій, Мерленъ, Ж., Стоюнинъ, Шубертъ, Г., Эренбергъ.

## В Ъ Д О М О С Т Ь

КНИГАМЪ, ВЪЯТЫМЪ ИЗЪ БИБЛИОТЕКИ, ПО НАЗВАНІЯМЪ СОЧИНЕНІЙ  
И ПО ПОРЯДКУ ЧИСЛА ТРЕБОВАНІЙ.

### І. Беллетристика.

«Война и миръ»—Л. Толстой—193; «Анна Каренина»—Л. Толстой—174; «Петербургскія трущобы»—В. Крестовскій—88; «Потопъ»—Сенкевичъ—65; «Въ лѣсахъ»—Печерскій (Мельниковъ)—56; «Обрывъ»—Гончаровъ—55; «Послѣ потопа»—Сенкевичъ—54; «Пугачевцы»—Салиасъ—53; «На горахъ»—Печерскій (Мельниковъ)—50; «Огнемъ и мечемъ»—Сенкевичъ—47; «Оксана»—Потапенко—47; «На край свѣта»—Бунинъ—46; «Семья Полапецкихъ»—Сенкевичъ—46; «Княгиня Баратовская»—Вернеръ—45; «Звѣзда»—Потапенко—44; «Новый Моисей»—Пружанскій—43; «Наша первая любовь»—Михайловъ (Шеллеръ)—42; «Женскіе силуэты»—Лухманова—40; «Четверть вѣка назадъ»—Маркевичъ—40; «Новые рассказы»—Лухманова—38; «Черты изъ жизни Пецко»—Маминъ-Сибирякъ—38; «Горе-богатырь»—Потапенко—37; «Декамеронъ»—Боккачіо—37; «Переломъ»—Маркевичъ—37; «Обломовъ»—Гончаровъ—37; «Запра»—Салиасъ—36; «Лѣсъ рубятъ—щепки летятъ»—Михайловъ (Шеллеръ)—36; «Дорогою цѣной»—Назарьева—35; «Братья-изгоя»—Раменскій—34; «Двѣ сестры»—Фирсовъ—34; «Опора семьи»—Додэ—34; *по 33 раза*: «Безъ догмата»—Сенкевичъ, «Взбаламученное море»—Ипсемскій, «Среди

причта»—Лейкинъ; *по 32 разѣ*: «Вѣчный жидъ»—Сю, «Дѣвичьи сны» — Сементовскій, «Исповѣдь женщины» — Вас. Немировичъ-Данченко, «Новые люди» — Гиппиусъ, «Мгновенье» — Гнѣдичъ, «Самозванка»—Салиасъ, «Семейная драма»—Крыжановская (Рочестеръ); *по 31 разѣ*: «Въ омутѣ»—Михайловъ (Шеллеръ), «Графъ Сенъ-Жермень» — Копандю, «Ординарный профессоръ» — Явнскій, «Сквозь дымку смѣха» — Щегловъ, «Смертный бой»—Потапенко; «Забавныя приключенія» — Мясницкій — 30; «Погибшіе люди» — Свирскій — 29; «Счастье» — Щепкина-Куперникъ — 29; «Тяжелые сны»—Ф. Сологубъ—29; *по 28 разѣ*: «Въ водоворотѣ» — Писемскій, «Внѣ закона»—Крестовскій (Хвоцинская), «Въ сумеркахъ»—Чеховъ, «Гнилыя болота»—Михайловъ (Шеллеръ), «Дача на Рейнѣ»—Ауэрбахъ, «Женщины большого петербургскаго свѣта» — Мещерскій, «Камо грядеши»—Сенкевичъ, «Мужики и моя жизнь» — Чеховъ, «Надъ обрывомъ»—Михайловъ (Шеллеръ), «Неугомонное сердце» — Толстая, гр., «Силуэты»—Заринъ, «Среди моряковъ»—Станюковичъ; *по 27 разѣ*: «Безъ исхода»—Станюковичъ, «Дикое счастье»—Маминъ-Сибирякъ, «Кровавый пухъ»—В. Крестовскій, «Напастъ»—Немировскій, «Пассажирка»—Станюковичъ, «Подъ веселую руку»—Мясницкій, «Разорванныя дѣпп»—Вернеръ; *по 26 разѣ*: «Аринушка»—Витовскій, «Донъ-Кихоть»—Сервантесъ, «Тысяча и одна ночь», «Идеалисты нашихъ дней» — Беларовъ, «На больничныхъ койкахъ»—Рышковъ, «Надъ пропастью»—Назарьева, «Небесные близнецы»—Сара Грандъ, «Очерки изъ жизни въ Сибири»—Лухманова, «Пестрые рассказы» — Чеховъ, «Прерванная пѣснь» — Оржешко, «Римъ» — Зола, «Рыцарь курятника» — Копандю, «Сказки русскихъ инородцевъ»—Харузинъ, «Современныя картинки»—Станюковичъ, «Старъ и новъ»—Кругловъ, «Счастливецъ» — Авилловъ, «Черноземныя поля» — Марковъ; *по 25 разѣ*: «Бездна» — Маркевичъ, «Безъ любви» — Шапиръ, «Ваграмъ» — П. Красновъ, «Великій старикъ»—В. Немировичъ-Данченко, «Вернулась»—Шапиръ, «Въ глуши»—Маминъ-Сибирякъ, «Губернаторская ревизія» — Вл. Немировичъ-Данченко, «Внѣ закона»—Крестовскій (Хвоцинская), «Живая жизнь»—Потапенко, «Житейскія были»—Быстренинъ, «Задушевные рассказы»—Засодимскій, «Злые вихри» — Соловьевъ, «Кудеяръ» — Костомаровъ, «Любовница короля» — Копандю, «Надорванныя силы» — Назарьева, «На свѣтломъ берегу» — Сенкевичъ, «Очерки и рассказы»—Горькій, «Повѣсти и рассказы» — Аничкова, «Пуговица-каменя» — Оттоленгуи, «Сельвекъ» — Оржешко, «Слово»—Эберсъ, «Уголокъ Колхиды»—Свѣтловъ, «Усталые люди»—Гарбергъ.

## II. Научныя книги, исторія и теорія словесности.

«Земля и люди» — Реклю — 39; «Исторія Императора Александра I» — Шильдеръ—39; «Всеобщая исторія»—Веберъ—35; «Иллюстрированная жизнь животных» — Брэмъ — 35; «Альбомы музыкальныхъ пьесъ»—32; «Исторія Россіи»—С. Соловьевъ—31; «Во льдахъ и свѣгахъ»—Ф. Нансенъ—39; «Биографическая бібліотека Павленкова»—23; «Афоризмы и максимы»—Шопенгауэръ—18; «По бѣлому свѣту»—Елисеѣвъ—18; «Мать и дитя»—Жукъ—18; «Всеобщая исторія»—Иегеръ—17; «Основы машиностроенія»—Тиме — 15; «Серія диссертаций» — 15; «Жизнеописанія славныхъ людей» — Плутархъ — 14; «Русская исторія»—Костомаровъ—14; «Содержаніе и воспитаніе комнатныхъ растений» — Регель — 14; «Руководство къ патології и терапіи половой сферы»—Горвиць—13; «Морская практика»—Федоровичъ—12; «Библіотека европейскихъ писателей»—Чуйко—11; «Лекціи по всемірной исторіи»—М. Петровъ—11; *по 10 разъ*: «Восточная война»—Богдановичъ, «Изборникъ Развѣдчика», «Исторія русской словесности» — Галаховъ, «Религіи Индіи»—Бартъ; *по 9 разъ*: «Будда»—Ольденбергъ, «Вырожденіе» — Нордау, «Оборона Севастополя»—Тотлебенъ; *по 8 разъ*: «Введеніе въ философію» — Паульсонъ, «Военные флоты» — изд. В. К. А. М., «Жизнь Иисуса Христа» — Фарраръ, «Исторія всеобщей литературы»—Коршъ, «Исторія Екатерины II»—Брикнеръ, «Исторія западной Европы» — Карѣвъ, «Курсъ акушерства»—Лазаревичъ, «Общественная жизнь Англїи» — Трайль, «Очерки Крыма»—Марковъ, «Очерки по исторіи русской культуры» — Милуковъ, «Нравственный элементъ подъ Севастополемъ»—Гершельманъ, «Письма о флотѣ» — Вѣломоръ, «Подарокъ молодымъ хозяйкамъ» — Молоховець, «По Россіи»—Сидоровъ, «Половая зрѣлость» — Тарнавскій, «И. С. Тургеневъ»—П. Ивановъ, «Чертежи миноносцевъ» — изд. В. К. А. М.; *по 7 разъ*: «Вліяніе морской силы на исторію» — Мэхенъ, «Волга» — Рогозинъ, «Воспитаніе умственное и нравственное» — Спенсеръ, «В. Шекспиръ»—Брандесъ, «Въ Парижѣ» — Скальковскій, «Земля» — Реклю, «Исторія новѣйшей русской литературы»—Скабичевскій, «Исторія Россіи»—Карамзинъ, «Исторія упадка и разрушенія Римской имперіи» — Гиббонъ, «Курсъ морскаго дѣла»—Петрушевскій, «Литературныя характеристики» — З. Венгерова, «Начала политической экономіи» — Исаевъ, «Нашъ дальній Востокъ» — Шрейдеръ, «Новая

русская литература» — Водовозовъ, В., «Первые дни христіанства» — Фарраръ, «Происхождение семьи, частной собственности и государства» — Энгельсъ, «Островъ Сахалинъ» — Чеховъ, «Учебникъ всеобщей исторіи» — Виноградовъ, «Эпоха великихъ реформъ» — Джаншіевъ; *по 6 разъ*: «Алгебра» — Бертранъ, «Астрономическіе вечера» — Клейнъ, «Библейская исторія» — Лопухинъ, «Библия», «Броненосцы въ бою» — Вильсонъ, «Въ небесахъ», — Фламмаріонъ «Женскіе типы Шекспира» — Левесъ, «Задачи этики» — Кавелинъ, «За послѣдніе годы» — Кони, «Исторія культуры» — Липперъ, «Исторія новой философіи» — Куно-Фишеръ, «Исторія славянскихъ литературъ» — Пыпинъ, «Исторія цивилизаціи въ Англіи» — Бокль, «Кавказскій край» — Надеждинъ, «Какъ надо жить» — Леббокъ, «Книга о лошади» — Врангель, гр., «Критическія статьи» — Чернышевскій, «Курсъ лекцій по діагностикѣ женскихъ болѣзней» — Добронравовъ, «Курсъ химической технологіи» — Бунге, «Метафизика любви» — Шопенгауеръ, «Минные аппараты и насосы» — Левицкій, «Многочисленность обитаемыхъ міровъ» — Фламмаріонъ, «Морская практика» — Березинъ, «Морскія паровыя машины» — Сеннетъ, «Новое жизнеописаніе Наполеона» — Слоонъ, «По сѣверо-западу Россіи» — Случевскій, «Общепонятная анатомія и физиологія» — Ретереръ, «По южной Америкѣ» — Ионинъ, «Происхождение человѣка» — Дарвинъ, «Руководство къ кораблевожденію» — Зыбинъ, «Русская исторія» — Трачевскій, «Судовые механизмы» — Буслей, «Физиологическіе очерки» — Сѣменовъ, «Частная паталогія и терапія женскихъ болѣзней» — Славянскій, «Чтеніе объ искусствѣ» — Тэнъ; *по 5 разъ*: «Антропологія» — Тайлоръ, «Астрономія» — Ньюкомбъ, «Библіотека общепользныхъ знаній», «Ботаническій атласъ» — Шубертъ, «Единобрачіе и многобрачіе» — Бьертсонъ, «Возникновеніе брака и семьи» — Каутскій, «Геніальность и помѣшательство» — Ламброзо, «Географическіе этюды» — Мечъ, «Жизнь европейскихъ народовъ» — Водовозова, Е. Н., «Изъ всемірной исторіи» — М. Петровъ, «Миѣны классической древности» — Штоль, «Міръ какъ воля и представленіе» — Шопенгауеръ, «На крайнемъ сѣверо-востокѣ Сибири» — Дюнео, «Не былъ, но и не выдумка» — Чиколевъ, «Нефтяное отопленіе» — Гулишамбаровъ, «О преподаваніи русской литературы» — Стоюнинъ, «По волнамъ безконечности» — Фламмаріонъ, «Проституція и сифилисъ въ Россіи» — Кузнецовъ, «Руководство къ изученію женскихъ болѣзней» — Китеръ, «Русскій лѣсъ» — Арнольдъ, «Руссо» — Морель, «Самоучитель французскаго языка» — Туссъя и Лангеншейдтъ,

«Соціологія» — Летурно, «Философія» — Спенсеръ, «Финляндія», «Цѣнность жизни» — Мокіевскій.

*Примѣчаніе.*— Въ эту вѣдомость вошли только тѣ книги, которыя требовались 5 разъ и болѣе.

### III. Периодическія изданія.

(Сколько разъ взять каждый журналъ).

*Литературные журналы:* «Русскій Вѣстникъ» — 1 264; «Русская Мисль» — 1 197; «Вѣстникъ Европы» — 1 086; «Наблюдатель» — 1 037; «Русское Богатство» — 879; «Сѣверный Вѣстникъ» — 810; «Книжки Недѣли» — 640; «Міръ Божій» — 636; «Русское Обзорѣніе» — 595; «Вѣстникъ Иностранной Литературы» (1894 — 98) — 395; «Собраніе Иностранныхъ Романовъ» (1858 — 84 гг.) — 394; «Revue des Deux Mondes» — 392; «Артистъ», «Дневникъ Артиста» и «Театральная Библіотека» (1890 — 95 гг.) — 253; «Новое Слово» — 238; «Жизнь» (1897 — 98 гг.) — 226; «La Nouvelle Revue» — 217; «Новый журналъ Иностранной Литературы» (1898 г.) — 48.

*Историческіе и педагогическіе журналы:* «Историческій Вѣстникъ» — 1 093; «Русская Старина» — 294; «Русскій Архивъ» — 92; «Русская Школа» — 81; «Кіевская Старина» — 61; «Вѣстникъ Воспитанія» — 55; «Образованіе» — 48.

*Научные и спеціальные журналы:* «Морской Сборникъ» — 354; «Природа и Охота» и «Охотничья Газета» — 174; «Горный Журналъ» — 79; «Нувеллистъ» — (1878—91 гг.) — 53; «Фотографъ» и «Фотографъ-Любитель» — 42; «Научное Обзорѣніе» — 44; «Природа и Люди» — 43; «Естествознаніе и Географія» — 33; «Вопросы Философіи и Психологіи» — 31; «Врачъ» — 31.

*Иллюстрированныя изданія, съ литературными приложеніями* — 872; *юмористическія* — 239; *дѣтскіе журналы:* «Дѣтскій Отдыхъ» — 200; «Родникъ» — 166, «Семья и Школа» (1882—87 гг.) — 65; *иностранныя изданія:* иллюстрированныя — 301; научныя — 83.

*Примѣчаніе.*— Въ этотъ списокъ вошли только периодическія изданія, требовавшіяся 20 разъ и болѣе.

## ДЕНЕЖНЫЙ ОТЧЕТЪ

съ 1-го января 1898 года по 1-е января 1899 года.

ЗАПАСНЫЙ КАПИТАЛЬ ВЪ % БУМАГАХЪ.	Состояло.	Приобрѣнено вновь.	Вышли въ тиражъ.	Остается.
5½% закладн. листы херсонскаго зем. банка.	Руб. 100	Руб. —	Руб. 100	Руб. —
5% закладн. листы того же банка. . . . .	500	—	—	500
5% госуд. билетами 2-го займа съ выигрышами. . . . .	200	—	—	200
5% закладн. лист. госуд. дворянск. зем. банка съ выигрышами . . . . .	100	—	—	100
4½% закладн. лист. того же банка. . . . .	8 400	—	8 400	—
5% закладн. лист. бессарабско-таврическаго зем. банка. . . . .	1 000	—	1 000	—
4% свидѣтельств. госуд. ренты . . . . .	21 100	9 300	—	30 400
<b>Итого . . . . .</b>	<b>31 400</b>	<b>9 300</b>	<b>9 500</b>	<b>31 200</b>

### П р и х о д ъ:

	Руб.	Коп.
Остатокъ суммъ отъ 1897 г. . . . .	809	67
Процентовъ на запасный капиталъ . . . . .	1 279	51
Субсидія отъ Морскаго Министерства . . . . .	2 000	—
1% вычетъ съ обязат. членовъ, строев. чиновъ. . . . .	2 495	54
7-рублев. вычетъ съ обязательн. членовъ, администр. чиновъ. . . . .	488	23
Взносовъ необязательныхъ членовъ . . . . .	191	—
» временныхъ членовъ. . . . .	1 119	50
Продажа записныхъ книжекъ . . . . .	26	50
Возвращено редакціями . . . . .	2	—
Вычеты за утерянныя книги . . . . .	105	05
<b>Итого . . . . .</b>	<b>8 517</b>	<b>—</b>

Р а с х о д ъ.

	Руб.	Коп.
Жалованья служащимъ . . . . .	2 260	—
Расходовъ канцелярскихъ . . . . .	48	45
» типографскихъ . . . . .	63	32
» почтовыхъ . . . . .	10	30
» мелочныхъ . . . . .	17	35
Ремонтъ мебели . . . . .	47	76
Застрахованіе имущества . . . . .	223	43
Приобрѣтеніе книгъ . . . . .	1 630	54
Выписка периодич. изд. на 1898 г. . . . .	19	—
Тоже на 1899 г. . . . .	1 663	18
Переплетъ и исправленіе книгъ . . . . .	940	03
Каталогизація . . . . .	30	—
Обмѣнъ % бумагъ . . . . .	104	11
<b>Итого. . . . .</b>	<b>7 057</b>	<b>47</b>
Въ остаткѣ къ 1-му января 1899 г. . . . .	1 459	53
<b>Балансъ . . . . .</b>	<b>8 517</b>	<b>—</b>

СТИПЕНДИАТСКІЙ КАПИТАЛЬ.

Стипендіатскій капиталъ, образовавшійся въ 1855 г. отчисленіемъ 7 500 рублей изъ библиотечнаго капитала на содержаніе изъ % онаго въ Морскомъ кадетскомъ корпусѣ, согласно Высочайше утвержденнаго положенія 16-го января 1884 г., двухъ стипендіатовъ: одного — имени адмирала Нахимова, а другаго — имени генераль-адъютанта, вице-адмирала Корнилова, къ 1-му января 1899 г. числился въ суммѣ 14 800 руб., именно:

5% гусуд. билет. 1-го внутр. съ выигрыш. займа.	100 р.
4½% закладн. лист. госуд. дворянск. зем. банка	14 700 »
<b>Итого. . . . .</b>	<b>14 800 р.</b>

Означенный капиталъ, числящійся въ § 1, ст. 1 специальныхъ средствъ Морскаго Министерства, находится на храненіи въ Севастопольскомъ мѣстномъ казначействѣ, а отчетъ онаго подчиненъ Государственному контролю.



На проценты съ онаго капитала въ отчетномъ году содержались въ Морскомъ кадетскомъ корпусѣ стипендіаты: имени адмирала Нахимова, сынъ отставнаго штабсъ-капитана морской артиллеріи Чепурнова — Сергѣй и генералъ-адъютанта, вице-адмирала Корнилова, сынъ отставнаго подполковника Прохорова — Александръ.

### Отчетъ ревизіонной комиссіи 1898 года.

2-го ноября 1898 г., по вскрытіи избирательныхъ записокъ присланныхъ гг. членами, избраны большинствомъ голосовъ въ ревизіонную комиссію:

Лейтенантъ Васильевъ . . . . .	34	голоса.
Капитанъ к. ф. шт. Ильинъ . . . . .	20	»
Капитанъ 2-го ранга Осинскій. . . . .	14	»
Капитанъ по адм. Антиповъ . . . . .	12	»
Полковникъ к. фл. шт. Бао. . . . .	11	»

Предсѣдателемъ комиссіи единогласно избранъ полковникъ Бао.

Обревизовавъ, согласно § 139 библиотечнаго устава, денежную отчетность, матеріальное и книжное имущество библіотеки, ревизіонная комиссіа нашла слѣдующее: —

Книги о приходѣ и расходѣ денежныхъ суммъ библіотеки оказались во всемъ съ документами согласными; также найдено въ цѣлости и исправности все прочее имущество библіотеки.

### Замѣчанія ревизіонной комиссіи 1898 года.

1) Въ настоящемъ году, какъ и въ предшествовавшіе годы, составъ ревизіонной комиссіи, занятый различными обязанностями по службѣ, съ трудомъ могъ удѣлять время для ревизіи библіотеки и, какъ видно изъ отчетовъ за 1896 и 1897 гг., предлагаемая мѣра къ успѣшному ревизованію библіотеки, заключающіяся въ освобожденіи членовъ ревизіонной комиссіи на одну недѣлю отъ служебной обязанности, оказались неудобноисполнимыми по причинѣ некомплекта офицеровъ въ Черноморскомъ флотѣ, почему, какъ показалъ опытъ, ходатайства объ освобожденіи не могли быть удовлетворены начальствомъ. Ревизіонная комиссіа настоящаго

года, состоявшая съ начала ревизіи изъ 5 членовъ, находилась еще въ болѣе худшихъ условіяхъ относительно комиссій предшествовавшихъ годовъ, такъ какъ изъ числа членовъ ея выбыло два члена за переводомъ въ Балтійскій флотъ, а одинъ членъ получилъ продолжительную командировку; поэтому комиссія находить необходимымъ въ особенности для обревизованія книжнаго имущества бібліотеки, кромѣ 5 членовъ комиссії, привлекать еще 5 кандидатовъ, чѣмъ ускорится ревизія книгъ, а при убыли членовъ ревизіонной комиссії, кандидаты, будучи вполне ознакомлены съ ходомъ ревизіи, вступятъ въ комиссію вполне дѣятельными членами. Отвѣтъ комитета директоровъ на замѣчаніе ревизіонной комиссії прошлаго года по этому вопросу, въ которомъ комитетъ предоставляетъ инициативу ревизіонной комиссії по выбору времени для ревизіи, очень мало можетъ помочь дѣлу ускоренія ревизіи, такъ какъ располагать своимъ временемъ весьма затруднительно при современныхъ условіяхъ службы, когда каждый находится при нѣсколькихъ обязанностяхъ. Рекомендуемая комитетомъ мѣра по тому же вопросу въ отчетѣ за 1896 г. о предоставленіи права членамъ ревизіонной комиссії запасаться желаемыми помощниками, тоже не вполне помогаетъ дѣлу, такъ какъ помощники могутъ быть заняты, а членовъ также не можетъ быть, поэтому желательно было бы постановленіе о привлеченіи къ ревизіи вышеуказаннаго числа кандидатовъ въ члены ревизіонной комиссії.

2) При провѣркѣ книжнаго имущества оказалось довольно значительное количество книгъ недоставленныхъ къ ревизіи настоящаго года, а также числятся книги недоставленныя на ревизію въ прежніе годы. Въ виду увеличенія недоставленныхъ книгъ, неоплаченныхъ до настоящаго времени, а также при отсутствіи объясненій со стороны членовъ бібліотеки о причинахъ доставки книгъ на ревизію, ревизіонная комиссія полагаетъ необходимымъ неукоснительное примѣненіе 2-го пункта временныхъ правилъ бібліотеки, помѣщая текстъ такового въ заблаговременно рассылаемыхъ для выборовъ спискахъ членовъ, гдѣ также объявлять срокъ возвращенія книгъ для ревизіи и съ недоставившихъ производить вычетъ немедленно, сообщая въ подлежащіе экипажи.

3) Ревизіонная комиссія настоящаго года полагаетъ, что по вопросу о сформированіи спеціально судоваго отдѣла бібліотеки для поддержки ходатайства, главною мотивировкою можетъ служить то обстоятельство, что Севастопольская морская офицерская

библіотека, согласно отвѣта счетнаго отдѣла Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій отъ 28-го марта 1893 г. за № 3 694, безусловно принадлежитъ къ учрежденіямъ Морскаго вѣдомства, подчиненнаго Государственному контролю, и находится въ вѣдѣніи конторы порта, то посему сдача книгъ судовыхъ библиотекъ на то время, пока суда не плаваютъ, а также съ судовъ исключенныхъ изъ списковъ, будетъ вполне подходить къ общимъ правиламъ о сдачѣ казеннаго имущества по штурманской части, а именно по накладной служащей приходнымъ и расходнымъ документомъ, а при библиотекѣ имѣть отдѣльный общій для всѣхъ судовъ инвентарь судоваго книжнаго имущества.

4) При ревизіи библіотеки ревизіонная комиссія обратила вниманіе на ограниченность книгъ для дѣтскаго и юношескаго чтенія, принимая во вниманіе, что въ Севастополѣ морская библіотека представляетъ единственное солидное учрежденіе, какъ книгохранилище, которымъ въ широкихъ размѣрахъ пользуются семейства офицеровъ, въ особенности въ лѣтнее время, когда весь личный составъ офицеровъ находится въ плаваніи, а для дѣтей и юношества наступаетъ канікулярное время, свободное и безусловно посвящаемое чтенію, комиссія полагаетъ, что увеличеніе числа книгъ для чтенія дѣтскаго и юношества является крайне желательнымъ.

5) При увеличивающейся потребности въ чтеніи и, имѣя въ виду, что не всѣ рекомендуемыя членами книги выписываются за недостаткомъ средствъ въ библиотекѣ, и что на выписку книгъ изъ бюджета библіотеки удѣляется относительно малая сумма, ревизіонная комиссія полагаетъ, что очень желательно изыскать средства спеціально для выписки книгъ и находить, что своевременно будетъ вновь возбудить вопросъ о добровольномъ вычетѣ съ гг. членовъ библіотеки, для чего отпечатать и разослать членамъ библіотеки вопросные пункты о желаніи вносить въ библіотеку добровольные вычеты въ размѣрѣ выработанномъ въ 1894 г. по чинамъ, надѣясь вполне, что запросъ этотъ не останется безъ отклика со стороны искренно желающихъ преуспѣянія дорогому учрежденію—офицерской библиотекѣ, какъ извѣстно, и учрежденной самими же офицерами; если на таковой запросъ отзовутся не всѣ офицеры современнаго флота, то все-таки не останавливаться, ожидая общаго отклика, а производить вычеты съ изъявившихъ желаніе во время плаванія, ведя для сего отдѣльную книгу по-

ступленія денегъ и внося въ отчетъ общую сумму, какъ пожертвованную на выпускъ книгъ.

6) Ревизионная комиссія настоящаго года вполне раздѣляетъ мнѣніе ревизионной комисіи прошлаго года о недостаточной полнотѣ и систематизаціи спеціально морскаго отдѣла, не отвѣчающаго потребности членовъ морской бібліотеки. Въ замѣчаніи по этому вопросу ревизионная комиссія прошлаго года нашла необходимымъ избрать для этого отдѣла въ помощь къ управленію бібліотекой одного организатора и руководителя этого отдѣла. Имѣя въ виду, что найти такое лицо, вполне свободное отъ служебныхъ занятій и могущее посвятить все время этой многотрудной обязанности, не представляется возможнымъ, ревизионная комиссія настоящаго года, усматривая и изъ отвѣта на этотъ вопросъ комитета директоровъ бібліотеки, что комитетъ находитъ въ высшей степени желательнымъ образованіе морскаго отдѣла, полагаетъ, что въ настоящее время, когда въ рядахъ личнаго состава офицеровъ Черноморскаго флота имѣются офицеры, прослушавшіе курсъ по спеціально морскому отдѣлу при Николаевской морской академіи, каковыя могутъ дать комитету необходимыя справки для выписки всего необходимаго по выполненію, хотя бы отчасти, подробно изложенной программы ревизионной комисіи прошлаго года, полагаетъ, что обращеніе къ этимъ офицерамъ много поможетъ дѣлу образованія и пополненія спеціально морскаго отдѣла.

7) Ревизионная комиссія находитъ необходимымъ изложить въ отчетѣ настоящаго года для свѣдѣнія членовъ офицерской бібліотеки результаты ходатайства относительно возстановленія права бібліотеки на землю противъ храма Св. Владиміра, на которомъ было зданіе Севастопольской морской бібліотеки до Крымской войны, а также причину, почему потеряны эти права.

8) Ревизуя бібліотеку, ревизионная комиссія нашла, что относительно размѣщенія книжнаго имуществва въ зданіи бібліотеки, книгохранилище въ настоящее время представляется настолько заполненнымъ, что въ скоромъ времени всѣ мѣста въ немъ будутъ заняты книгами, поэтому комиссія полагаетъ, что для свѣдѣнія членамъ необходимо знать, какія мѣры предполагается принять на случай заполнения всего помѣщенія.

9) Ревизионная комиссія полагаетъ, что при бібліотекѣ необходимо имѣть отдѣльный списокъ книгъ, которыя не подлежатъ

выдачѣ, какъ представляющія библиографическую рѣдкость, такъ и по другимъ причинамъ.

10) Ревизіонная коммисія 1896 г. относительно книгъ научнаго содержанія, представляющихъ библиографическую рѣдкость и которыя нельзя найти въ продажѣ, полагала разрѣшать пользоваться ими только въ стѣнахъ библіотеки. Раздѣляя вполне вышеизложенное мнѣніе, ревизіонная коммисія настоящаго года нашла, что для научныхъ занятій при библіотекѣ нѣтъ соответствующаго помѣщенія, а потому полагаетъ, что необходимо возбудить ходатайство о представленіи въ распоряженіе библіотеки для означенной цѣли одной изъ комнатъ въ офицерскомъ флигелѣ, между библіотекой и морскимъ собраніемъ.

#### ОТВѢТЫ КОМИТЕТА ДИРЕКТОРОВЪ НА ЗАМѢЧАНІЯ РЕВИЗИОННОЙ КОММИСИИ 1898 ГОДА.

1) Комитетъ директоровъ находитъ, что предлагаемый порядокъ до нѣкоторой степени можетъ улучшить дѣло ревизіи.

2) Таковая мѣра отчасти примѣнена была и въ текущемъ году, и изъ года въ годъ всѣ гг. члены извѣщаются о доставленіи книгъ къ ревизіи.

3) Комитетъ директоровъ надѣется, что вопросъ о преобразованіи судоваго отдѣла придетъ къ желаемому рѣшенію въ виду бывшаго запроса по этому дѣлу со стороны штаба.

4) Комитетомъ замѣчено уже пополненіе отдѣла дѣтскихъ книгъ.

5) Вопросъ о добровольномъ взносѣ желающихъ, комитетъ считаетъ несомнѣстнымъ съ достоинствомъ библіотеки. Объ обязательности же не можетъ быть рѣчи послѣ категорическаго отказа въ 1893 г.

6) Вызовъ желающихъ изъ гг. членовъ взять на себя трудъ организатора въ смыслѣ предложенномъ ревизіонною коммисіей прошлаго года остается теперь въ силѣ. Въ данное же время комитетъ рассчитываетъ болѣе на участіе гг. специалистовъ здѣсь и при академіи, любезно согласившихся помочь въ организациіи морскаго отдѣла.

7) Дѣло о возстановленіи правъ библіотеки на землю, въ настоящее время находится въ рукахъ юрисконсульта при главномъ командирѣ Черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря.

8) Вопросъ этотъ тѣсно связанъ съ предыдущимъ, такъ какъ проектируется на старомъ мѣстѣ сдѣлать постройку для библіотеки, въ видѣ ли ея отдѣленія или общаго книгохранилища, болѣе соответствующаго этому назначенію, чѣмъ существующее.

9) Какъ уже было говорено въ предыдущихъ отчетахъ, всѣ книги шкафовъ буквеннаго обозначенія принадлежатъ къ числу не выдающихся, и туда же поступаютъ всѣ цѣнные изданія.

10) Въ виду отсутствія отдѣльнаго помѣщенія для научныхъ занятій, было бы весьма желательно получить таковое, и компететь находить полезнымъ возбудить ходатайство объ этомъ.

---

## ВѢДОМОСТЬ ВОЕННЫМЪ СУДАМЪ,

НАХОДЯЩИМЪСЯ ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ.

СООБЩЕНА ГЛАВНЫМЪ МОРСКИМЪ ШТАБОМЪ И ИСПРАВЛЕНА ПО СВѢДѢ-  
НІЯМЪ ДО 28-ГО ОКТЯБРЯ 1899 Г.

Имена судовъ.	Ч и с л о .				Флагманы, командиры и старшіе офицеры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Орудій.	Индикатор- ныхъ силъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.		
<i>Эскадра Тихого океана:</i>						
Эск.бр. «Наваринъ»	44	9000	26	596	К. 1 р. <i>Ленинъ 1.</i> Лейт. <i>Павловскій 2.</i>	} Во Владивосто- кѣ.
Эск. бр. «Сисой Ве- ликій» . . . . .	42	8500	26	560	К.-адм. <i>Веселаго.</i> К. 1 р. <i>Молаевъ 2</i> Лейт. <i>Левинскій.</i>	
Кр. I р. «Россія» .	70	17000	28	810	К. 1 р. <i>Доможировъ.</i> Лейт. <i>Русинъ.</i>	} Во Владивосто- кѣ.
Крейсеръ I р. «Рю- рикъ» . . . . .	50	13200	27	656	В.-адм. <i>Гилте- брандтъ.</i> К. 1 р. <i>Гауптъ.</i> К. 2 р. <i>Исковъ 1.</i>	
Крейс. I р. «Адми- ралъ Корниловъ»	32	6000	23	455	К. 1 р. <i>Петровъ 1.</i> Лейт. <i>Панферовъ.</i>	Въ Фузанѣ.
Крейсеръ I р. «Па- мять Азова» . . . . .	32	8500	23	546	К. 1 р. фонъ- <i>Нидер- миллеръ 2.</i> К. 2 р. <i>Алексѣевъ.</i>	} Во Владивосто- кѣ.
Крейсеръ I р. «Дмит- рій Донской» . . . . .	46	7000	22	483	К. 1 р. <i>Шаронъ.</i> К. 2 р. <i>Мартиновъ.</i>	

Имена судовъ.	Ч и с л о .				Флагманы, командиры и старшіе офицеры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Орудій.	Инцигор- ныхъ силъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.		
Кр. I р. «Владиміръ Мономахъ»	39	7000	23	471	К. 1 р. князь Ухтом- скій. Лейт. Петцъ 2.	Въ Мозанпо.
Кр. II р. «Разбой- никъ» . . . . .	17	1726	12	174	К. 2 р. Коссовичъ. К. 2 р. Рагоза.	Во Владиво- стокѣ.
М.к.л. «Вобрь» . . .	13	1150	11	159	К. 2 р. Доброволь- скій 1. К. 2 р. Юрьевъ 3.	
» «Манджуръ» . . .	14	1400	11	168	Вр.к. 2 р. Эбергардтъ. К. 2 р. Шамовъ.	Въ Портъ- Артурѣ.
» «Кореецъ» . . . .	14	1500	11	168	К. 2 р. Сильманъ 1. Лейт. Тундерманъ 1.	Во Владиво- стокѣ.
» «Отважный» . . .	13	2000	11	177	К. 2 р. Кланъ - де- Колонъ. К. 2 р. Кетлеръ.	Въ Портъ- Артурѣ.
» «Гремящій» . . .	13	2000	11	177	К. 2 р. Миклашев- скій. К. 2 р. Циммерманъ.	Въ Талиенванѣ.
» «Сивучъ» . . . . .	14	1125	11	159	К. 2 р. Сухотинъ. Лейт. Ивановъ 5.	Во Владиво- стокѣ.
М.кр. «Всадникъ» . .	9	3300	5	57	К. 2 р. Паренато. Лейт. Рюминъ.	Въ Портъ- Артурѣ.
» «Гайдамакъ» . . .	9	3300	5	57	К. 2 р. Соболевъ. Лейт. Балкъ 2.	Въ Мозанпо.
» «Якутъ» . . . . .	4	867	8	86	Кап. 2 р. Новаков- скій 1.	Въ крейсерствѣ у Командорскихъ острововъ.



Имена судовъ.	Ч и с л о .				Флагманы, командиры и старшіе офицеры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Орудій.	Индикатор- ныхъ сѣтъ.	Офицеровъ.	Нежныхъ чиновъ.		
<i>Въ Средиземномъ морѣ:</i> Эск. бр. «Имп. Але- ксандръ II»	36	8500	25	585	К.-адм. <i>Валрондъ</i> . К. 1 р. <i>Хмлевскій</i> . Лейт. <i>Берминскій</i> .	Въ Пирей.
М. кр. «Храбрый».	17	2000	10	185	Кап. 2 р. <i>Воеводскій</i> . Кап. 2 р. <i>Стратановичъ</i> .	Въ Тулонѣ.
Мин. кр. «Абрекъ».	7	5000	7	70	К. 2 р. баронъ <i>Нолькенъ</i> . Лейт. <i>Бьелоголовый</i> .	Вышелъ изъ Ал- жира въ Пирей.
Минносецъ № 119.	7	2000	4	21	Лейт. <i>Бутаковъ 2</i> .	} Въ Судѣ.
» № 120.	7	2000	4	21	Лейт. <i>Ивановъ 7</i> .	
М. к. л. «Запоро- жецъ»	10	2000	22	169	Кап. 2 р. <i>Юрковскій</i> . Кап. 2 р. <i>Слазочин- скій</i> .	
ИМПЕР. ЯХТА «Штан- дартъ»	9	10600	15	390	Кап. 1 р. <i>Римскій- Корсаковъ</i> . Лейт. <i>Гирсъ 2</i> .	Въ Ля-Сейнѣ.
<i>На пути въ Тихій океанъ:</i> Эск. бр. «Петропав- ловскъ»	52	11213	21	602	Кап. 1 р. <i>Гресе</i> . К. 2 р. <i>Степановъ 2</i> .	Вышелъ изъ Плимута въ Ка- диксъ
М. к. л. «Гилъкъ»	16	1000	11	159	К. 2 р. <i>Ларионовъ 1</i> . Лейт. <i>Сарычевъ 1</i> .	Вышелъ изъ Фе- роля въ Кадиксъ.
<i>Въ Атлантическомъ океанѣ:</i> Кр. I р. «Герцогъ Эдинбургскій»	25	6300	31	523	Кап. 1 р. <i>Бубновъ</i> . Лейт. <i>Цоциманъ</i> .	На о-въ Мадера.
Кр. II р. «Джигитъ»	17	1500	15	202	Кап. 1 р. графъ <i>Толстой</i> . Лейт. фовъ <i>Витте</i> .	Въ Брестѣ.

# ДОБРОВОЛЬНЫЙ ФЛОТЪ.

Въ навигацію 1899 года, пароходы Добровольнаго флота совершаютъ слѣдующіе рейсы.

Названіе парохода.	Водоизмѣщеніе въ тоннахъ.	Сила машины.	Число каютныхъ мѣстъ.	О т х о д ъ.	
				Изъ Одессы.	Изъ Владивостока.
«Ярославль» . . . . . (К. 2 р. П. А. Троянъ).	8635	2500	11	15 августа.	31 октября.
«Херсонъ» . . . . . (К. 2 р. А. А. Остолоповъ).	10225	13100	74	1 сентября.	28 октября.
«Орель» . . . . . (К. 2 р. П. Г. Скальскій).	7990	9500	40	1 октября.	7 декабря.
«Тамбовъ» . . . . . (К. 2 р. Ф. Вл. Шидловскій).	8635	2500	40	—	28 ноября.
«Владиміръ» . . . . . (Отставной кап. 1 ранга бар. К. А. Фитингофъ).	10500	3000	50	15 ноября.	26 января 1900 г.
«Екатеринославъ» . . . . . (К. 2 р. В. Н. Китаевъ).	10500	3000	50	1 декабря.	6 февраля. 1900 г.

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

# НЕОФИЦАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ.

---

## СРАЖЕНІЯ ПРИ САНТЬ-ЯГО ДЕ-КУБА И ЕГО КАПИТУЛЯЦІЯ.

---

Историческій очеркъ лейтенанта Хозе Мюллеръ-и-Техейро,  
помощника командира порта Санть-Яго (\*).

### ПРЕДИСЛОВІЕ.

Первыя непріятельскія суда были усмотрѣны съ высотъ Морро, въ С.-Яго, 18-го мая и тогда же раздались и первые пушечные выстрѣлы, которые затѣмъ почти не прекращались въ теченіе двухъ мѣсяцевъ.

На слѣдующій день, 19-го числа, на рейдъ пришла испанская эскадра подъ командою контръ-адмирала Серверы, съ весьма скуднымъ запасомъ угля, который необходимо было сейчасъ же пополнить.

Немного, конечно, нужно сообразительности, чтобы понять, что вслѣдствіе скудости средствъ порта, эскадрѣ требовалось на погрузку угля гораздо больше времени, нежели его нужно

---

(\*) Въ помѣщаемомъ ниже историческомъ очеркѣ, составленномъ однимъ изъ участниковъ описываемыхъ въ немъ событій, недостаетъ трехъ первыхъ главъ, пропущенныхъ въ американскомъ изданіи, съ котораго сдѣланъ предлагаемый переводъ. Въ испанскомъ оригиналѣ рассказъ начинается съ напоминанія о болѣе или менѣе прямомъ содѣйствіи, оказанномъ Испаніей и Франціей дѣлу освобожденія С.-А. Соединенныхъ Штатовъ отъ зависимости отъ ихъ метрополи, и о томъ строгомъ нейтралитетѣ, который соблюдала Испанія во время американской междоусобной войны. За эти услуги Штаты, по словамъ автора, оплатили тѣмъ, что, желая завладѣть Кубой, постоянно поддерживали тамъ недовольство противъ испанцевъ, выразившееся послѣ 1868 г. въ дѣломъ рядѣ возстаній, главными очагами которыхъ неизбѣжно служили Нью-Йоркъ, Кайо Хуезо и Тампа. Къ желанію торренторіальнаго захвата примѣшивалось еще со стороны Штатовъ и стремленіе придать нѣсколько блеска своей исторіи борьбою съ европейскою державой. Но для вступленія въ открытую борьбу нуженъ былъ благовидный предлогъ, каковымъ и послужилъ взрывъ на Гаванскомъ рейдѣ американскаго броненосца *Maine*.

было на то, чтобы адмиралу Сэмпсону (командовавшему американскимъ флотомъ) узнать о затруднительномъ положеніи испанцевъ, и слѣдствіемъ этого было, что испанская эскадра, напедшая себѣ въ С.-Яго убѣжище, сразу очутилась въ блокадѣ вмѣстѣ съ пріютившими ее рейдомъ и городомъ. Оно и понятно, — это были единственныя боевыя суда, какими располагала Испанія въ водахъ Большихъ Антильскихъ острововъ, и американцамъ это было хорошо извѣстно, а потому они и устремили на этотъ пунктъ свои главныя морскія силы.

Такимъ образомъ, приходъ испанской эскадры придалъ этому городу военное значеніе, чего въ противномъ случаѣ, конечно, никогда бы не случилось. Городъ сталъ главнымъ и, пожалуй, единственнымъ театромъ военныхъ дѣйствій на всемъ островѣ. Если бы не это обстоятельство, то кампанія могла бы принять иной оборотъ и кончилась бы совершенно другимъ исходомъ. Послѣдующія событія вполне доказали вѣрность моихъ предположеній, и съ этимъ соглашаются всѣ, находившіеся со мной въ С.-Яго.

За время блокады я велъ самый обстоятельный дневникъ, записывая почти изъ часа въ часъ все, что видѣлъ, слышалъ и что попадало мнѣ въ руки официальнымъ путемъ изъ достовѣрныхъ и точныхъ источниковъ. Когда служба мнѣ мѣшала

---

Вѣроятно, что этотъ несчастный случай произошелъ въ дѣйствительности отъ неосторожнаго обращенія съ порохомъ или боевыми припасами, находившимися на суднѣ въ ненормально большомъ количествѣ, или же отъ несоблюденія надлежащихъ предосторожностей при производившемся въ день взрыва приемъ значительнаго количества взрывчатыхъ веществъ съ привезшей ихъ съ сѣвера канонерской лодки, — операція, наблюдавшаяся съ близъ стоявшихъ коммерческихъ судовъ. Какъ бы то ни было, но американская коммиссія, производившая слѣдствіе безъ участія представителей со стороны испанцевъ, пришла къ заключенію, что роковой взрывъ произошелъ не внутри, а снаружи судна. Однакоже, по мнѣнію автора, двухъ приводимыхъ имъ доводовъ, выбранныхъ изъ тысячи другихъ, достаточно для того, чтобы убѣдить въ ошибочности этого взгляда даже самаго недовѣрчиваго человѣка. Какъ всѣмъ извѣстно, послѣ взрыва въ водѣ мины, торпеды, дивамитной бомбы и т. п. всегда наблюдается всплываніе на поверхность убитой или оглушенной верховой рыбы, чего совершенно не было замѣчено въ Гаваннѣ. Фактъ этотъ ясно свидѣтельствуегъ о томъ, что взрывъ произошелъ внутри судна, корпусъ котораго и помѣшалъ распространенію въ водѣ смертоносныхъ для рыбъ сограженій. Вторымъ доводомъ автора служить сокрытіе слѣдственной комиссіей всякихъ доказательствъ, могущихъ послужить къ выясненію яко бы совершеннаго въ Гаваннѣ преступленія. Глава III посвящена первымъ выстрѣламъ американцевъ, произведеннымъ съ дѣлю рекогносцировки.

вести этотъ дневникъ, то зачастую любезно замѣщаль меня мой другъ, г. Даріо Легуина, адъютантъ командира порта; онъ охотно оказываль мнѣ свои услуги, несмотря на постоянныя и многостороннія занятія по службѣ.

Если правдивость признается достоинствомъ, то эти замѣтки именно и обладаютъ ею, и это, пожалуй, ихъ единственная цѣнность. Все, что въ нихъ заключается, есть истинное происшествіе, и всѣ, которые возвратятся изъ С.-Яго въ свое отечество, могутъ это лично засвидѣтельствовать. Ни одинъ изъ рассказанныхъ фактовъ, какъ бы незначителенъ онъ ни былъ, не имѣеть вымышленнаго, сомнительнаго или гадательнаго характера. Когда мнѣ случалось не знать происхожденія какого-либо событія или когда цѣли или послѣдствія его оставались для меня тайной, то я въ этомъ открыто признавался безъ всякихъ околнчностей, въ чемъ каждый, кто будетъ читать эти замѣтки, можетъ лично убѣдиться. Въ нихъ нѣтъ моихъ собственныхъ измышлений, и личныя мои соображенія и догадки не имѣють съ ними ничего общаго, ибо я, къ несчастью, нисколько не обладаю способностью на изобрѣтенія, хотя всегда восхищаюсь этимъ качествомъ въ другихъ.

Повторяю, весь мой трудъ состоялъ лишь въ собираніи различныхъ фактовъ, но при этомъ я обращаль особенное вниманіе на то, чтобы все добываемое было строго согласно съ истиной.

Сознавая, что все случившееся въ С.-Яго за періодъ времени съ 18-го мая по 17-е іюля (т. е. все, касающееся истиннаго положенія города и его защитниковъ) извѣстно въ Испаніи, можетъ-быть, только въ общихъ чертахъ, я пожелаль ознакомить моихъ соотечественниковъ со всѣми мельчайшими подробностями событій, дабы тѣмъ, отъ имени всѣхъ, которые за 13 000 миль отъ родины сражались за честь и интересы государства, дать отчетъ во всѣхъ дѣйствіяхъ и поступкахъ моихъ армейскихъ и морскихъ товарищей.

Такова была моя цѣль, и я увѣренъ, что мои сослуживцы въ С.-Яго вполне одобрятъ мое намѣреніе.

С.-Яго. 10-го августа 1898 г.

### Описаніе мѣста дѣйствій.

Чтобы имѣть ясное представленіе о всемъ здѣсь случившемся, необходимо знать расположеніе самой мѣстности театра дѣйствій, и въ виду этого я постараюсь вполне кратко изложить здѣсь нѣкоторыя подробности, обративъ вмѣстѣ съ тѣмъ вниманіе читателя на планъ, помѣщенный въ концѣ статьи.

С.-Яго де-Куба считается главнымъ городомъ округа того же имени и находится въ восточной части острова; въ началѣ послѣдняго возстанія, въ С.-Яго насчитывалось до 45 000 жителей, но въ послѣдствіи число это уменьшилось на одну четверть вслѣдствіе эпидемій и выселенія. Городъ построенъ на очень холмистой мѣстности, въ глубинѣ вполне закрытой и защищенной бухты, такъ что рейдъ походить со стороны города скорѣе на озеро, чѣмъ на рукавъ моря. Рейдъ тянется по прямой линіи отъ входа на длину 4 миль.

Входъ—очень узкій и ограничивается съ востока высотами Морро, а съ запада — Сокапа; обѣ эти возвышенности очень круто спускаются къ морю.

На мысѣ Моррилло, западной оконечности высотъ Морро, поднимающихся на 213 ф. надъ уровнемъ моря, расположенъ замокъ Морро, считавшійся когда-то очень хорошимъ укрѣпленіемъ, но съ введеніемъ новѣйшей артиллеріи, онъ сталъ не только бесполезнымъ, но даже прямо опаснымъ, по причинѣ того, что служилъ лишь мишенью для непріятельскихъ орудій; въ виду этого, комитетъ колониальной обороны рѣшилъ вовсе снять съ него орудія и помѣстить ихъ въ сторонѣ, на открытой площадкѣ, гдѣ между прочими зданіями находится домъ губернатора, домъ коменданта укрѣпленія, казармы саперъ и артиллеристовъ, сигнальная вышка, помѣщеніе для сигнальщиковъ и маячной прислуги и маякъ съ постояннымъ бѣлымъ огнемъ (Освѣщеніе маяка было прекращено съ 18-го мая).

Высоты Сокапа имѣютъ такой же подъемъ надъ уровнемъ моря, какъ и Морро, и ограничиваются съ запада входомъ на рейдъ. Тамъ нѣтъ никакихъ укрѣпленій.

Суда, слѣдующія въ С.-Яго съ моря, обыкновенно держатся сначала вдоль берега Морро, гдѣ сравнительно глубже и вообще чисто, тогда какъ подъ берегомъ Сокапа находится отмель Діаманте, состоящая изъ подводныхъ скаль, оставляющихъ проходъ глубиной отъ 3 до 9 саж. Между баканомъ на отмели Діаманте и бухточкой Эстрелла—фарватеръ шириной не болѣе 50 саж. Въ глубинѣ только что названной бухточки помѣщается домикъ со станціей англійскаго кабеля.

Истиннымъ курсомъ для входа на рейдъ служить NO 5° вплоть до батареи Эстрелла (старое укрѣпленіе, подобно замку Морро; теперь заброшено); отсюда берутъ курсъ на N къ мысу Сольдадо (оставляя въ правой сторонѣ развалившееся укрѣпленіе Санта-Каталина), находящемуся на восточномъ берегу бухты; этотъ мысъ образуетъ съ мысомъ Чуррука входъ въ бухту Нисперо.

Отъ мыса Сольдадо поворачиваютъ на NNW и идутъ вплоть до островка Кей Смитъ и, оставивъ его съ лѣвой, направляются такъ, чтобы миновать банку Пунта Горда, гдѣ баканъ на 18-ф. глубинѣ оставляется въ правой рукѣ. Кей Смитъ представляетъ собой островокъ въ видѣ высокой скалы; на вершинѣ стоитъ новое каменное зданіе, а по южному склону расположено 111 домовъ и хижинъ лоцмановъ и рыбаковъ, а также частныхъ лицъ, имѣющихъ тамъ свое пребываніе въ самое жаркое время года. На западной сторонѣ островка вовсе нѣтъ строеній, такъ какъ земля тамъ совершенно недоступна. За мысомъ Горда, курсъ мѣняется на мысъ Хугіасъ, при чемъ отмели Колорадо съ баканомъ и Кей Ратонесъ оставляются влѣвѣ.

Кей Ратонесъ—маленькій и низменный островокъ безъ всякой растительности; на его сѣверной оконечности находится пороховой погребецъ, а на южной части помѣщается караулка.

Отъ мыса Хугіасъ уже берутъ курсъ NNO и достигаютъ якорнаго мѣста на 26-ф. глубинѣ съ илистымъ грунтомъ.

Помимо многихъ маленькихъ пристаней для шлюпокъ и мелкихъ судовъ, въ С.-Яго есть королевская пристань и пристани Люцъ и Санъ-Хозе—всѣ деревянные; къ послѣднимъ могутъ подходить только суда, сидящія въ водѣ менѣе 14 ф.

Между городомъ и мысомъ Хутиасъ имѣется еще пристань, построенная изъ желѣза на каменныхъ устояхъ; она находится у мѣстечка Ласъ Крусесъ, и потому носить то же имя и принадлежить частному американскому обществу, разрабатывающему желѣзную руду въ копяхъ Хурагва; тутъ же имѣется и водопроводъ для снабженія судовъ прѣсною водою, которая проведена черезъ трубы изъ Агвадореса. Глубокосидящія суда могутъ свободно становиться вдоль пристани и наливаться водою. Къ концу пристани проведена узкоколейная желѣзная дорога отъ копей на протяженіи 24 верстъ.

С.-Яго—совершенно беззащитный городъ (я говорю про время до начала военныхъ дѣйствій); только на южной оконечности мыса Бланка расположена небольшая батарея того же имени съ пороховымъ погребомъ, да и та предназначалась не для защиты города, а лишь для производства салютовъ на случай прихода на рейдъ военныхъ судовъ.

Изъ описанія входа на рейдъ видно что С.-Яго такъ хорошо защищенъ самою природою, что нѣтъ ничего легче, какъ въ самое короткое время соорудить нѣсколько батарей съ современною артиллеріей и сдѣлать городъ совершенно неприступнымъ. Высоты Морро и Сокапа вполне командуютъ надъ моремъ и, будучи почти недоступны съ суши, могутъ легко быть защищены. Мысъ Горда также, благодаря своему прекрасному высокому положенію, стоитъ очень выгодно надъ проходомъ, такъ что всякое судно, которое рискнуло бы войти на рейдъ, неминуемо поставило бы огню этой батареи свой носъ и лѣвый бортъ по меньшей мѣрѣ на 20 минутъ времени. Самое узкое мѣсто входа удобно загородить минами, которыя, въ свою очередь, могли бы быть защищены отъ вылавливанія скорострѣльными пушками, установленными на западномъ берегу. Какъ бы ни былъ великъ флотъ форсирующій проходъ, но въ самомъ узкомъ мѣстѣ послѣдняго могло бы проходить одновременно только одно судно, да и то съ большою осторожностью и осмотрительностью, если оно длиннѣе 260 ф.; нѣтъ ничего легче какъ утопить его, и въ такомъ случаѣ проходъ былъ бы совершенно загражденъ, и рейдъ оказался бы



запертымъ до тѣхъ поръ, пока затопленное судно не было бы взорвано.

Понятно, что насколько легко помѣшать флоту войти на рейдъ, такъ же просто воспрепятствовать такому же флоту выйти въ море; такъ какъ Испанія никогда ни на минуту не вѣрила въ возможность войны съ Соединенными Штатами, то она ни разу и не подумала о необходимости укрѣпить входъ на рейдъ. Сами мы теперь не имѣли подъ рукой орудій, а раньше не выполнялись многочисленные планы вооруженія, потому, что правительство не дѣлало распоряженія о приведеніи въ исполненіе хорошихъ проектовъ.

На 3 мили къ западу отъ входа, у Морро находится небольшая бухточка Кабанасъ, доступная только малымъ судамъ; она вполне безопасна и пригодна для высадки десанта. Глубина на баръ—6 ф., а внутри — около 5 саж. Береговое разстояніе отъ Кабанасъ до Кабанитасъ, въ бухтѣ С.-Яго, равняется приблизительно 3 верстамъ.

На 6 миль далѣе къ западу, т. е. въ 9 миляхъ отъ С.-Яго находится Пунта Кабрера, наиболѣе далеко выступающій южный мысъ и послѣдній изъ видимыхъ; это—высокая гора конической формы. Берегъ тамъ приглубый, а потому большія суда могутъ подходить къ нему совсѣмъ близко. Въ бухточкѣ Гуайкабонъ, находящейся къ востоку отъ мыса Кабрера, шлюпки могутъ приставать къ берегу, и этимъ неоднократно пользовалась во время блокады американская паровая яхта непріятельскаго флота; она, вѣроятно, получала тамъ конфиденціальныя свѣдѣнія отъ инсургентовъ. Бухточка Гуайкабонъ отстоитъ отъ С.-Яго на 6 верстъ по хорошей береговой дорогѣ.

Въ 3 миляхъ къ востоку отъ Морро находится бухточка Агвадоресъ; она пересѣкается высокимъ мостомъ, по которому ходятъ поѣзда желѣзной дороги Хурагвайскихъ копей. Шлюпки могутъ входить въ рѣчку, которая впадаетъ въ бухточку; это—прекрасное мѣсто для приставанія.

На  $\frac{1}{4}$  мили далѣе къ востоку находится рейдъ Сардинеро, съ небольшою рѣчкой, впадающей въ море.

Въ  $\frac{3}{4}$  мили отсюда расположенъ небольшой открытый рейдъ Хутиси—мѣсто снабженія судовъ прѣсною водою.

Еще дальше, въ 10 миляхъ далѣе къ востоку отъ Морро, тянется берегъ Хурагва съ рѣчкой, въ которую могутъ входить шлюпки.

Въ 15 миляхъ отъ Морро находится заливъ Дайкири съ рѣчкой и мѣстами для снабженія судовъ прѣсною водою. Шлюпки могутъ и здѣсь свободно входить въ рѣчку.

Въ Дайкири имѣется очень хорошая пристань, выстроенная изъ камня и желѣза, для большихъ судовъ, и еще другая поменьше — для шлюпокъ и рыбацкихъ лодокъ. На берегу, недалеко отъ пристани, находятся конторы служащихъ при копейхъ и имѣется желѣзная дорога для доставленія руды изъ шахтъ, длиной около 6 миль. Вдоль пристани могутъ швартоваться довольно большія суда.

Наконецъ далѣе на востокъ, т. е. уже въ 20 миляхъ отъ Морро, находится мысъ Берракосъ — послѣднй мысъ, видимый съ Морро и далеко выступающй въ море къ югу. Хотя здѣсь и можно бы приставать къ берегу съ затрудненiями, но это не рекомендуется, въ виду отсутствiя дорогъ и прѣсной воды.

Во всѣхъ этихъ мѣстахъ къ востоку и западу отъ С.-Яго, суда не могутъ оставаться на якорѣ при S и SO вѣтрахъ и должны на это время непременно уходить въ море.

Агвадоресъ и С.-Яго, какъ уже сказано выше, соединены между собой желѣзною дорогой. Обыкновенная грунтовая дорога вдоль берега очень плоха и тянется на протяженiи 3 $\frac{1}{2}$  верстъ.

Отъ Сардинеро до С.-Яго считается 6 верстъ хорошей дороги. Дорога, ведущая отъ Хурагваснто до С.-Яго, есть въ то же время и дорога отъ Гуасимасъ; она хороша и начинается въ Эль-Канеѣ; длина ея — 12 верстъ. Отъ Хурагва до С.-Яго идетъ Севильская дорога, которая также ведетъ въ Эль-Канею. Эта дорога встрѣчается съ предыдущей въ мѣстечкѣ Досъ Каминось; она хороша, и длина ея — 12 верстъ. Сверхъ того, существуетъ еще узкоколейная желѣзная дорога отъ желѣзныхъ копей; она проходитъ черезъ Агвадоресъ и заканчивается въ концѣ моста Ласъ Крусесъ въ С.-Яго.

Въ Берракосѣ вовсе нѣтъ дорогъ, а существуетъ только пѣшеходная тропинка, по которой нельзя везти артиллерию.

Протяженіе желѣзной дороги въ Санть-Люисъ равняется 30 верстамъ; дорога эта беретъ начало въ С.-Яго и проходить черезъ Квавитасъ (ст.), Боньято, Санть-Висенте, Досъ Бокасъ (ст.), Кристо, Моронъ, Досъ Каминось и Санть-Люисъ. Отъ Кристо идетъ еще побочная вѣтвь этой дороги до Сонго на протяженіи  $9\frac{1}{2}$  верстъ, и поѣзда въ настоящее время ходятъ въ Сокорро.

Всѣ вышеперечисленныя мѣстности образуютъ собой бывшій театръ военныхъ дѣйствій и въ настоящее время привлекаютъ къ себѣ всеобщее вниманіе.

### Мѣстныя войска.

Нынѣшнее возстаніе на о-вѣ Кубѣ вспыхнуло 24-го февраля 1895 г., сначала въ восточныхъ провинціяхъ, но вскорѣ затѣмъ перешло въ западныя, а подъ конецъ объяло весь островъ отъ мыса Санть-Антоніо до мыса Майзи. Чтобы прекратить волненія, или, по крайней мѣрѣ, задержать дальнѣйшее ихъ распространеніе, генераль Вейлеръ двинулъ свои войска отъ запада въ востоку и всюду учредилъ заставы для воспрепятствованія повстанцамъ переходить въ умиротворенныя провинціи.

Затѣмъ, для активныхъ дѣйствій противъ возмущившихся, большая часть военныхъ силъ арміи о-ва Кубы заняла провинціи Пинаръ дель-Ріо, Гаванна, Матаanzasъ и Ласъ Вилласъ, и только незначительное количество войска было оставлено въ Камагвеѣ и еще меньше — въ восточныхъ провинціяхъ. Въ этихъ послѣднихъ провинціяхъ не могли поэтому ничего другаго и дѣлать, какъ только защищать страну и города, но не нападать. Вслѣдствіе этого, когда возгорѣлась война съ Соединенными Штатами, дивизія С.-Яго, состоявшая изъ двухъ бригадъ, должна была занимать округи Гуантанамо, Санть-Яго, Барракоа и Сагва. Достаточно взглянуть на карту, чтобы понять, какъ трудно было охранять такую огромную территорію при такихъ ничтожныхъ средствахъ. Войско должно было содержать гарнизоны въ городахъ, поддерживать укрѣ-

пленія и редуты, защищать линіи желѣзныхъ дорогъ (отъ С.-Яго до Сабанилло и Марото, до Хурагвы, до Дайкири и отъ Кайманеро до Гуантанамо), исполнять также конвойную службу, защищать округи минеральныхъ копей и наконецъ — безпрестанно беспокоить непріятеля набѣгами летучихъ отрядовъ. Эта дивизія была, по счастью, подъ командою способнаго генерала Линареса, энергіей и рвеніемъ котораго нельзя достаточно нахвалиться. Вполнѣ заслуженное имъ производство въ генераль-лейтенанты, было ему сообщено на островъ по кабели въ маѣ 1898 г.

Событія, о которыхъ я собираюсь повѣствовать, относятся собственно къ С.-Яго, гдѣ они происходили и гдѣ я имѣлъ случай ихъ лично наблюдать. Я только ихъ и буду касаться.

Первая бригада, находившаяся въ округѣ С.-Яго, состояла подъ начальствомъ нижеслѣдующихъ лицъ:—

Дивизионный начальникъ — генераль-лейтенантъ Арсеній Линаресъ.

Начальникъ его штаба—подполковникъ Вентура Фонтанъ.

Военный губернаторъ города С.-Яго и командующій войсками округа—дивизионный генераль Хозе Тораль. Начальникъ его штаба — полковникъ Ирлесъ.

Начальникъ бригады города Санъ-Люисъ—генераль-маіоръ Вара-дель-Рей. Начальникъ его штаба—капитанъ Рамосъ.

Изъ этого перечня именъ можно видѣть, что дивизія Линареса была въ сущности раздѣлена на двѣ части, изъ которыхъ одною командовалъ генераль Тораль, а другою—Варадель-Рей. Военныя силы состояли изъ слѣдующихъ частей:—

12 ротъ вновь сформированныхъ кадровъ;

2 эскадрона королевской кавалеріи (менѣе 200 лошадей);

2 баталіона мѣстнаго пѣхотнаго полка;

1 азіатскій баталіонъ;

1 провинціальный баталіонъ изъ Порто-Рико, № 1;

1 баталіонъ изъ С.-Фернандо.

1 баталіонъ «Constitution»; и наконецъ

1 полубатарея горной артиллеріи и небольшой отрядъ гражданской гвардіи и саперъ.

Къ этимъ силамъ надо еще прибавить баталіонъ Талавера, который былъ призванъ въ С.-Яго изъ Баракоа въ началѣ военныхъ дѣйствій по распоряженію генерала Линареса. Численность этого войска равнялась 8 000 челов.

Въ распоряженіи генерала Линареса также находился бригадный генералъ Антеро Рубинъ.

Начальникомъ саперъ былъ инженеръ-полковникъ Каула, а артиллеристами командовалъ подполковникъ Мельгаръ, который 29-го апрѣля 1898 г. былъ назначенъ завѣдывать артиллерійскимъ паркомъ, а его мѣсто заступилъ полковникъ Орdoneцъ.

Главный начальникъ административнаго управленія округа—комиссаръ 1-го класса Куэвасъ; начальникъ гражданской гвардіи—полковникъ Оливерось; смотритель военнаго госпиталя—субъ-инспекторъ Гарсія и комендантъ укрѣпленія Морро—пѣхотный маіоръ Росъ.

Когда на островѣ было первое возстаніе, еще въ 1868 г., то были сформированы роты волонтеровъ, которые оказали тогда хорошія услуги въ качествѣ гарнизоновъ укрѣпленныхъ мѣсть, и съ тѣхъ поръ въ С.-Яго числилось 1 860 челов. пѣхоты, кавалеріи и пожарныхъ.

Городъ С.-Яго, какъ мы уже сказали выше, считается столицей провинціи того же имени. Провинція же раздѣлена на 4 округа: Манзанилло, Савтъ-Яго де-Куба, Гуантанамо и Баракоа. Командиромъ порта С.-Яго былъ капитанъ флота Педемонте; губернаторъ всей провинціи—Леонардо Росъ; главное духовное лицо—прелатъ Саэнцъ-де-Уртури и городской голова—г. Ферреръ.

Американскій консулъ, г. Браво, покинулъ островъ 7-го апрѣля 1898 г. и передалъ архивъ консульства подъ охрану англійскаго консула, г. Рэмсдена.

### Приготовленія къ оборонѣ.

Испанское правительство неоднократно принималось за оборону береговъ о-ва Кубы, и съ этою цѣлью время отъ времени учреждались комиссіи, которыя изучали этотъ вопросъ,

разрабатывали планы и чертежи и представляли по начальству иногда прекрасные проекты. Правительство не разъ таковые утверждало, но почему-то никогда ихъ не приводило въ исполненіе. Въ С.-Яго существовалъ даже постоянный комитетъ, вѣдавшій береговою и морскою обороною города. Комитетъ этотъ состоялъ изъ слѣдующихъ лицъ: предсѣдателя, военнаго губернатора города, генерала Торалья и членовъ: флота капитана Педемонте, начальника саперъ, инженернаго полковника Каула, начальника артиллеристовъ, подполковника Мельгара и завѣдывавшаго подводною обороною лейтенанта Хозе Мюллера-и-Техейро.

Этотъ комитетъ собирался всякій разъ, когда это признавалось нужнымъ, вплоть до 8-го апрѣля 1898 г., когда по телеграфу приказано было сдѣлать засѣданія его ежедневными—для рѣшенія вопроса касательно защиты рейда подводными минами. Принявъ во вниманіе серьезное положеніе страны, неизбежность войны и отсутствіе орудій, комитетъ единогласно рѣшилъ прибѣгнуть къ загражденію входа минами, которыя кстати и имѣлись подъ рукою; при этомъ рѣшено было употребить всѣ средства, доступныя человѣку, чтобы хорошо охранить эти мины отъ случайнаго взрыва или отъ вылавливанія; словомъ, чтобы только однѣ мины считались защитой рейда и города, а все остальное было бы только приспособлено для нуждъ миннаго загражденія.

Еще 2-го апрѣля офицеръ, завѣдывавшій подводною обороною, принялся, согласно распоряженію начальства, снаряжать мины Латинеръ-Кларка, для чего тогда же перевезъ ихъ къ минному погребу на островокъ Кей Ратонесъ; онъ въ то же время разставилъ на рейдѣ буйки для обозначенія мѣстъ перваго ряда минъ и сообразно съ этимъ производилъ и другія подобныя подготовительныя работы.

Комитетъ обороны, сознавая жалкое состояніе замка Морро и батарей Эстрелла и Каталина и имѣя въ виду, что американскій консулъ могъ сообщить своему правительству о мѣсто-нахожденіи минныхъ станцій, рѣшилъ перенести послѣднія съ названныхъ укрѣпленій на болѣе защищенныя мѣста въ бухтѣ и подальше отъ возможнаго предѣла досягаемости не-

пріятельскихъ снарядовъ. Эта мѣра была въ точности выполнена.

14-го апрѣля помощникъ командира порта передалъ завѣдываніе подводною обороною мишному офицеру, лейтенанту Арауко, командовавшему канонерскою лодкою *Alvarado*. Установка минъ продолжалась: первый рядъ, состоявшій изъ 7 штукъ, и минныя станціи въ Эстрелла и Сокапа были готовы къ 21-му апрѣля, а второй рядъ—изъ 6 минъ со станціями въ Сокапа и на Кей Смитъ закончены къ 27-му апрѣля.

По распоряженію командующаго морскою частью въ Гаваннѣ, лейтенантъ Хозе Мюллеръ, совмѣстно съ инженеръ-полковникомъ Росселемъ и капитаномъ артиллеріи Баленилла, отправились 21-го апрѣля въ Гуантанамо, чтобы выбрать тамъ мѣсто для установки минъ Бустаменте, долженствовавшихъ воспрепятствовать непріятельскимъ судамъ проникнуть въ Кайманеру.

Комиссія эта возвратилась 25-го числа въ С.-Яго, а лейтенанту Дюрану было поручено немедленно установить на выбранномъ мѣстѣ мины. Для участія въ этой работѣ, канонерская лодка *Sandoval* пробыла нѣсколько дней безотлучно въ Гуантанамо.

21-го числа, по приказанію изъ Гаванны, были сняты съ рейда С.-Яго буйки и баканы. Комитетъ обороны рѣшилъ построить на мысѣ Горда батарею съ двумя 6-д. гаубицами Мата и двумя 3 $\frac{1}{2}$ -д. орудіями Круппа; отрядъ саперъ тотчасъ принялся за эту работу, очищая площадку на горѣ и устраивая къ ней дорогу. 26-го апрѣля гаубицы были уже на мѣстѣ для дѣйствія, а на слѣдующій день были готовы и орудія Круппа. Всѣ четыре орудія заряжались съ казенной части. Эта батарея, получившая позже еще два 6 $\frac{1}{2}$ -д. орудія системы Хонторіа, оказалась самою лучшей, вслѣдствіе того, что была сооружена осмотрительно и не спѣшно, а къ тому же и свойства почвы много способствовали этому. Батарея эта была поручена въ командованіе артиллеріи капитану Сейхасу, который раньше командовалъ батареей на Морро.

18-го апрѣля были присланы изъ Гаванны, берегомъ, три 8 $\frac{1}{2}$ -д. гаубицы, заряжавшіяся съ дула, а черезъ нѣсколько

двѣй прибыли на пароходѣ *Reina de los Angeles* еще три такія же орудія изъ того же города.

Изъ Гаванны было сообщено по телеграфу, что американскій пароходѣ *Margrave* собирается перерѣзать въ С-Яго подводный кабель и тѣмъ совершенно отрѣзать наши сообщенія; въ виду этого было приказано поставить на площадкѣ Морро двѣ старыя 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-д. пушки—скорѣе для сигнализаціи, чѣмъ для дѣйствія противъ непріятели. Пушки были туда подняты безъ замедленія; одну поставили на деревянный станокъ, а другую пришлось оставить вовсе безъ станка

21-го апрѣля два короткія 3-д. орудія Пласенція (заряжающіяся съ казны) были установлены на берегу бухточки Эстрелла. На этой батарее недолго передъ тѣмъ была установлена одна старая 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-д. нарѣзная гаубица и устанавливали уже другую, какъ рѣшили всю батарею срыть, въ виду ея неудобнаго расположенія. Послѣ 28-го апрѣля все-таки подняли на станокъ вторую гаубицу, и установили еще двѣ короткія 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub>-д. мѣдныя пушки, что вмѣстѣ съ орудіями Пласенція въ общемъ составило шесть штукъ. Ни одна изъ этихъ пушекъ ни разу не стрѣляла. Батарея была подъ командою поручика артиллеріи Санчеца.

Къ 28-му мая на верхней площадкѣ Морро было установлено пять 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-д. нарѣзныхъ мѣдныхъ орудій, заряжающихся съ дула, а къ 25-му іюня тамъ же поставлены еще двѣ 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-д. гаубицы, заряжающіяся съ дула.

На верхней батарее Сокала къ 13-му іюня была на мѣстѣ одна 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-д. гаубица, заряжающаяся съ дула. а къ 17-му числу были готовы еще двѣ.

### Общій перечень орудій.

На батарее мыса Горда, подъ командою артиллеріи капитана Сейхаса: —

Двѣ 6-д. гаубицы системы Мата;

Двѣ 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-д. пушки Круппа, заряжающіяся съ казны;



На батареѣ Эстрелла, подъ командой артиллеріи поручика Санчеца: —

Двѣ старыя 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> -д. гаубицы;	} Ни одна не стрѣляла.
Двѣ 3-д. новыя пушки системы Пласенція;	
Двѣ старыя короткія 4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> -д. мѣдныя пушки;	

На батареѣ Морро, подъ командою лейтенанта Леона:—

Пять старыхъ 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-д. орудій;

Два старыя 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-д. орудія;

На верхней батареѣ Сокапа:—

Три старыя 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-д. гаубицы.

Изъ приведеннаго здѣсь списка орудій видно, что только шесть заряжались съ казенной части, при чемъ четыре изъ нихъ поставлены на мысъ Горда и двѣ (Пласенція) на батареѣ Эстрелла. Двѣ послѣднія вовсе не могли стрѣлять вслѣдствіе невыгоднаго расположенія самой батареи. Всѣ прочія орудія были стараго образца, и, конечно, всякому хорошо извѣстно, что заряжаніе ихъ требуетъ много времени и мѣткость ихъ огня очень незначительна.

Слѣдуетъ запомнить числа, когда различныя орудія были установлены на батареяхъ, дабы знать, которыя изъ нихъ могли отвѣчать непріятелю въ извѣстные дни обстрѣливанія города и рейда.

### Установка артиллеріи.

Замѣчательно, что хотя С.-Яго имѣетъ рейдъ, который очень легко было защитить и удержать въ рукахъ, и притомъ представляетъ собой столицу всей восточной половины острова и далеко отстоять отъ Гаванны, въ немъ къ началу военныхъ дѣйствій имѣлось всего только шесть орудій новаго образца, заряжающихся съ казенной части, а именно: двѣ 6-д. гаубицы системы Мата, двѣ 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-д. пушки Круппа и двѣ 3-д. — системы Пласенція. Въ сущности въ этомъ только и состояла вся артиллерія; да, и она-то была слаба и бесполезна по своему малому калибру для дѣйствія противъ броненосцевъ и крейсеровъ.

Другія орудія, какъ мы уже видѣли, были старыя мѣдныя или даже *жельзныя*; заряжались они съ дула и не успѣвали иногда сдѣлать одного выстрѣла въ то время, какъ каждое непріятельское орудіе дѣлало двадцать! Все, что намъ доставили изъ Гаванны, составило въ общемъ шесть старыхъ 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-д. гаубицъ, и этимъ нужно было противодѣйствовать сильному современному флоту. Эти факты казались бы преувеличенными, если бы на ряду съ ними не было другихъ, болѣе разительныхъ. Для службы при орудіяхъ въ С.-Яго состояло всего только 79 человекъ артиллеристовъ, такъ что недостающее число людей набиралось въ прислугу изъ пѣхотныхъ солдатъ. Чтобы вообще привести въ порядокъ всю эту разношерстную артиллерию и установить ее на батареяхъ Морро, Горда и Сокапа, приходилось одолѣвать безконечныя затрудненія, но и они были побѣждены, благодаря способности, энергіи и настойчивости начальниковъ, а также трудолюбію и повповненію нижнихъ чиновъ. Матеріальныхъ средствъ положительно нехватало, и достаточно было напримѣръ окинуть взглядомъ площадку на Морро, чтобы сразу же понять, какого немовѣрнаго труда стоило всташить туда наверхъ орудія вѣсомъ отъ 180 до 240 пуд. по ужасной дорогѣ, которая не исправлялась, кажется, со времени постройки замка.

Для установки орудій на мысѣ Горда, надо было начинать съ постройки пристани для выгрузки орудій и съ устройства извилистой горной дороги, по которой приходилось встаскивать ихъ наверхъ. Устройство батареи Сокапа представило собою трудъ, достойный древнихъ римлянъ, и то, впрочемъ, изъ шести орудій удалось поставить на мѣсто только три.

Саперамъ пришлось особенно много потрудиться при возведеніи земляныхъ верковъ и рытѣй траншей на протяженіи 13 верстъ вокругъ города; они обнесли городъ тремя линіями защиты съ брустверами, проволочными оградами и т. п. Построено нѣсколько новыхъ укрѣпленій, а прежнія исправлены, такъ что доселѣ открытый городъ въ нѣсколько дней былъ приведенъ въ такое состояніе обороны, что могъ, кажется, въ случаѣ сопротивленія противъ непріятели, рассчитывать даже на нѣкоторый успѣхъ.

Съ того момента, какъ наша эскадра вошла на рейдъ, было уже не трудно догадаться, что городъ станетъ главною цѣлью непріятеля, куда онъ направитъ всѣ свои усилія, и въ виду этого надо было также ожидать, что онъ вскорѣ высадится на берегъ и атакуетъ насъ съ суши. На основаніи этихъ ожиданій и были произведены всѣ работы по укрѣпленію города и его окрестностей, при чемъ всѣ орудія, не исключая и самыхъ старыхъ, были поставлены въ слѣдующихъ мѣстахъ: —

- |  |                                 |
|--|---------------------------------|
| 12-го іюня—одно $6\frac{1}{2}$ -д. (16-с.-м.) нарѣзн.                                    | } на фортѣ Санть-<br>Антоніо.   |
| мѣдное . . . . .   |                                 |
| два коротк. 3-д. (8-с.-м.) на-<br>рѣзн. мѣдныя . . . . .                                 |                                 |
| одно короткое $4\frac{3}{4}$ -д. (12-см.) нарѣзн. мѣдное<br>въ Санта-Инесъ.              |                                 |
| 13-го іюня—одно $6\frac{1}{2}$ -д. (16-с.-м.) нарѣзн.                                    | } при входѣ въ<br>г. Эль-Каней. |
| мѣдное . . . . .   |                                 |
| одно короткое $4\frac{3}{4}$ -д. (12-с.-м.)<br>нарѣзн. мѣдное . . . . .                  |                                 |
| 14-го іюня—одно $6\frac{1}{2}$ -д. (16-с.-м.) нарѣзн.                                    | } въ Эль-Суено.                 |
| мѣдное . . . . .   |                                 |
| одно короткое $4\frac{3}{4}$ -д. (12-с.-м.)<br>нарѣзн. мѣдное. . . . .                   |                                 |
| два коротк. 3-д. (8-с.-м.) на-<br>рѣзн. мѣдныя . . . . .                                 |                                 |
| 16-го іюня—одно $6\frac{1}{2}$ -д. (16-с.-м.) . . . . .                                  | } въ Санта-Урсула.              |
| два коротк. $4\frac{3}{4}$ -д. (12-с.-м.) . . . . .                                      |                                 |
| 17-го іюня—одно $6\frac{1}{2}$ -д. (16-с.-м.) нарѣзн. мѣдн. въ Канадасъ.                 |                                 |
| 25-го іюня—одно короткое $4\frac{3}{4}$ -д. (12-с.-м.) нарѣзн. мѣдное<br>на фортѣ Хорно. |                                 |
| одно короткое $4\frac{3}{4}$ -д. (12-с.-м.) нарѣзн. мѣдное<br>на фортѣ Нуево.            |                                 |

Послѣ сраженія 1-го іюля, были поставлены еще слѣдующія орудія:—

- Въ Санта-Урсула—два длинныя  $4\frac{3}{4}$ -д. нарѣзн. мѣдн.  
 При входѣ въ Эль-Каней—два такія же.

Въ Санта-Инесъ — одно длинное 3-д. (8-с.-м.) мѣдное (старое). У этого орудія нехватало винграднаго ушка въ казенной части.

Съ колонной генерала Эскаріо прибыли изъ Манзанилло еще два 3-д. орудія системы Пласенція, но они, подобно всѣмъ пушкамъ, установленнымъ послѣ 1-го іюля, ни разу не стрѣляли, такъ какъ къ этому времени всѣ сраженія были уже окончены.

Изъ всего вышеизложеннаго видно, что изъ ограниченнаго числа орудій современной артиллеріи, бывшихъ въ чертѣ города, вовсе не стрѣляли: одно 9-с.-м. орудіе Хонторіа, два—75-м.-м. Максима и два 8-с.-м. орудія Пласенція.

Всѣ 3-д. (8-с.-м.) пушки были признаны комитетомъ береговой и морской обороны не только бесполезными для дѣйствія, но даже опасными для стрѣляющихъ изъ нихъ.

Всѣ 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub>-д. (12-с.-м.) орудія, будучи поставлены на несоотвѣтствующіе имъ станки, оказались непригодными для стрѣльбы; да, и помимо этого, они были почти всѣ подбиты непріателемъ.

### Крейсеръ *Reina Mercedes*.

Не требуется большихъ познаній по артиллеріи, чтобы понять, что батареи, сооруженныя на Морро и Сокапа, и даже на мысѣ Горда, были почти безсильны для дѣйствія противъ американскихъ броненосцевъ и крейсеровъ съ броневою защитой; что же касается батарей Эстрелла, то о ней нечего и упоминать, такъ какъ она все время совершенно безмолвствовала. Единственныя современныя орудія — на мысѣ Горда— были слишкомъ малаго калибра, да и гаубицы, вслѣдствіе ихъ невѣрнаго огня, оказались также очень неблагонадежными противъ судовъ, вообще представляющихъ собой весьма малую цѣль. Если я сказалъ про пушки Морро и Сокапа, что это были старыя гаубицы, то полагаю, что этимъ сказано достаточно. Не имѣя лучшей артиллеріи, мы, тѣмъ не менѣе, могли гордиться тѣмъ, что держались 70 дней въ блокадѣ противъ всего американскаго флота, стоявшаго у самаго входа на

нашъ рейдъ; флотъ этотъ не могъ заставить наши батареи замолчать и въ то же время самъ не рѣшался форсировать прохода на рейдъ.

Справедливо замѣтить, что всѣмъ этимъ мы прежде всего обязаны крейсеру *Reina Mercedes*, состоявшему подъ командою капитана Рафаэля Микова, а, во-вторыхъ, обязаны и тому, что на рейдѣ стояла наша эскадра, съ которою непріятелю пришлось бы посчитаться, если бы онъ рѣшился проникнуть на рейдъ.

Вслѣдствіе дурнаго состоянія паровыхъ котловъ, крейсеру *Mercedes* нельзя было отправиться въ Гаванну, и его оставили здѣсь играть второстепенную роль при защитѣ города. Никому, однако, не приходило тогда въ голову, что крейсеръ этотъ явится спасеніемъ для С.-Яго тѣмъ, что будетъ содѣйствовать героической защитѣ, оказанной батареями.

Его команда была въ значительной степени ослаблена переводомъ людей на другія суда и болѣзнями, но надо сказать, что она была отлично дисциплинирована, имѣя во главѣ способныхъ и энергичныхъ офицеровъ. *Mercedes* пришелъ на рейдъ 23-го марта и перешелъ затѣмъ къ мысу Сокапа, гдѣ сталъ лагомъ къ выходу, спустилъ реи и стеньги и заблиндировалъ правый бортъ канатами. Паровыя его шлюпки были отданы имъ для надобностей портовой службы, какъ-то: установки минъ загражденія, разсылокъ по рейду, буксировки баржъ и шаландъ и т. п.

7-го мая начались работы по снятію съ крейсера четырехъ 6 $\frac{1}{2}$ -д. орудій Хонторіа; для этой цѣли были сооружены стрѣлы. На суднѣ оставлены только два орудія для защиты входа и линіи подводныхъ минъ.

Всѣ четыре орудія перевезены на Сокапа 50 матросами того же крейсера и 40 солдатами. Первое орудіе было на мѣстѣ къ вечеру 18-го мая, а второе — къ 28-му числу. Саперами были предварительно изготовлены фундаментъ подъ орудія и траншеи. Третье орудіе установлено тою же командой 2-го іюня на мысѣ Горда и послѣднее — тамъ же къ 17-му іюня. Эти два орудія поставлены на западномъ склонѣ Горда и ввѣрены гардемарину Віалю, состоявшему подъ коман-

дою артиллеріи капитана Сейхаса. Первые два орудія, оставшіяся на Сокапа, поручены гардемаринамъ Нардись и Брукветасъ.

Команда крейсера *Reina Mercedes* поставила также на нижнюю батарею Сокапа, къ западу отъ прохода на рейдъ, слѣдующія орудія: одно 57-м.-м. Норденфельта, четыре 37-м.-м. пушки Гочкисса и одинъ 25-м.-м. Норденфельтовскій пулеметь. Послѣдній былъ принадлежностью подводной обороны, а прочія сняты съ *Mercedes*. Батарея ввѣрена лейтенанту Камино.

Надо замѣтить, что вся артиллерія, снятая съ крейсера *Reina Mercedes*, была перевезена на берегъ и установлена на батареи командой этого судна подъ надзоромъ своихъ офицеровъ; здѣсь встрѣчались тѣ же неудобства и отсутствіе средствъ, какія мы видѣли при установкѣ другихъ береговыхъ батарей. Двѣ минныя станціи были поручены офицерамъ съ крейсера, и вообще можно сказать, что всѣ они наперерывъ старались занять разныя должности, чтобы принести какъ можно больше пользы дѣлу. Городъ по справедливости обязанъ командѣ *Mercedes* глубокою благодарностью за обазанныя ею услуги и въ особенности за сооруженіе батарей.

Не могу воздержаться, чтобы нѣсколько не опередить событій и не сказать, что нѣкоторымъ судамъ иногда, подобно людямъ, какъ бы самою судьбой предопредѣлено кончать свое существованіе славнымъ, героическимъ образомъ: когда въ позднѣйшее время *Mercedes*, вслѣдствіе многочисленныхъ пробоинъ, покидалъ свое мѣсто у Сокапа и переходилъ на рейдъ, то американскія суда по какому-то странному стеченію обстоятельствъ стали усиленно бросать снаряды именно въ то мѣсто, гдѣ *Mercedes* стоялъ на якорѣ (не видя его изъ-за горныхъ мысовъ), точно ими руководила какая-то невидимая рука; и когда отъ крейсера уже не оставалось больше ничего, кромѣ насквозь пронизаннаго остова, онъ пошелъ ко дну въ самомъ узкомъ мѣстѣ фарватера, какъ бы для того, чтобы еще послѣ своей кончины насолить непріятелю, съ которымъ онъ такъ мужественно сражался въ послѣдніе дни своего су-

ществованія; онъ совершенно загородилъ собою часть входа на рейдъ. Миръ его останкамъ!

### Оба флота.

Трудно было бы перечислить все, что говорилось и писалось объ испанскомъ флотѣ за послѣднее время, когда война была уже объявлена. Кому не извѣстны тѣ многочисленныя свѣдѣнія, которыя попадали въ печать о покупкѣ нами судовъ? Если бы это все было вѣрно, то нашъ флотъ значительно превосходилъ бы американскій какъ по качеству, такъ и по численности.

Всѣ эти свѣдѣнія казались намъ настолько правдивыми, что даже самые благоразумные люди, которымъ, по ихъ общественному положенію, можно было вообще вполне довѣрять, утверждали за достовѣрное, что не менѣе восьми броненосцевъ собираются отплыть отъ береговъ Испаніи въ колоніи, а уже о большомъ числѣ транспортовъ, миноносцевъ и истребителей и говорить не стоило. Но какъ страшно всѣ ошибались!

19-го мая, въ 5 час. утра, съ сигнальной вышки на Морро дано было знать, что въ морѣ видны пять пароходовъ; вскорѣ затѣмъ сообщили, что эти пароходы суть военныя суда, а еще позже мы узнали, что это были испанскія военныя суда, шедшія къ намъ на защиту. Въ 7 час. бронированный крейсеръ *Infanta María Teresa*, имѣя на стеньгѣ контръ-адмиральскій флагъ, былъ уже виденъ со зданія портового управленія, и нѣсколько минутъ позже онъ бросилъ якорь на рейдѣ, въ нѣкоторомъ разстояніи отъ королевской пристани. За нимъ вошли бронированные же крейсера *Vizcaya*, *Oquendo* и *Cristóbal Colón* и также стали на якорь на рейдѣ. На послѣднемъ былъ поднятъ флагъ младшаго флагмана. Послѣ этихъ судовъ пришелъ на рейдъ истребитель миноносцевъ *Plutón*, который, не становясь на якорь, повернулъ обратно въ море, а черезъ часъ снова вошелъ въ сопровожденіи другаго такого же судна, *Furor*, и оба стали на якорь по способности.

Въ день прихода эскадры, въ С.-Яго стояла чудесная по-

года, какъ это часто случается въ тропическихъ странахъ; на поверхности воды не было ни малѣйшей ряби и на синемъ небѣ ни одного облачка, и все-таки, несмотря на это, очень немногіе вышли на берегъ, чтобы полюбоваться пришедшими судами. За исключеніемъ официальныхъ лицъ и небольшого числа коренныхъ испанцевъ, никто не интересовался эскадрой и не проявилъ даже простаго любопытства. Я упоминаю объ этомъ, чтобы показать, какія симпатіи питало къ намъ мѣстное населеніе; доказательства подобныхъ отношеній къ намъ мы видѣли постоянно и при всякихъ обстоятельствахъ.

Эскадра была подъ командою контръ-адмирала Паскуаля Серверы, имѣвшаго свое пребываніе на крейсерѣ *Infanta María Teresa*; начальникомъ его штаба былъ капитанъ 1-го ранга Бустаменте. Младшій флагманъ, капитанъ 1-го ранга Хозе де-Паредесъ, держалъ свой флагъ на *Cristóbal Colón*.

Крейсеры *Infanta María*, *Vizcaya* и *Oquendo* построены на Нервіонской верфи по однимъ и тѣмъ же чертежамъ; принадлежа къ одному типу, они имѣли слѣдующія размѣренія: длина — 340 ф., ширина — 65 ф., 7 000 т. водоизмѣщенія при среднемъ углубленіи 21 ф. 3 д.; машина развивала 13 700 инд. с. и давала  $20\frac{1}{4}$  узл. хода. Боевое вооруженіе каждаго состояло изъ двухъ 11-д. орудій Хонторіа въ башняхъ, десяти  $5\frac{1}{2}$ -д. орудій Хонторіа, восьми 57-м.-м. скорострѣльныхъ пушекъ Норденфелъта, восьми 37-м.-м. револьверныхъ пушекъ Гочкисса и двухъ 11-м.-м. пулеметовъ. Командирами были: на *Infanta María*—капитанъ 1-го ранга Конкасъ, на *Vizcaya* — капитанъ 1-го ранга Эулате и на *Oquendo*—капитанъ 1-го ранга Лагаза. *Cristóbal Colón* состоялъ подъ командою капитана 1-го ранга Діаза Мореу. Самое судно приобрѣтено покупкой въ Генуѣ отъ судостроительной фирмы Ансальдо. Длина его—328 ф., ширина—59 ф. 8 д., водоизмѣщеніе—6 840 т., среднее углубленіе—25 ф. Скорость хода—20 узл., при 13 000 инд. с. мощности машины. Вооруженіе артиллеріей состояло изъ двухъ 10-д. орудій Армстронга, въ башняхъ, десяти  $5\frac{1}{2}$ -д. орудій, шести  $4\frac{3}{4}$ -д., десяти 57-м.-м. Норденфелъта, десяти 37-м.-м. и двухъ пулеметовъ.

*Важное примѣчаніе.* У этого судна 10-д. орудія, предназ-



начавшіяся для установки въ башняхъ, не были готовы ко времени ухода крейсера изъ Испаніи, а потому остались тамъ на берегу.

Истребители миноносцевъ *Plutón* и *Furor* были одного типа; первымъ командовалъ лейтенантъ Васкеца, а вторымъ лейтенантъ Карлье. Эти оба командира имѣли своего отряднаго начальника въ лицѣ капитана 1-го ранга Вилламиля.

Прибытіе этихъ шести судовъ на рейдъ очень воодушевило чистокровныхъ испанцевъ города С.-Яго, въ особенности въ виду того, что никто не хотѣлъ вѣрить, чтобы это были единственные суда, которыя Испанія могла къ намъ прислать. Эту эскадру всѣ называли не иначе, какъ «первымъ отрядомъ», въ виду ожиданія еще двухъ подобныхъ. Не дѣлали на этотъ счетъ никакихъ иллюзій только лица, хорошо осведомленные о настоящемъ положеніи дѣлъ, а именно тѣ, которые сами прибыли на этой эскадрѣ. Начиная съ адмирала и кончая послѣднимъ мичманомъ, всѣ отлично знали, что въ Испаніи не существовало больше ни эскадръ, ни отдѣльных судовъ и что эти шесть кораблей (если только можно было таковыми называть и истребителей миноносцевъ) были единственными для сопротивленія дѣлому непріятельскому флоту, состоявшему изъ слѣдующихъ судовъ:—

#### Броненосцы I класса.

*Iowa*, стальной, 11 340 т., 18 орудій.

<i>Indiana</i> . . .	} стальные, 10 288 т., 16 орудій.
<i>Massachusetts</i>	
<i>Oregon</i> . . .	

#### Бронепалубные крейсера I класса.

*Brooklyn*, стальной, 9 215 т., 20 орудій.

*New York* » 9 200 т., 18 »

<i>Columbia</i> . . .	} » 7 375 т., 11 »
<i>Minneapolis</i>	

<i>Texas</i>	стальной,	6 315 т.,	8 орудій.
<i>Puritan</i>	»	6 060 т.,	10 »
<i>Olympia</i>	»	5 870 т.,	14 »

## БРОНЕПАЛУБНЫЕ КРЕЙСЕРЫ II КЛАССА.

<i>Chicago</i>	стальной,	4 500 т.,	18 орудій.
<i>Baltimore</i>	»	4 413 т.,	10 »
<i>Philadelphia</i>	»	4 324 т.,	12 »
<i>Newark</i>	} стальные,	4 098 т.,	12 орудій.
<i>San Francisco</i>			
<i>Charleston</i>	стальной,	3 730 т.,	8 орудій.
<i>Cincinnati</i>	} желѣзные,	3 213 т.,	11 орудій.
<i>Raleigh</i>			

## ДВУБАШЕННЫЕ ЛОДКИ.

*Monterey*, стальная, 4 084 т., 4 орудія.

<i>Miantonomoh</i>	} желѣзные,	3 990 т.	} 4 орудія.
<i>Amphitrite</i>			
<i>Monadnock</i>			
<i>Terror</i>			

*Примѣчаніе.* Прежде чѣмъ война была объявлена, американцы купили у бразильскаго правительства прекрасный первоклассный крейсеръ *Amazonas* въ 6 000 т., съ броневою палубой и съ отличною современною артиллеріей. Онъ также состоялъ въ числѣ военныхъ судовъ, блокировавшихъ нашъ городъ.

Надо замѣтить, что у одиннадцати первыхъ по порядку изъ вышеперечисленныхъ судовъ показано только число орудій большаго калибра, начиная съ 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-д. орудій; скорострѣльные же, револьверныя и пулеметныя пушки не показаны. Здѣсь также не названы строившіяся суда, а перечислены лишь суда I и II класса—броненосцы, крейсеры и мониторы.

Первые четыре броненосца, а именно *Iowa*, *Indiana*, *Massachusetts* и *Oregon* вооружены, каждый, четырьмя 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-д. орудіями, которыя сильнѣе тѣхъ, что были на судахъ нашей эскадры; у нихъ были лишь 11-д. орудія, а *Cristóbal Colón* и вовсе не имѣлъ орудій большаго калибра.

Вскорѣ послѣ того, какъ наша эскадра стала на якорь, военные и гражданскіе чины отправились на флагманскій корабль, чтобы привѣтствовать адмирала Серверу.

Слѣдуетъ напомнить, что эти суда сначала были собраны на о-вахъ Зеленаго мыса, вслѣдствіе чего возникъ усиленный обмѣвъ дипломатическихъ нотъ между испанскимъ и американскимъ правительствами, пока наконецъ испанское правительство не дало окончательнаго приказанія эскадрѣ слѣдовать на о-въ Кубу.

Эскадра заходила сначала на о-въ Мартинику, гдѣ оставила истребителя миноносцевъ *Terror*, подъ командою лейтенанта де-ла-Рока, по причинѣ поврежденія, открывшагося въ судовомъ паровомъ котлѣ. Съ Мартиники эскадра пошла въ Кюрасао, гдѣ только двумъ истребителямъ разрѣшено было запастись углемъ, такъ какъ по законамъ Голландіи на рейдахъ ея колоній могутъ одновременно пребывать только два военные судна той же національности. Послѣ этого эскадра адмирала Серверы прибыла благополучно на нашъ рейдъ, не встрѣтивъ на пути своемъ эскадры адмирала Сэмпсона; произошло ли это случайно или же адмиралъ Сервера умышленно заходилъ на Кюрасао, чтобы не встрѣтиться съ американцами—этого я не знаю.

### Продовольственные запасы города.

Мнѣ пріятно высказать здѣсь по чести и справедливости, что всѣ лица, которыя непосредственно или косвенно занимались укрѣпленіемъ города и участвовали потомъ въ защитѣ его, заслужили полной похвалы и благодарности отечества; къ несчастью, однако, не могу того же сказать про тѣхъ, которыхъ касался вопросъ продовольствія населенія; это важное обстоятельство имѣло тѣсную связь съ капитуляціей города. Я

далекъ отъ желанія осудить кого-либо или называть имена виновныхъ, это—не мое дѣло. Я здѣсь сообщаю только одни голые факты, а потому не буду трогать личностей, но, съ другой стороны, не имѣю права утаивать того, что должно быть выставлено на видъ съ полною безпристрастностью; я пишу исторію, а потому долженъ обо всемъ говорить откровенно.

С.-Яго никогда не имѣлъ полныхъ запасовъ продовольствія, и, кромѣ того, справедливо замѣтить, что всѣ военнослужащіе, живя постоянно въ долгъ, затягивали обыкновенно свои платежи до 9 - 10 мѣсяцевъ, вслѣдствіе чего торговыя фирмы не были въ состояніи всегда аккуратно возобновлять свои запасы въ складахъ и магазинахъ. Все это привело торговлю въ упадокъ. Задача для выхода изъ затрудненія при такихъ обстоятельствахъ была довольно серіозна: жизнь становилась все болѣе и болѣе невозможною, недостатокъ чувствовался и въ деньгахъ и въ предметахъ продовольствія—вѣра въ кредитъ совсѣмъ изсякла. Таково было положеніе не только столицы, но и всей провинціи. Среди купечества не было предприимчивыхъ людей, никто изъ нихъ заблаговременно не сдѣлалъ большихъ запасовъ; они держали у себя только такое количество провизіи, какое могли рассчитывать съ увѣренностью сбыть съ рукъ въ самое короткое время. Словомъ, провизіи даже самой первой необходимости было далеко недостаточно, и всякій зналъ, что съ началомъ блокады и этому остатку будетъ конецъ, а потому очень многіе дѣлали у себя въ домахъ тайные запасы, чтобы потомъ, въ дни общей невзгоды, выручать на нихъ хорошіе барыши. Говоря по истинѣ, такого образа дѣйствій одобрять никакъ не приходилось.

Война была офиціально объявлена 21-го апрѣля, и вплоть до 18-го мая въ виду города не появлялось ни одного военного судна. Стоявшія въ это время на рейдѣ пять испанскыхъ судовъ (*Méjico, Montero, San Juan, Reina de los Angeles* и *Thomas Brooks*) добровольно остались въ портѣ. Ямайка отстоитъ отъ С.-Яго всего въ 80 миляхъ, и оттуда задолго до войны къ намъ ничего не доставляли. Только въ концѣ апрѣля пришла небольшая парусная шкуна съ грузомъ масла, картофеля, лука и пшеничнаго зерна; все это было быстро продано за

большія деньги, и шкуна снова ушла въ море. Примѣру этой шкуны никто не послѣдовалъ—вѣроятно, изъ опасенія навлечь на себя большія непріятности. Если бы не германскій пароходъ *Polaria*, по счастью, оставившій въ С.-Яго 1 700 мѣшковъ рису, предназначавшихся для Гаванны, то городъ нашъ остался бы совершенно безъ провизіи, такъ какъ никто ниоткуда намъ ничего не пытался болѣе доставлять.

Послѣдніе съѣстные припасы, попавшіе на рынокъ, были доставлены 25-го апрѣля пароходомъ *Mortera* и состояли изъ 150 головъ рогатаго скота, 180 000 порцій муки, 149 000 порцій гороху, 197 000 порцій рису, 79 000 порцій бобовъ и 96 000 порцій вина. Не считая войска другихъ округовъ, для одного гарнизона С.-Яго требовалось ежемѣсячно до 360 000 порцій. Изъ этого видно, что всей провизіи въ концѣ апрѣля могло хватить едва на полмѣсяца. Но это еще не все, такъ какъ купечество, висколько не заботясь о благосостояніи арміи, которая въ сущности защищала его же имущество, попрятало все, что могло, и подняло цѣны на продаваемые продукты до размѣровъ, о которыхъ я воздержусь сообщать. Печальное положеніе города послужило такимъ образомъ на пользу нашего купечества.

Нижеприведенный случай наглядно показываетъ до чего доходило безстыдство подобныхъ людей: испанецъ, поставлявшій по контракту городу прѣсную воду, потребовалъ добавочной платы за воду, которую брали суда нашей эскадры у пристани Ласъ Крусесъ, куда она была проведена по трубамъ. Такъ какъ эта вода принадлежала американскому обществу желѣзнодорожныхъ копей въ Хурагва, то испанское правительство, очевидно, и не могло заключить съ нимъ новаго контракта и привуждено было платить за воду требуемую приплату, хотя на помпахъ днемъ и ночью работали солдаты отряда полковника Борри. Каждое военное судно взяло болѣе 1 000 сорокаведерныхъ бочекъ, и общая сумма, уплаченная такимъ образомъ, составила нѣсколько тысячъ лишнихъ долларовъ. Поставщикъ воды—коренной испанецъ и числился капитаномъ волонтеровъ; имени его я не желаю даже вспоминать.

Мнѣ неизвѣстно, какія именно свѣдѣнія имѣла о нашемъ

положеніи Испанія, но все-таки весьма вѣроятно, что тамъ полагали, что у насъ нехватало только нѣкоторыхъ предметовъ пропитанія; они, конечно, горько ошибались, если такъ думали, ибо у насъ люди положительно голодали и многіе даже умирали съ голоду, несмотря на то, что населеніе значительно поуменилось вслѣдствіе усиленной эмиграціи еще до 21-го апрѣля. Я самъ видѣлъ челоуѣка, умершаго съ голоду въ сѣняхъ одного дома противъ зданія портоваго управленія. Лошади, собаки и другія животныя умирали отъ голоду на площадяхъ и улицахъ, и хуже всего было то, что ихъ трупы вовсе не убирались. Я былъ также свидѣтелемъ, какъ собака разорвала другую поменьше и сожрала ее съ голодухи. Такое явленіе могло принять угрожающіе размѣры среди населенія города. Водопроводъ закрыли, и городу угрожала опасность отъ бѣшеныхъ животныхъ—это было бы еще однимъ горемъ больше въ нашемъ и безъ того бѣдственномъ положеніи. Все, что я здѣсь сообщилъ, болѣе чѣмъ достаточно, чтобы показать, какую тяжелую отвѣтственность навлекли на себя тѣ, которые должны были заблаговременно позаботиться о снабженіи населенія съѣстными припасами, а между тѣмъ не выполнили этого священнаго своего долга.

Конечно, издавались декреты съ опредѣленіемъ цѣнъ на съѣстные предметы первой потребности, но купечество не обращало на это никакого вниманія, точно это ихъ и не касалось, а цѣны все росли и росли, хотя всѣ закупки были сдѣланы еще до войны при нормальной ихъ стоимости. Если бы мы имѣли запасы муки и сухарей, то солдаты не были бы такъ слабы и не заболѣвали бы такъ легко. Они, тѣмъ не менѣе, сражались такъ, какъ испанскіе солдаты всегда дрались.

### Снабженіе эскадры углемъ.

Эскадра адмирала Серверы послѣ о-вовъ Зеленаго мыса заходила на Мартинику, гдѣ углемъ не запасалась, а въ Кюрасао получила только нѣсколько тоннъ для двухъ судовъ, а потому понятно, что прибыла сюда почти съ пустыми угольными ямами. Адмиралъ тотчасъ принялся за приготовленія

къ погрузкѣ угля, зная, какъ важно было съ этимъ поторопиться, ибо безъ топлива суда были бы не въ состояніи выполнить самаго обыкновеннаго маневра даже въ томъ случаѣ, если бы отъ этого зависѣло самое ихъ спасеніе. Къ несчастью; С.-Яго, по причинѣ незначительности его морской торговли, обладалъ очень скудными средствами и источниками, а въ особенности со времени начала послѣдняго возстанія на островѣ. Для рейдовой и портовой службы, морское начальство города имѣло въ своемъ распоряженіи всего только четыре небольшіе парохода—*Alcyon*, *Juraguà*, *Esmeralda* и *Colón*. Изъ нихъ два первые не годились для буксировки баржъ и шаландъ, *Esmeralda* могъ это дѣлать только въ тихую погоду и при очень слабомъ противномъ вѣтрѣ, а *Colón*, удовлетворявшій всѣмъ требованіямъ службы, исправлялся на берегу и приведеніе въ порядокъ его пароваго котла требовало около двухъ недѣль времени. Къ несчастью, и канонерская лодка *Alvarado*, которая могла бы оказать большую услугу при погрузкѣ угля, находилась въ докѣ, гдѣ ей мѣняли подводную обшивку, и эта работа подвигалась впередъ очень медленно.

Армія, въ свою очередь, имѣла у себя на рукахъ также очень много дѣла. Различныя запасы перевозились на Морро и вода доставлялась на мысъ Горда; туда же и на Сокапа везли заряды и снаряды, а главные начальники и ихъ офицеры слѣдили за точнымъ выполненіемъ всѣхъ этихъ работъ.

Единственныя городскія шаланды и баркасы принадлежали частной фирмѣ Росъ; нѣкоторыя шаланды были ветхи и негодны, другія чинились на скорую руку и только немногія были въ такомъ состояніи, что могли быть взяты подъ уголь. Кромѣ этихъ, имѣлись еще перевозныя средства, принадлежавшія обществу Хурава; они были хороши, но не въ большомъ числѣ и такъ какъ принадлежали американскимъ подданнымъ, то не легко было ихъ добыть. При такихъ ничтожныхъ средствахъ и при такомъ большомъ количествѣ дѣла, было трудно или почти невозможно все выполнить.

Чтобы дать хотя бы только неполное представленіе объ отсутствіи въ гавани всякаго рода средствъ, я упомяну о томъ, что тотъ же поставщикъ прѣсной воды,—которая, кстати ска-

затѣ, была очень дурнаго качества и высокой стоимости, — имѣлъ для снабженія ею военныхъ судовъ только двѣ маленькія гребныя лодки съ двумя 80-ведерными бочками на каждой, и при этомъ четыре большія судна сразу требовали для наполненія своихъ систернъ по 1 500 такихъ бочекъ.

Всѣ просьбы, требованія и жалобы со стороны судовъ естественно направлялись въ портовое управленіе, весь личный составъ котораго заключалъ въ себѣ командира порта, его помощника, адъютанта, казначея, трехъ отставныхъ матросовъ (\*) и двухъ разсыльныхъ; при такомъ составѣ управленія приходилось выполнять всѣ желанія, просьбы и нужды судовыхъ командировъ. Армія нуждалась въ буксирномъ пароходѣ, городское военное управленіе просило пароходъ и баркасы, и эскадра требовала баржи и буксирный пароходъ — всѣ просили этихъ средствъ, хотя бы они были и въ плохомъ состояніи, но только бы скорѣе; и вотъ, при такихъ-то обстоятельствахъ намъ въ управленіи постоянно приходилось рѣшать задачи, не имѣющія никакого рѣшенія — давать баржи, которыя не существовали, и буксирные пароходы, которыхъ нигдѣ нельзя было найти.

Погрузка угля производилась днемъ и ночью, но при всемъ томъ подвигалась впередъ очень медленно, ибо у обѣихъ пристаней, гдѣ находился уголь, было очень мелко, а въ концѣ пристани можно было одновременно ставить только одну шаланду, — иначе, въ случаѣ ея обмеленія, пришлось бы ждать новой полной воды. Кардифъ перевозился изъ морскихъ складовъ, а кумберландскій уголь доставлялся нанятыми рабочими изъ запасовъ Хурагвайскихъ копей; работа тянулась за все время стоянки на рейдѣ нашихъ судовъ, и все-таки къ концу послѣдняго дня угольныя ямы были далеко неполны. Незначительнымъ обстоятельствомъ, хорошо характеризующимъ бѣдность портовыхъ средствъ, было полное отсутствіе угольныхъ корзинъ. По всему городу искали ихъ, и за очень большія деньги добыли только весьма небольшое число подходящихъ. Приходилось приспособляться всякими средствами.

(\*) Одинъ изъ нихъ былъ хранителемъ провизіонныхъ запасовъ.



Въ военномъ дѣлѣ случаются иногда такія работы, которыя для посторонняго человѣка совершенно непонятны и невидны и вслѣдствіе этого проходятъ незамѣченными; несвѣдущіе люди не могутъ составить о нихъ никакого представленія, такъ какъ это—не блестящіе военные подвиги, а темная, кропотливая работа. Мы, служившіе въ портовомъ управленіи, положительно обѣдали, завтракали и спали въ присутственномъ мѣстѣ или даже иногда и вовсе не спали, ибо рѣдко проходили ночи, когда не приходилось приготовить и подать адмиралу на подпись двѣ или три спѣшныя бумаги, приказы или телеграммы; затѣмъ, во всѣ часы ни на одну минуту не прекращались переговоры по телефону; все это намъ положительно не давало отдыха. Но все-таки не работа и не утомленіе дѣлали наше положеніе тягостнымъ, ибо кто же изъ солдатъ или матросовъ не работалъ въ тѣ дни въ С.-Яго самымъ усиленнымъ образомъ? Нѣтъ, досадная сторона заключалась въ томъ, что при желаніи все поспѣть и всѣмъ угодить, мы были рѣшительно не въ состояніи этого сдѣлать изъ-за скудости средствъ порта.

Уголь, принадлежавшій морскому вѣдомству, въ общемъ количествѣ 2 300 т. кардифа, брали съ приставей въ западной части бухты, кумберландскій уголь, въ количествѣ 600 т., и отданный эскадрѣ генераломъ Линаресомъ, принимали, какъ уже сказано выше, изъ Хурагвайскихъ складовъ и наконецъ еще 500 т. такого же угля доставляли на суда съ Сабанильской желѣзной дороги. Прѣсную воду стали суда сами брать наливомъ въ судовыхъ шлюпкахъ съ пристани Ласъ Крусесъ или же подходили къ самой пристани.

### Причины, препятствовавшія выходу эскадры.

Разсказывая о происходившемъ въ городѣ, я не имѣлъ въ виду вопроса касательно невыхода эскадры, ибо не считалъ себя на это способнымъ и достаточно авторитетнымъ и, кромѣ того, не имѣю на это никакого права. Цѣль моего повѣствованія—дать отчетъ въ томъ, чему я самъ былъ свидѣтелемъ, что видѣлъ и что слышалъ изъ достовѣрныхъ источниковъ и

въ правдивости чего былъ вполне увѣренъ, допуская при этомъ, что у насъ въ Испаніи могли обо всемъ знать только въ общихъ чертахъ, а подробности оставались бы неизвѣстными; но, тѣмъ не менѣе, въ виду существованія здѣсь нѣкотораго рода инсинуацій и различныхъ сомнѣній, я не могу замалчивать вопроса касательно эскадры и сообщу только факты.

Радость по поводу прихода сюда нашей эскадры была очень велика среди всѣхъ вообще коренныхъ испанцевъ и нѣкоторыхъ уроженцевъ Кубы, которые насъ искренно любили, но, тѣмъ не менѣе, по прошествіи нѣсколькихъ дней, нѣкоторые изъ интеллигентныхъ людей стали уже громко высказывать большое нетерпѣніе и удивленіе, по поводу того, что суда продолжаютъ спокойно пребывать въ гавани; они не переставали задавать вопросы: «зачѣмъ тутъ эскадра?» и «отчего она не выходитъ?».

На этотъ вопросъ легко отвѣтить.

Если адмирала Серверу и можно было въ чемъ-нибудь обвинять, то развѣ въ излишествѣ его храбрости. Стоитъ только прочесть его послужной списокъ, чтобы убѣдиться въ этомъ, а 3-е іюля доказало это уже вполне. Адмиралъ Сервера получалъ много телеграммъ по кабелю и официальныхъ писемъ, и никто лучше его не зналъ, что дѣлалось въ Испаніи и на Кубѣ, и никому, пожалуй, не было извѣстно въ городѣ, что ему приказывалось и чего отъ него требовали; то, что онъ долженъ былъ сдѣлать и что онъ сдѣлалъ, не допускаетъ съ моей стороны никакихъ обсужденій. Моя единственная цѣль состоитъ въ томъ, чтобы отвѣтить на вопросъ тѣхъ многихъ, которые говорили: «Что здѣсь дѣлаетъ эскадра?».

Не всегда большія сраженія или битвы рѣшаютъ исходъ всей кампаніи: Наполеону I удалось прекраснымъ маневромъ запереть австрійскаго генерала Марка въ Ульмѣ, и городу пришлось сдаться со всею арміею, не сдѣлавъ ни одного выстрѣла.

Когда адмиралъ Вильневъ, такъ несчастливо командовавшій союзными флотами Франціи и Испаніи, узналъ, что адмиралъ России, назначенный ему на смѣну, уже находится въ Мад-

ридѣ, то онъ предпочелъ немедленно же вступить въ бой съ Нельсономъ, чѣмъ вновь предстать предъ грозныя очи Наполеона. Въ виду этого онъ рѣшилъ выйти изъ Кадикса, но предварительно собралъ на корабль *Vicentaur* военный совѣтъ изъ союзныхъ адмираловъ. Испанцы противились плану Вильнёва, говоря, что они еще не готовы и что для выхода вѣтеръ имъ не благопріятствуетъ, а, кромѣ того, что нѣкоторые корабли требовали либо исправленія поврежденій, либо пополненія провизіи и боевыхъ припасовъ. Испанцы утверждали, что за позднимъ временемъ года выгоднѣе было бы предоставить англичанамъ блокировать портъ, и это было бы равносильно проигрышу цѣлаго сраженія; таково было мнѣніе адмираловъ Гравина, Чурука и Гальяно. Когда одинъ изъ нихъ еще обратилъ вниманіе на низкое стояніе барометра и неизбѣжность шторма, то услышалъ въ отвѣтъ отъ контръ-адмирала Магона, что «не барометръ, а ваше мужество стоитъ довольно низко». Этого оскорбленія было достаточно, чтобы союзникамъ потерять благоразуміе и хладнокровіе и дать свое согласіе на предложеніе французскаго адмирала. Союзный флотъ вышелъ такимъ образомъ въ море на поиски за непріателемъ и что за тѣмъ случилось у Трафальгара—уже извѣстно всякому.

Такъ было и здѣсь. На вопросъ «отчего эскадра не выходитъ?» можно было отвѣчать, что пребываніе ея на рейдѣ должно было заставить столь сильнаго непріателя держать городъ въ блокадѣ, и черезъ это американцы испытывали бы всѣ сопряженныя съ этимъ невзгоды и опасности. Пока наши суда оставались на рейдѣ С.-Яго, они были внѣ опасностей моря, не тратили угля, не изнашивали своихъ машинъ и спокойно выжидали благопріятнаго случая для дѣйствія, между тѣмъ какъ непріятельскій флотъ долженъ былъ дено и ночью крейсировать вдоль берега, издерживать для своихъ машинъ огромное количество топлива, подвергаться всякимъ лишеніямъ и трудностямъ морской службы и постоянно быть въ страхѣ, что блокаду придется бросить изъ-за шторма отъ S или SO и въ особенности во время господства урагановъ.

Побѣда могла бы быть и на нашей сторонѣ, и притомъ безъ всякаго сраженія, если бы у насъ, кромѣ тѣхъ судовъ,

которыя стояли въ С.-Яго, были бы, на примѣръ, еще хоть два судна въ Сіенфуэгосѣ и два въ Нуевитасъ, въ двухъ портахъ, удобныхъ для защиты ихъ входовъ минами; нѣтъ сомнѣнія, что американцамъ пришлось бы, кромѣ судовъ, оставленныхъ въ Филиппинахъ, отправить весь свой флотъ на Кубу и тамъ раздробить его на три части; помимо этого, имъ пришлось бы также имѣть наблюдательную станцію въ Ки-Вестѣ, дабы охранять свои собственные порты отъ нападенія. Имъ было бы очень трудно одновременно угрожать нѣсколькимъ пунктамъ, между тѣмъ какъ теперь они имѣли дѣло только съ однимъ С.-Яго, противъ котораго и направили почти все свои силы—какъ съ моря, такъ и съ суши.

Нашей эскадрѣ въ С.-Яго удалось, однако, въ теченіе 46 сутокъ держать передъ входомъ на рейдъ цѣлый непріятельскій флотъ, который, безъ всякаго вреда для города и судовъ, постоянно осыпалъ насъ дорогостоящими снарядами. Богъ знаетъ, до какого отчаянія могъ бы дойти американскій адмиралъ Сэмсонъ отъ нетерпѣнія, если бы въ С.-Яго было достаточно провизіи и наша эскадра продолжала бы безвыходно отстаиваться на рейдѣ!

### Влокада.

18-го мая океанскій пароходъ *S. Louis*, обращенный на время войны въ военный крейсеръ, и съ нимъ какая-то канонерская лодка, имени которой мнѣ не удалось узнать, сдѣлали совмѣстно по городу около 80 выстрѣловъ. На пальбу эту отвѣчала единственная къ тому времени готовая батарея на мысѣ Горда. Случись это обстрѣливаніе нѣсколькими часами позже, то и одна 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-д. пушка Хонторія на Сокапа могла бы также отвѣчать; пушка эта, какъ сказано раньше, была на мѣстѣ и готова для дѣйствія лишь къ ночи того же числа. Оба судна ушли затѣмъ къ О. На слѣдующій день, 19-го мая, пришла съ моря, изъ Кюрасао, испанская эскадра и 20-го числа уже приступила къ погрузкѣ угля.

21-го мая.—Днемъ приходило съ моря какое-то судно, которое приближалось къ самому берегу противъ входа на рейдъ

и потомъ снова ушло и скрылось на W. Въ 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. вечера съ Морро сообщили по телефону, что два непріятельскія паровыя судна въ теченіе четверти часа сдѣлали по берегу, близь мыса Кабрера, 10 выстрѣловъ. Надо полагать, что стрѣляли по отряду полковника Альдеа, находившемуся въ то время на указанномъ мысѣ.

22-го мая.— Въ 7 час. утра съ сигнальной вышки сообщили, что на О показался пароходъ, а черезъ полчаса показался и другой. Съ Морро же мы узнали, что одинъ изъ нихъ былъ тотъ, что приходилъ наканунѣ; другое паровое судно оказалось трехмачтовымъ. Оба приняты за непріятельскія суда, ибо подвигались впередъ очень медленно, какъ бы дѣлая рекогносцировку берега. Второе судно имѣло три дымовыя трубы. Въ 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. дня суда были на меридіанѣ Морро и медленно подвигались на W, а въ 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. пополудни они скрылись изъ виду.

23-го мая.— Въ 5 час. 45 мин. дали знать, что къ югу видно судно; черезъ два часа усмотрѣны еще два судна къ востоку. Въ 9 час. утра сообщили съ Морро, что одно изъ трехъ видѣнныхъ судовъ имѣетъ три трубы, т. е. оказалось вчерашнимъ, и одно изъ прочихъ оказалось броненосцемъ, дѣлающимъ сигналы своимъ спутникамъ. Въ 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. на W усмотрѣно еще судно и позже разглядѣли, что оно имѣетъ три мачты и три трубы. Въ 4 час. 10 мин. дано знать по телефону, что одно изъ четырехъ судовъ скрылось изъ виду, направляясь къ S, а прочія подвигаются ко входу на рейдъ. Въ 7 час. вечера всѣ три судна ушли—одно на О и два на S.

24-го мая.— Въ 2 часа утра къ югу видны два парохода. Небо облачно и горизонтъ не чистъ. Въ 11<sup>3</sup>/<sub>4</sub> час. утра истребитель миноносцевъ *Plutón* вышелъ въ море. Въ полдень въ туманѣ къ О видны 4 непріятельскія судна. Одно изъ нихъ, увидѣвъ *Plutón*, повернуло на W и, проходя мимо нашего истребителя довольно близко, не рѣшилось его атаковать; остальные суда, также направляясь къ W, хотѣли преслѣдовать *Plutón*, но послѣдній, благодаря своему ходу, избѣжалъ встрѣчи. Суда ушли за горизонтъ. Въ 2 час. дня крейсеръ *Infanta María Teresa* перешелъ къ пристани Ласъ Крусесъ,

чтобы налиться прѣсною водою. Въ 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. вечера съ юга показались два парохода, но затѣмъ къ ночи снова скрылись за горизонтомъ.

25-го мая. — Въ 6 час. утра дали знать съ сигнальной вышки на Морро, что на горизонтѣ опять появились два парохода: одинъ шелъ съ юга, а другой отъ W. Въ 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. *Cristóbal Colón* мѣнялъ свое мѣсто на рейдѣ. Съ Морро дано знать, что одинъ изъ двухъ видѣнныхъ пароходовъ направляется полнымъ ходомъ къ рейду, а другой, какъ кажется, гонится за нимъ. Черезъ <sup>3</sup>/<sub>4</sub> часа первое судно было достигнуто преслѣдователемъ еще довольно далеко отъ берега. Оба судна затѣмъ направились къ югу, при чемъ призъ шелъ впереди.

Въ 1 час. дня *María Teresa* сталъ на свое якорное мѣсто, а *Oquendo* направился къ пристани за водою. Въ 2 час. *Vizcaya* бросилъ якорь по южную сторону островка Кей Ратонесъ, близъ устья Кахумасъ, а *Cristóbal Colón* сталъ съ южной стороны мыса Горда.

26-го мая. — Въ 2 час. пополудни *Oquendo* сталъ на свое мѣсто. Эскадра теперь занимала слѣдующее положеніе на рейдѣ: *Cristóbal Colón* — у мыса Горда, лагомъ къ выходу, съ сосредоточеніемъ орудій на узкую часть фарватера; *Vizcaya* — у бухты Кахумасъ, также лагомъ къ выходу для обстрѣливанія непріятеля на случай, если бы ему удалось миновать мысъ Сольдадо. *María Teresa* и *Oquendo* — у Кей Ратонесъ защищали проходъ мимо мыса Горда и внутреннюю часть самаго рейда. Въ теченіе дня появлялись на видъ три судна, но вскорѣ затѣмъ опять скрылись.

27-го мая. — Въ 6 час. съ сигнальной вышки усмотрѣны къ югу два судна. Въ полдень появились еще пять судовъ. Послѣ полудня генераль Линаресъ отправился на паровомъ катерѣ на Морро. Въ 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. показалось на горизонтѣ еще нѣсколько судовъ. Въ 2 час. 30 мин. пришло еще одно, такъ что всѣхъ судовъ теперь 12 и въ ихъ числѣ находятся 4 броненосца. Къ ночи генераль Линаресъ возвратился въ городъ и всѣ непріятельскія суда скрылись по направленію къ югу.

28-го мая. — Въ 6 час. 15 мин. утра сообщили по теле-

графу съ Морро, что въ 5 миляхъ отъ берега находится непріятельское судно; къ полудню оно ушло въ море и скрылось за горизонтомъ. Въ 4 час. 30 мин. на горизонтѣ видны были шесть судовъ, которыя къ ночи скрылись.

29-го мая. — Съ разсвѣтомъ *Plutón* и *Furor* ушли на рекогносцировку; въ 8 час. они возвратились на рейдъ и стали — одинъ у Сокапа, а другой — у входа въ бухту Нисперо, чтобы охранять входъ на рейдъ. Генераль Линаресъ на буксирномъ пароходѣ *Alcyon* посѣтилъ Морро. Въ 7 час. вечера семь непріятельскихъ судовъ шли въ 8 миляхъ разстоянія вдоль берега, дѣлая рекогносцировку, и до сумерекъ скрылись изъ виду.

30-го мая. — Въ 5½ час. утра пришла съ моря непріятельская эскадра изъ семи судовъ и приблизилась къ берегу противъ рейда на разстояніе до 9 миль. Въ полдень пришли еще три судна и присоединились къ прежнимъ; всѣ стали на якорь.

31-го мая. — Въ 5½ час. утра дали знать сигналомъ, что съ юга идутъ еще 11 судовъ. Въ 2 час. была слышна пальба. Съ сигнальной вышки сообщили, что непріятель обстрѣливаетъ берегъ. Въ 2 час. 40 мин. батарея на мысѣ Горда открыла огонь по непріятельскимъ судамъ, но вскорѣ прекратила его.

Суда испанской эскадры подняли на мачтахъ боевые флаги и стали разводить пары. Въ 2½ час. пальба со стороны непріятели очень оживилась. Въ 3 час. пальба стала слабѣть и въ 3½ час. совсѣмъ прекратилась. Стрѣльба эта производилась собственно по батареямъ Морро и Сокапа и безъ всякихъ вредныхъ для нихъ послѣдствій. Весь непріятельскій флотъ ушелъ въ море до сумерекъ.

Такимъ образомъ закончились всѣ событія мая мѣсяца. Все было очень незначительно и послужило лишь прологомъ къ грядущимъ событіямъ.

20-го и 22-го мая главаръ повстанцевъ Каликсто Гарсія, съ большимъ войскомъ и артиллеріей дѣлалъ нападеніе на деревню Пальма Соріано при рѣкѣ Кауго. Генераль Вара-дель-Рей, во главѣ тысячнаго отряда съ двумя полевыми орудіями,

отбросилъ непріятеля, преслѣдовалъ его и многихъ положилъ на мѣстѣ. Съ нашей стороны было 16 человекъ раненыхъ. Этотъ геройскій набѣгъ при обманчивомъ обходномъ движеніи и быстромъ переходѣ черезъ рѣку, а затѣмъ настойчивое преслѣдованіе бѣжавшихъ на разстояніе двухъ миль далѣе деревни, показываетъ, въ какомъ отличномъ состояніи находились части войска и какъ искусно были распределены его незначительныя силы на огромной мѣстности, которую имъ приходилось охранять. Дѣло это заслуживаетъ полной похвалы. Общественныя извѣстія изъ Гаванны подкрѣпленія все еще не приходили.

Такъ какъ съ моря ожидался угольный транспортъ, то существуетъ вѣроятіе, что судно, захваченное 25-го мая въ виду нашего берега, и было то самое, которое везло къ намъ грузъ угля. Было ли это такъ на самомъ дѣлѣ—мнѣ неизвѣстно, но во всякомъ случаѣ въ городѣ очень удивлялись тому, что за все время блокады адмиралу Серверѣ только разъ нужно было защитить коммерческое судно противъ захвата его непріателемъ, и адмиралъ этого не сдѣлалъ. Причина же этого весьма понятна: Наша эскадра забрала изъ морскаго склада весь кардифъ и, кромѣ того, еще 1 100 т. кумберландскаго угля, который далъ генералъ Тинаресъ, и все-таки угольныя ямы судовъ остались далеко неполными.

Захватъ коммерческаго судна былъ сдѣланъ непріателемъ довольно далеко отъ берега, и прежде чѣмъ которое-либо изъ нашихъ военныхъ судовъ собралось бы выбѣжать на помощь купеческому судну, прошло бы по меньшей мѣрѣ три часа времени; спрашивается, гдѣ тѣмъ временемъ были бы побѣдители и его призъ? Вѣдь, надо было поднять якорь, очистить отъ загражденій часть фарватера, поднять пары и наконецъ пройти то разстояніе, которое отдѣляло непріятеля отъ берега. Если даже допустить, что въ случаѣ погони непріятель не нашелъ бы возможнымъ удержать за собою призъ, то неужели же онъ отдалъ бы его добровольно въ наши руки? Конечно, нѣтъ. Два пушечныя ядра сразу пустили бы его ко дну, въ особенности, если допустить, что у него былъ какой-нибудь тяжелый грузъ въ родѣ угля. *Cristóbal Colón* или



другое судно, которое вышло бы на эту поимку такъ безрезультатно, истратило бы, вѣроятно, довольно большое количество угля, который столь необходимъ для болѣе важныхъ и менѣе проблематическихъ случайностей, чѣмъ для перехвата малоцѣнныхъ призовъ или преслѣдованія коммерческихъ пароходовъ, вооруженныхъ крейсерами для военнаго времени. Надо кстати замѣтить, что и большое волненіе, бывшее въ морѣ между 22-мъ и 28-мъ мая, совершенно препятствовало выходу нашихъ судовъ съ рейда; лопмана не взяли бы вывести ни одного изъ нихъ, такъ какъ изъ-за волны они могли бы на фарватерѣ коснуться мели — въ особенности *Cristóbal Colón*, сидѣвшій въ водѣ 25 ф. Едва ли мнѣ нужно пояснять послѣ этого, какъ важно было эскадрѣ беречь свое топливо, которое въ важную минуту могло бы быть даже ея спасеніемъ.

### Добровольцы.

Да простятъ мнѣ мое не совсѣмъ подходящее сравненіе, если я скажу, что май мѣсяцъ былъ для насъ по отношенію къ блокадѣ раемъ, іюнь — чистилищемъ, а іюль — адомъ. Появленіе передъ Морро первыхъ непріятельскихъ судовъ, какъ естественный результатъ того, что война уже была намъ объявлена, а также грохотъ первыхъ выстрѣловъ, возбудили въ жителяхъ города нѣкоторое смущеніе и любопытство, но какъ человѣку свойственно ко всему привыкать, то и это не совсѣмъ пріятное состояніе скоро совершенно ступевалось.

Судовыя шлюпки и портовые пароходы безпрестанно сновали по рейду между судами и пристанями, выполняя послѣднія распоряженія по снабженію эскадры, и это, вмѣстѣ съ общимъ возбужденіемъ, производило какое-то оживленіе, почти не замѣчавшееся въ обыкновенное время. Площадь Аламеда, какъ всегдашнее мѣсто прогулокъ городскихъ обывателей, была по вечерамъ полна народу; въ воскресные дни тамъ, какъ и прежде, играла полковая музыка, а на плацъ-парадѣ по четвергамъ и субботамъ жители присутствовали при торжественной церемоніи вечерней зарп. Военное начальство старалось

поддерживать бодрый духъ во всѣхъ слояхъ общества. Охотники до распространенія сенсаціонныхъ слуховъ обладали теперь для этого большимъ полемъ и огромнымъ матеріаломъ; при терпѣннн и любознательности, можно было бы составить цѣлую коллекцію разныхъ выдумокъ и издать ихъ затѣмъ въ видѣ толстой и весьма занимательной книги.

Общій подъемъ духа сообщился и дѣтямъ, которыя, дѣлясь на партіи, въ городѣ и за городомъ играли въ войну; обыкновенно изъ среды играющихъ выбирался какой-нибудь 12-или 13-лѣтній мальчикъ, представлявшій собой Серверу или Сэмпсона, и затѣмъ обстрѣливали другъ друга камешками. Отряды волонтеровъ, или добровольцевъ, быстро росли: ряды ихъ главнымъ образомъ пополнялись командирами и офицерами; въ городѣ всюду попадались на глаза галуны, звѣздочки, нашивки, ружья, сабли и пики. Я думаю, что даже въ самомъ Берлинѣ, столицѣ самаго воинственнаго европейскаго государства, нельзя было бы встрѣтить на улицахъ такъ много военныхъ, какъ въ этомъ городѣ; даже писаря портовой таможни и различные сторожа и караульщики, и тѣ облеклись въ форму и вооружились карабинами и винтовками.

Заговоривъ о добровольцахъ, я хочу кончить повѣствованіе объ ихъ не безынтересной исторіи.

Ежедневно послѣ захода солнца волонтеры на первые часы ночи собирались на площади Аламеда, которую совершенно заполняли, и затѣмъ, подраздѣленные на многочисленныя взводы и дивизіоны, обучались различнымъ военнымъ артикуламъ военными офицерами арміи или своими начальниками. При первомъ пушечномъ выстрѣлѣ или при звукѣ горна, они всѣ разбѣгались по своимъ мѣстамъ, согласно заранее составленному распisanію. На ночь стража изъ 25 человекъ добровольцевъ, подъ командою офицера, обыкновенно занимала на Аламеда большой сарай и въ разныхъ мѣстахъ города представляли часовыхъ; до самаго разсвѣта слышался непрерывный стукъ оружія о полъ у сошекъ, и многіе жители принимали часто эти удары за отдаленныя пушечныя выстрѣлы. Частый окликъ «кто идетъ?», обращавшійся къ каждому двигавшемуся существу, служилъ яснымъ доказательствомъ бдительности ка-

раула и убѣждалъ всѣхъ, что никто этихъ людей никогда не достигнетъ врасплохъ.

Пожарные имѣли свое пребываніе на пристаняхъ, откуда они охотно и бережно переносили на носилкахъ въ госпиталь раненныхъ, доставлявшихся съ Морро и Сокапа. 1-го, 2-го и 3-го іюля большое число волонтеровъ спѣшили занять третью линію нашихъ траншей, гдѣ они сражались какъ храбрые воины, ибо нѣкоторые изъ нихъ были даже ранены. Къ несчастью, однако, послѣ этихъ дней, духъ оживлявшій ихъ измѣнилъ имъ; возбужденіе замѣнилось равнодушіемъ, а отвага—благоразуміемъ; почти всѣ, за нѣкоторыми почетными исключеніями, покинули траншеи и болѣе къ нимъ не возвращались, смѣнивъ мундиръ на статское платье, а ружье или карабинъ на аршинъ или чаши вѣсовъ.

Откуда такая перемѣна? На это имѣется объясненіе. Ошибочно думать, что солдатъ храбрѣе добровольца; на это и нѣтъ причины, такъ какъ они оба—испанцы; но дѣло въ томъ, что солдатъ имѣетъ уже нѣкоторыя военныя привычки и дисциплинированъ, а добровольцу этихъ свойствъ недостаетъ; у солдата есть начальники и офицеры, которымъ онъ волей-неволей долженъ подчиняться, а у добровольца ихъ нѣтъ; и вотъ въ этомъ все объясненіе.

Пока непріятель нападалъ и его приходилось бить, волонтеры дрались отчаянно и съ воодушевленіемъ, но какъ только воинственный пылъ и сраженія миновали и настала чередъ траншейной службы—днемъ на солнцепекѣ, а ночью въ сырости, съ дождями, болѣзнями, лишеніями и всякими невзгодами, словомъ, когда настала часъ тихихъ страданій, разочарованія, часъ субординаціи и покорности долгу, то одинъ за другимъ, подъ тѣмъ или инымъ предлогомъ, стали уходить въ городъ съ твердымъ рѣшеніемъ больше въ траншеи не возвращаться.

Кольцо, которымъ непріятель окружилъ городъ, все уменьшалось, вѣроятность скорой сдачи города увеличивалась, смертные случаи участились, и наконецъ люди опомнились, стали думать о своихъ семействахъ, о своихъ интересахъ и о самихъ себѣ, и такимъ образомъ рѣшились снять свои амуниціи и

укрыться въ безопасныхъ мѣстахъ, какъ напр. въ самомъ городѣ, въ мѣстечкахъ Ласъ Крусесъ, Синко Реалесъ, и на коммерческихъ пароходахъ на рейдѣ или въ иномъ мѣстѣ, гдѣ они могли считать себя внѣ опасности отъ непріятельскихъ выстрѣловъ. Нѣкоторые удалились даже въ Эль-Каней и Куабитасъ, занятые американцами и инсургентами. То, что я здѣсь рассказываю, я знаю не только по слухамъ, но мнѣ пришлось лично видѣть это, когда возвращался съ крейсера *Reina Mercedes*, затонувшаго на фарватерѣ, и куда ѣздилъ по порученію командира порта, чтобы донести о состояніи судна. Въ Синко Реалесъ я видѣлъ многихъ укрывшихся волонтеровъ уже въ статскомъ платьѣ; нѣкоторые были одни, а иные со своими семействами.

Въ то время какъ тѣ, которые были раньше вооружены ружьями, поступали такимъ образомъ, люди, носившіе у бедра сабли, совершали гораздо худшіе подвиги.

### Выжиданіе.

Всѣ событія, происходившія въ теченіе мая мѣсяца, сами по себѣ, повидимому, не имѣли никакого значенія, такъ какъ въ движеніяхъ непріятеля не было никакихъ особенныхъ проявленій и у насъ не произошло ничего необычайнаго, но они важны своимъ вліяніемъ на ходъ и конецъ всей кампаніи, которая, такъ сказать, разрѣшилась въ водахъ С.-Яго и передъ траншеями самаго города.

Если взять въ расчетъ положеніе С.-Яго, находящагося на самой южной оконечности острова, и затѣмъ соотвѣтственное разстояніе между территоріей Соединенныхъ Штатовъ и ихъ операціонною базой — Ки-Вестъ; топографію бухты и рейда С.-Яго и трудность форсированія его входа; отсутствіе всякаго военнаго значенія у города, который не только не укрѣпленъ, но даже вовсе не имѣетъ въ себѣ никакого военнаго элемента, лишентъ путей сообщенія и желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе чего совершенно отрѣзанъ отъ всякаго важнаго или стратегическаго пункта, — если, повторяю я, взять все это въ расчетъ, то легко допустить, что американцы вовсе не имѣли въ виду дѣлать

передъ городомъ какія-либо важныя демонстраціи или операціи, а просто считали достаточнымъ держать его въ блокадѣ и побросать въ него нѣсколько снарядовъ, какъ они это уже дѣлали и съ другими городами по берегу. Доказательствомъ такого предположенія должно служить то обстоятельство, что вплоть до 18-го мая, т. е. почти въ теченіе цѣлаго мѣсяца послѣ объявленія войны, не было видно у берега ни одного военного судна, да и тѣ два судна, которыя въ первый разъ показались въ виду города, были коммерческій пароходъ, принаровленный для военныхъ цѣлей, и маленькая канонерская лодка, оба исчезнувшіе снова послѣ небольшой рекогносцировки.

Но прибытіе на рейдъ испанской эскадры заставило непріятеля сдѣлать городъ, и въ особенности его рейдъ, гдѣ стояли суда, цѣлью всѣхъ своихъ стремленій. Эскадра испанцевъ состояла, правда, всего только изъ четырехъ большихъ боевыхъ судовъ, но, вѣдь, это была вся ихъ сила въ этихъ водахъ, и поэтому ее одну надо было бояться, хотя ей предстояло еще много времени простоять въ бухтѣ, чтобы пополнить свои угольные ямы. Непріятелю пришлось такимъ образомъ сосредоточить всѣ свои силы на водѣ и на сушѣ на мѣстность, которую онъ самъ ни за что не выбралъ бы какъ менѣе всего подходящую для того, чтобы служить театромъ военныхъ дѣйствій.

Я не знаю, когда именно узналъ непріятель, что испанскія суда находились въ бухтѣ С.-Яго, и даже думаю, что никто въ городѣ не могъ бы этого сказать. Если пароходъ *S. Louis* и бывшая съ нимъ близъ города канонерская лодка видѣли наши суда на рейдѣ 19-го мая, то нѣтъ сомнѣнія, что они извѣстили бы объ этомъ своего адмирала, но я сомнѣваюсь, чтобы это было такъ, ибо до 27-го числа американцы не появлялись передъ городомъ въ такомъ числѣ, чтобы быть въ состояніи запереть нашу эскадру или уничтожить ее, въ случаѣ ея выхода въ море.

На это можно было бы замѣтить, что у непріятельскаго флота могла быть тысяча причинъ, намъ неизвѣстныхъ, чтобы откладывать время своего появленія передъ городомъ. И это возможно; но въ такомъ случаѣ, если непріятелю уже съ 19-го

числа было извѣстно о прибытіи эскадры въ С.-Яго, то почему продолжалъ онъ появляться передъ бухтой съ такимъ небольшимъ числомъ судовъ, подвергая себя серіознымъ случайностямъ? Трудно допустить, чтобы непріятель имѣлъ на этотъ счетъ какія-либо свѣдѣнія ранѣе 24-го мая, когда суда, крейсеровавшія въ водахъ С.-Яго, увидѣли *Plutón* выходящимъ изъ бухты и затѣмъ снова туда возвращавшимся, ибо имъ было извѣстно, что этотъ истребитель составлялъ часть нашей эскадры. Только черезъ три дня, а именно 27-го числа, появились разомъ передъ бухтой города 11 непріятельскихъ судовъ, въ числѣ которыхъ было четыре броненосца. Этотъ именно промежутокъ времени былъ необходимъ, чтобы оповѣстить непріятельскій флотъ, находившійся тогда, можетъ-быть, между мысомъ Санъ-Антоніо и Гаванной или мысомъ Санъ-Антоніо и Сіенфуэгосомъ.

Во всякомъ случаѣ, военныя операціи въ теченіе мая мѣсяца имѣли важное значеніе для города, такъ какъ рейдъ оставался все время фактически закрытымъ, и со дня объявленія войны ниоткуда никакой провизіи не доставлялось, если не считать маленькой англійской шкуны, привезшей весьма незначительный грузъ съ Ямайки

Я не берусь рѣшать вопроса, почему непріятельскія суда, державшіяся въ теченіе дня противъ входа въ бухту, обыкновенно удалялись отъ берега съ наступленіемъ ночи и совершенно скрывались изъ виду, вмѣсто того, чтобы продолжать сторожить у входа? Весь берегъ доступенъ и настолько высокъ, что его легко можно разсматривать даже въ бурную погоду, слѣдовательно непріятелю было не опасно оставаться подъ нимъ безотлучно все время, тѣмъ болѣе, что весь этотъ годъ стояла совершенно тихая погода (само Провидѣніе имъ покровительствовало); между тѣмъ мы видимъ, что позже онъ ни на одну минуту не покидалъ берега у бухты.

Можетъ-быть, это происходило отъ того, что непріятель убѣдился въ невозможности форсировать рейдъ, въ особенности въ виду того, что на немъ стояла наша эскадра, и желалъ такимъ образомъ дать ей случай выйти въ море, чтобы она могла потомъ укрыться въ болѣе доступномъ для него портѣ. Но та-

кая тактика могла имѣть дурныя для него послѣдствія, ибо если наши суда удачно пробрались бы въ Гаванну (въ разстояніи лишь нѣсколькихъ часовъ отъ Ки-Веста) подъ защиту ея 300 орудій и соединились бы тамъ съ другими нашими военными судами, то положеніе наше совершенно измѣнилось бы, и тогда американцамъ пришлось бы, пожалуй, раскаться въ ихъ промахѣ. Трудно, однако, предположить, что они могли бы сдѣлать такую ошибку; если бы они дѣйствительно имѣли намѣреніе поступить такимъ образомъ, то они не стали бы такъ старательно сторожить берегъ во время дня. Не дѣлали ли они фальшиваго отступленія, чтобы потомъ ночью снова возвращаться безъ огней и оставаться незамѣченными? Въ этомъ мало вѣроятія, ибо для того, чтобы имъ виденъ былъ выходъ судовъ изъ бухты, они должны были естественно сами быть видны съ высотъ Морро и Сокапа, гдѣ очень бдительно слѣдили за всѣмъ, что дѣлалось въ морѣ. Я не могу ничего болѣе придумать, какъ предположить, что, не собравъ еще воедино всѣхъ своихъ силъ, они не хотѣли рисковать вступать въ ночной бой съ эскадрой, имѣвшей въ своемъ составѣ нѣсколько истребителей миноносцевъ; американцы въ точности не знали, сколько именно истребителей было у адмирала Серверы, но узнали объ этомъ лишь позже, тайнымъ образомъ, отъ инсургентовъ.

Впрочемъ, все это только предположенія и гипотезы, могущія оказаться совершенно ошибочными. Неопровержимый и непреложный фактъ состоялъ все-таки въ томъ, что непріятель появился передъ С.-Яго 27-го мая съ силами далеко превосходившими наши и въ теченіе дня оставался обыкновенно противъ Морро, а къ ночи уходилъ или дѣлалъ видъ, что уходитъ. Такъ закончился май мѣсяцъ.

### *Merrimac.*

1-го іюня.—Въ 6 час. утра съ сигнальной вышки дали знать, что въ морѣ показался непріятельскій флотъ, состоящій изъ 13 судовъ: пяти броненосцевъ, семи коммерческихъ и военныхъ пароходовъ и одной миноноски. Въ 7 час. были слышны

пушечные выстрѣлы. Въ 12 час. 30 мин. флотъ тронулся отъ берега, гдѣ онъ находился до этого времени въ 6 миляхъ; черезъ полчаса онъ снова поворотилъ назадъ и подошелъ ближе къ берегу. Ночью испанская эскадра перемѣнила свои мѣста. *María Teresa* и *Vizcaya* стали у Кей Ратонесъ, лагомъ къ нему, образуя собой первую линію защиты гавани. *Colón* и *Oquendo* стали по сѣверную сторону того же островка и составили та-кимъ образомъ вторую оборонительную линію.

2-го іюня.—Въ 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. утра въ разстояніи 5 миль отъ берега появилась непріятельская эскадра въ числѣ 19 судовъ. Въ 7 час. съ Морро сообщили, что непріятель произвелъ нѣсколько выстрѣловъ.

3-го іюня.—Въ 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. утра, т. е. еще до разсвѣта, у входа въ бухту слышна была оживленная пальба, а въ 4 час. въ портовомъ управленіи стало извѣстно, что какое-то коммерческое судно вошло въ бухту и находится уже при входѣ въ узкій фарватеръ для достиженія рейда; батареи отрывали по немъ огонь, но оно не отвѣчало; вскорѣ затѣмъ дали знать, что непріятельское коммерческое судно миновало носъ крейсера *Reina Mercedes*, стоявшаго между Сокапа и островкомъ Кей Смитъ и защищавшаго фарватеръ двумя 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-д. орудіями Хонторіа и минами Уайтхеда. Въ 4 час. 20 мин. ожесточенная пальба со стороны непріятели прекратилась, а черезъ десять минутъ мы узнали, что вошедшее въ бухту коммерческое судно затонуло въ самой узкости фарватера вплоть у мыса Сольдадо, но прохода при этомъ собой не загородило. Въ 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час., когда уже разсвѣло, снова послышалась довольно слабая пальба, которая совершенно замолкла къ 6 час. Въ это же время командиръ порта отправился къ мѣсту происшествія на паровомъ катерѣ. Когда онъ возвратился, то мы узнали отъ него, что одно изъ коммерческихъ судовъ, составившихъ часть американскаго флота и по имени *Merrimac*, съ двумя мачтами и одною трубой, вошло въ бухту въ 5 час. 30 мин. утра и затѣмъ затонуло у самаго мыса Сольдадо отъ выстрѣловъ съ крейсера *Mercedes* и съ нижней батареи Сокапа. Далѣе намъ стало извѣстнымъ, что судно это, затонувъ на фарватерѣ, выхода съ рейда не загородило и что одинъ офицеръ и семь матросовъ,



составлявшихъ экипажъ судна, взяты нами въ плѣнь и направляются на *Mercedes*.

Въ *Merrimac* были выпущены двѣ метательныя мины съ истребителя миноносцевъ *Plutón* и двѣ съ крейсера *Reina Mercedes*, но, кромѣ того, взорваны еще три подводныя мины — двѣ въ первой линіи и одна во второй линіи загражденія. Когда все это происходило, то генераль Линаресъ находился на Морро, куда онъ отправился тотчасъ по полученіи первыхъ извѣстій; военный губернаторъ города, генераль Тораль, также отправился съ разсвѣтомъ, берегомъ, на помощь судамъ, съ небольшимъ отрядомъ солдатъ и добровольцевъ.

Въ 7 час. была еще послана одна рота солдатъ на подкрѣпленіе гарнизоновъ Морро и Сокапа, но черезъ полчаса ее за ненадобностью вернули въ городъ. Въ 11 час. вечера въ далекомъ разстояніи отъ бухты по направленію къ юго-востоку была слышна пальба, прекратившаяся вскорѣ послѣ полночи. Огонь этотъ былъ вообще слабый.

Итакъ, намъ уже извѣстно изъ вышесказаннаго, что 1-го іюня непріятель появился передъ Морро въ числѣ 13 судовъ, изъ коихъ у него было пять броненосцевъ; силы его превосходили наши какъ числомъ вымпеловъ, такъ и вооруженіемъ и броневою защитой, что видно изъ отчета американцевъ и о чемъ мы къ сожалѣнію узнали лишь впоследствии. Съ того дня непріятельскія суда, увеличившись численностью, учредили постоянный дозоръ какъ днемъ, такъ и ночью и уже отъ берега съ наступленіемъ сумерекъ не удалялись, какъ это дѣлалось раньше. Они, вѣроятно, провѣдали, что наша эскадра, нуждаясь въ провизіи, еще не скоро соберется выходить, а потому рѣшились спокойно выжидать. 2-го іюня налицо было уже 19 судовъ. Съ разсвѣтомъ 3-го іюня въ бухту вошелъ *Merrimac*, какъ уже было подробно рассказано выше.

Несмотря на истекшее уже время послѣ происшествія съ *Merrimac*, мы и черезъ много дней не знали въ С.-Яго, для какой именно цѣли это судно форсировало входъ въ нашу бухту. Въ Испаніи это уже, конечно, было извѣстно изъ американскихъ газетъ, такъ какъ американцы имѣютъ обыкновеніе все разглашать.

Судно это имѣло орудія, но не открывало огня; оно имѣло также нѣсколько несовершенныхъ и примитивныхъ минъ, уже давно устарѣвшихъ, которыя тоже не были употреблены въ дѣло; если судно это имѣло въ виду взорвать наши мины, то оно не выполнило своего намѣренія; и наконецъ, оно имѣло въ трюмахъ до 2 000 т. угля. Офицеръ, командовавшій имъ, отказывался сообщить намъ цѣль своего маневра, но говорилъ только, что дѣйствовалъ по приказанію адмирала Сэмпсона; позже онъ, однако, говорилъ англійскому консулу г. Рэмсдену, что если бы осмотрѣли судно, то нашли бы на немъ мины (мы уже знали объ этомъ). Въ виду этого, надо думать, что предполагалось затопить судно въ самомъ проходѣ, чтобы заградить намъ выходъ въ море и быть въ состояніи тогда располагать судами своего флота для другихъ цѣлей; и если это предпріятіе имъ не удалось, то это случилось только оттого, что судно, получивъ отъ выстрѣловъ поврежденіе въ руль, перестало повиноваться волѣ своего командира и опустилось на дно тамъ, гдѣ ему меньше всего нужно было садиться.

Существуетъ еще одно обстоятельство въ связи съ этимъ случаемъ, которое могло бы заинтересовать свѣдущихъ людей: *Plutón* и *Mercedes* выпустили по двѣ мины Уайтхеда и, кромѣ того, были взорваны еще три донныя мины, и все-таки *Merrimac* не былъ взорванъ на воздухъ и благополучно миновалъ обѣ линіи загражденія; это показываетъ, что мины производятъ на противника только моральное дѣйствіе, а на дѣлѣ не страшны и что ихъ не легко взрывать въ требуемый моментъ; для послѣдняго обстоятельства требуется извѣстнаго рода опытность, вѣрный глазъ и присутствіе духа, а эти три свойства не всегда сочетаются въ одномъ человѣкѣ. Только что приведенный случай ясно доказываетъ непреложность такого довода.

Въ теченіе дня, офицеръ и команда съ *Merrimac* временно переведены съ крейсера *Mercedes* на Морро.

Отъ 11 час. до 12 час. 30 мин. ночи непріятельскія суда открывали слабый огонь по направленію къ SO. Причина пальбы осталась для насъ навсегда неизвѣстной. Мнѣ приходилось много разъ впослѣдствіи бесѣдовать съ генераломъ Росъ,

бывшимъ тогда комендантомъ Морро, и я всегда слышалъ отъ него слѣдующее: «Съ самаго начала военныхъ дѣйствій я находился неотлучно въ замкъ (укрѣпленіе), откуда, какъ вамъ извѣстно, все можно было видѣть и наблюдать. Рано или поздно мнѣ всегда доводилось узнавать причину и цѣль всего, что дѣлалось у непріятели, но что касается пальбы въ ту ночь, я ничего не вывѣдалъ, хотя я ее лично и видѣлъ и слышалъ; весьма вѣроятно, что они стрѣляли по берегу, но полагаю, что въ такомъ случаѣ цѣль и результатъ стрѣльбы должны бы были все-таки скоро выясниться».

Въ тотъ же день капитанъ (нынѣ генералъ) Парадесъ, младшій флагманъ испанской эскадры, съѣхалъ съ крейсера *Cristóbal Colón* и временно помѣстился на *Reina Mercedes*, гдѣ онъ оставался до 21-го іюня, командуя обороной входа и гавани.

### Продолженіе блокады.

4-го іюня.—Близъ входа въ бухту находятся 17 непріяельскихъ судовъ: 6 броненосцевъ, 5 военныхъ судовъ разныхъ ранговъ и 6 коммерческихъ пароходовъ, приспособленныхъ для военныхъ цѣлей. Въ 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. до полудня помощникъ командира порта (т. е. пишущій эти строки) въ качествѣ слѣдователя, адъютантъ портового управленія г. Даріо Мегуина, въ качествѣ секретаря, и правительственный переводчикъ г. Агостини отправились на портовой паровой шлюпкѣ на Морро, чтобы снять показанія съ лейтенанта и семи матросовъ, взятыхъ въ плѣнъ съ парохода *Merrimac*. По опросѣ ихъ оказалось, что перваго изъ нихъ зовутъ Хобсонъ, ему 27 лѣтъ отъ роду; онъ уроженецъ штата Алабама, и состоитъ на службѣ лейтенантомъ корпуса корабельныхъ инженеровъ. Въ Соединенныхъ Штатахъ тѣ, которые въ морскомъ училищѣ кончаютъ въ числѣ первыхъ, становятся судостроителями; это я говорю къ тому, чтобы не показалось читателю страннымъ, что корабельный инженеръ командовалъ пароходомъ *Merrimac*; лучшіе по выпуску могутъ и строить корабли и командовать ими.

Узнавъ отъ насъ о цѣли нашего прихода, плѣнный офи-

церъ спросилъ, почему при допросѣ не участвуетъ англійскій консуль, который, какъ ему было извѣстно, временно принялъ на себя завѣдываніе дѣлами американскаго консульства. Затѣмъ онъ освѣдомился у меня, принадлежу ли я къ морской или сухопутной службѣ, какія послѣдствія могутъ имѣть его показанія и, наконецъ, по чьему распоряженію будетъ производиться этотъ допросъ. Далѣе онъ сказалъ, что такъ какъ былъ взятъ въ плѣнъ самимъ адмираломъ Серверою и доставленъ на *Mercedes* на его (адмирала) собственномъ катерѣ, то считаетъ правильнымъ быть допрошеннымъ или самимъ адмираломъ или же кѣмъ-либо присланнымъ имъ за него. И хотя все это было высказано имъ въ самыхъ изысканныхъ выраженіяхъ и съ тысячами извиненій по отношенію къ моей личности, ничто не помѣшало тому, чтобы наши положенія перемѣнились, такъ что вмѣсто того, чтобы мнѣ его спрашивать, онъ самъ сталъ мнѣ задавать различные вопросы. Несмотря, однако, на все это, я просилъ его черезъ переводчика дать мнѣ категорическій отвѣтъ, будетъ ли онъ мнѣ отвѣчать на мои вопросы; тогда онъ сказалъ, что соглашается отвѣчать на то, что найдетъ нужнымъ, но не на тѣ вопросы, которые считаетъ для себя неудобными или преждевременными. Поэтому, чтобы не терять напрасно времени, я ему сразу задалъ вопросъ, на который я заранѣе зналъ, что отвѣта не получу, а именно: по чьему распоряженію и для какой цѣли вошелъ онъ въ бухту; онъ отвѣтилъ: «по приказанію адмирала Сэмсона; а на второй вопросъ я не могу отвѣчать». Тутъ я счелъ свое дѣло оконченнымъ и изложилъ его отвѣтъ въ протоколѣ.

Черезъ нѣсколько дней этотъ офицеръ и его люди были снова перевезены на крейсеръ *Mercedes*, гдѣ имъ было приготовлено особое помѣщеніе, и тамъ они оставались уже до самаго дня своего освобожденія.

Когда я оставилъ замокъ Морро и стоялъ передъ нимъ на эспланадѣ, то мнѣ пришлось въ первый разъ восхищаться зрѣлищемъ, которое тогда представилось моимъ глазамъ; говорю «восхищаться», ибо картина была истинно достойна восхищенія.

Вечеръ былъ чудный; море, при полнѣйшемъ отсутствіи вѣтерка, было гладко какъ озеро и на небѣ — ни одной тучки. На разстояніи около 5 миль отъ берега расположилась непріятельская эскадра изъ 17 судовъ въ видѣ дуги, упиравшейся своими концами въ Агвадоресъ и мысъ Кабрера. Самыя большія и сильныя суда находились въ серединѣ дуги; между ними виднѣлись *Iowa*, *Indiana*, *Brooklyn* и *New York*; два послѣднія судна легко было различать по ихъ тремъ трубамъ; далѣе шли *Massachusetts*, *Texas*, *Amazonas* и др. Крейсера *Brooklyn* и *New York*, пользуясь своимъ исключительнымъ значеніемъ на морѣ, держали у борта по угольному транспорту и грузились топливомъ. У всѣхъ судовъ машины были застопорены, и они носомъ смотрѣли въ разныя стороны, въ зависимости отъ направленія теченія. Время отъ времени которое-нибудь изъ судовъ двигалось впередъ и потомъ снова возвращалось на свое прежнее мѣсто. Среди коммерческихъ судовъ особенно выдѣлялся *Saint Louis* (первое изъ приходившихъ въ С.-Яго), огромный трансатлантическій пароходъ, водоизмѣщеніемъ свыше 10 000 т. и казавшійся на видъ даже больше броненосцевъ; затѣмъ еще выдѣлялась своей наружностью одна очень маленькая быстроходная паровая яхта, которая издали походила скорѣе на судовую шлюпку. Это была именно та самая яхта, которая поддерживала постоянное сообщеніе между флотомъ и мысомъ Кабрера. Среди непріятельскихъ судовъ также находился одинъ миноносецъ или истребитель миноносцевъ. Нѣсколько дней позже я любовался тою же картиной съ верхней батареи Сокапа, и мнѣ кажется, что она никогда не изгладится изъ моей памяти.

Прежде чѣмъ продолжать, замѣчу только, что 26-го мая подводный кабель у мыса Круцъ былъ перерѣзанъ, такъ что сообщеніе съ Манзанилло оказалось прерваннымъ; это продолжалось до 17-го іюня, когда кабель былъ снова сращенъ.

5-го іюня.—Американскій флотъ въ прежнемъ своемъ составѣ очутился уже у самаго входа въ бухту. Генераль Линаресъ возвратился съ Морро въ 8 час. вечера и приказалъ изготovitъ буксирный пароходъ и паровые катера для доставки ко входу въ бухту около 150 человекъ команды. Въ 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час.

вечера 3 офицера и 120 солдатъ были отправлены туда на баржѣ, сбуксированной портовыми буксирными пароходами *Solón* и *Alcyon*. Пароходики возвратились къ пристани въ 1 часъ ночи.

Въ 2 часа ночи, по недосмотру угольщика, грузившагося углемъ въ Ласъ Крусесъ, сгорѣлъ домикъ, въ который поданъ конецъ англійскаго подводнаго кабеля. Никто у насъ объ этомъ случаѣ нисколько не пожалѣлъ.

### Усиленіе бомбардировки.

6-ю іюня. — У входа въ бухту находятся 18 судовъ. Въ 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. утра съ сигнальной вышки на Морро сообщили, что суда дали ходъ и приближаются ко входу. Въ 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. десять боевыхъ судовъ, въ составѣ двухъ отрядовъ, открыли огонь по нашимъ укрѣпленіямъ: одинъ отрядъ—по Морро и Агвадоресъ, а другой—по Сокапа; въ этомъ приняли участіе: *Iowa*, *Indiana*, *Massachusetts*, *Brooklyn*, *Texas*, *New York*, *Amazonas*, *Minneapolis* и еще два военныхъ судна. Затѣмъ одно изъ судовъ отряда, дѣйствовавшего по Сокапа, было отряжено для обстрѣливанія Мазаморра и прилегающей къ нему мѣстности, гдѣ оперировали отряды колонны полковника Альдеа (Азіатскій баталіонъ).

Огонь непріятели былъ настолько силенъ, что выстрѣлъ за выстрѣломъ слѣдовалъ такъ же быстро, какъ при вольной ружейной стрѣльбѣ, только въ настоящемъ случаѣ громъ орудій нельзя было бы принять за ружейный трескъ. Къ 9 час. пальба нѣсколько утихла, но затѣмъ снова участилась; въ 10 час. 15 мин. она на нѣкоторое время вновь стихала, но къ 10 час. 30 мин. стала очень сильною. Въ 11 час. канонада прекратилась. Съ мыса Горда было сдѣлано всего только семь выстрѣловъ. Въ 12<sup>1</sup>/<sub>4</sub> час. снова открыли сильный огонь, но вдали, къ востоку, и черезъ полчаса все смолкло.

Въ 2 час. пополудни къ королевской пристани пристала шлюпка съ крейсера *Reina Mercedes*, буксруемая паровымъ катеромъ подъ управленіемъ лейтенанта Озамизъ; офицеръ

этотъ доставилъ для отправленія въ госпиталь трехъ тяжело раненыхъ матросовъ и сообщилъ, что на крейсерѣ убиты старшій офицеръ Эмиль де-Аюста-и-Эйрманъ и пять матросовъ и легко ранены гардемаринъ Молнсъ, боцманъ и нѣсколько матросовъ. Имена и число послѣднихъ нельзя было съ точностью опредѣлить по причинѣ большаго переполоха на крейсерѣ, вызваннаго тушеніемъ двухъ пожаровъ.

Въ 2 час. 45 мин. на пристань доставлены на частной шлюпкѣ съ отряда изъ Мазаморра одинъ раненый ефрейторъ и одинъ солдатъ; оба были тотчасъ же отправлены въ военный госпиталь. Другихъ подобныхъ случаевъ за тотъ день не было.

Когда всѣ десять судовъ непріятеля, какъ уже было сказано выше, открыли свой утренній огонь по нашимъ батареямъ, то казалось раздался сильный непрерывный громъ, такъ сильна была въ дѣйствительности канонада. Мнѣ много приходилось слышать про бомбардировку Севастополя и Александри, но я не думаю, чтобы тамъ пальба была такая жестокая, какую мы слышали 6-го іюня — день незабвенный для жителей С.-Яго. Я могъ бы исписать цѣлыя страницы и все-таки не былъ бы въ состояніи дать хотя самое слабое представленіе о томъ, что тогда происходило у насъ въ городѣ. Непріятельскій флотъ, судя по списку судовъ американскаго флота, имѣлъ по меньшей мѣрѣ до 120 орудій большаго калибра (6-, 8- и 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-д.) и около 80 пушекъ меньшихъ калибровъ, а въ общемъ 192 орудія; такъ какъ я не желаю очень преувеличивать фактовъ (считая, что орудія одного борта не стрѣляли, хотя дѣйствовали, однако, носовыя, кормовыя и башенныя орудія), то скажу, что противъ четырехъ 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-д. *заряжающихся съ дула* орудій на высотахъ Морро и двухъ 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-д. орудій Хонторіа на батарее Сокапа, дѣйствовало со стороны непріятеля 91 орудіе! Я здѣсь, конечно, не привимаю въ расчетъ орудій батареи мыса Горда, такъ какъ они произвели всего только семь выстрѣловъ; да и сами американцы, несмотря на ихъ превосходство въ силѣ, были настолько благоразумны, что напрасно не стрѣляли по этой батарее, такъ какъ она была совершенно въ сторонѣ.

Послѣ краснорѣчивыхъ числовыхъ данныхъ, приведенныхъ выше, мнѣ больше ничего не остается сказать, какъ только удивляться тому, что замокъ и батарея на Морро и Сокала не были сравнены съ землей. Ни одно орудіе не было подбито, между тѣмъ и люди должны были бы быть погребены подъ ихъ осколками; можно съ увѣренностью сказать, что тѣ, которые не были убиты въ тотъ день на этихъ батареяхъ, вѣроятно, проживуть до глубокой старости.

Капитанъ Конкасъ, считавшійся у насъ очень способнымъ на разнаго рода подсчитыванія и вычисленія извѣстнаго рода, записывалъ число выстрѣловъ въ минуту въ разные моменты бомбардировки и въ общемъ потомъ сосчиталъ, что всего непріателемъ было выброшено около 8 000 снарядовъ; хотя это число на первый взглядъ и покажется очень преувеличеннымъ, но оно, тѣмъ не менѣе, вполне согласуется съ дѣйствительностью: вся пальба въ то утро продолжалась 175 минутъ, такъ что средній выводъ даетъ на минуту только 45 выстрѣловъ. Я скорѣе готовъ допустить, что вычисленіе невѣрно въ противоположномъ смыслѣ.

Мнѣ казалось, что на непріятельскомъ флотѣ должны были всегда знать все, что дѣлалось у насъ въ С.-Яго и на рейдѣ касательно передвиженія нашихъ военныхъ судовъ, ибо яхта, поддерживавшая сообщеніе съ мысомъ Кабрера, имѣла возможность доставать всякія свѣдѣнія отъ инсургентовъ. Если бы я и имѣлъ на этотъ счетъ какія-либо сомнѣнія, то вполне убѣдился бы въ вышесказанномъ въ день бомбардировки 6-го іюня, когда видѣлъ, какъ вѣрно ложились непріятельскіе снаряды; большая часть изъ упавшихъ въ бухтѣ, навѣсно летѣли по направленію къ крейсерамъ *Maria Teresa* и *Vizcaya*, прикрывавшимъ собой первую линію мпннаго загражденія, и надо считать за чудо, что снаряды въ нихъ рѣдко попадали и не причипили имъ серьезныхъ поврежденій; изъ бомбъ большого калибра почти всѣ ложились около нихъ, а были моменты, когда казалось, что нѣкоторыя падали прямо къ нимъ на палубу, въ особенности къ крейсеру *Vizcaya*.

Непріятелю было также хорошо извѣстно положеніе крейсера *Mercedes*, что доказано тѣмъ, что эскадра, бомбардировавшая



Морро, удачно попадала своими снарядами прямо въ крейсеръ, который несмотря на то, что былъ закрытъ отъ нихъ горой Сокапа, получилъ въ корпусъ и рангоуть всего до 35 бомбъ, причинившихъ ему даже два пожара; одинъ изъ пожаровъ былъ довольно большой, въ носу, въ малярной каютѣ.

Старшій офицеръ крейсера — Эмиль Акоста-и-Эйерманъ въ то время, какъ тушилъ на бакѣ пожаръ, былъ тяжело раненъ бомбой, оторвавшею ему правую руку и правую ногу, при чемъ его страшно изувѣчило. Но онъ продолжалъ жить еще съ полчаса, давая указанія людямъ при тушеніи пожара, какъ мнѣ потомъ рассказалъ г. Озамизъ, бывший все время близъ него. Мнѣ тяжело вспоминать объ этомъ несчастіи, тѣмъ болѣе, что Эйерманъ—мой бывшій товарищъ по школѣ, и дружба моя съ нимъ оставалась до конца неизмѣнною. Такъ какъ на крейсерѣ не было вполне безопаснаго мѣста, чтобы помѣстить его тѣло, то перевезли его временно на берегъ, на Сокапа, и уложили рядомъ съ пятью убитыми солдатами, покрывъ ихъ всѣхъ военнымъ флагомъ, который они такъ мужественно защищали умирая; миръ ему, первому изъ начальствующихъ лицъ флота убитыхъ въ эту войну!

Большіе снаряды, перелетавшіе черезъ бухту, производили ужасный шумъ, знакомый только тѣмъ, которые его слышали; нѣкоторые снаряды падали на противоположномъ берегу, въ западу, и при паденіи своемъ и разрывѣ поднимали цѣлыя облака пыли и дыма; мѣста паденія другихъ не были вовсе видны, что доказываетъ, что они летѣли очень далеко и падали гдѣ-нибудь въ горахъ; они не только не попадали въ городъ, но перелетали черезъ него болѣе чѣмъ на тысячи сажень. Подъ вечеръ, непріятель стрѣлялъ дважды по мѣстечку Дайкири, гдѣ были небольшія укрѣпленія и отряды войска округа минеральныхъ копей, и стрѣлялъ также по деревнѣ Фирмеца, но въ обоихъ случаяхъ—безъ успѣха. Верхняя батарея Сокапа (два 6½-д. орудія Хонторіа) сдѣлала всего 47 выстрѣловъ, и это все, что она могла сдѣлать, потому что во время бомбардировки непріятельскія суда часто скрывались за дымомъ. Жители островка Кей Смитъ укрывались отъ выстрѣловъ въ сѣверной его части, гдѣ берегъ совершенно

крутой, такъ что многіе стояли все время по поясъ въ водѣ; если бы они тамъ не спасались, то большинство изъ нихъ оказались бы убитыми, ибо почти всѣ жилища, бывшія на южной сторонѣ островка, сильно пострадали отъ непріятельскихъ бомбъ. На слѣдующій же день островъ былъ покинутъ и жителей перевезли въ городъ. Лейтенантъ Юліанъ Гарсія Дюранъ назначенъ старшимъ офицеромъ на крейсеръ *Reina Mercedes*; офицеръ этотъ незадолго передъ симъ прибылъ на коммерческомъ пароходѣ *Méjico* въ Гуантанамо, съ запасомъ донныхъ минъ. Позднѣе, когда *Mercedes* пошелъ ко дну, лейтенантъ Дюранъ командовалъ флотскою командой, занимавшею высоты Сокапа.

### Продолженіе палъбы.

7-го іюня. — На разсвѣтѣ противъ входа въ бухту стоятъ 19 судовъ. Въ 9<sup>1</sup>/<sub>4</sub> час. утра въ городъ доставлено тѣло капитана 2-го ранга Эмиля де-Акоста-и-Эйермана, а въ 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. тронулась въ путь къ кладбищу погребальная процессія, имѣя во главѣ адмирала Серверу и генераловъ Торалю и Рубина, а также, несмотря на дождь, въ проводахъ участвовали всѣ гражданскія и военныя власти города, части различныхъ войскъ и масса горожанъ. По обѣ стороны катафалка шли баталіонъ добровольцевъ и рота развѣдчиковъ, при которыхъ находился хоръ музыкантовъ мѣстнаго гарнизона.

Въ 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. вечера непріятель нѣсколько отдалился отъ берега. Французскій кабель перерѣзанъ, и мы лишились сообщенія съ городомъ Гуантавамо.

8-го іюня. — Въ 6 миляхъ отъ берега, противъ входа въ бухту, держатся 19 судовъ непріятельской эскадры. Въ теченіе ночи непріятель все время освѣщаль берегъ прожекторами.

9-го іюня. — На разсвѣтѣ въ 7 миляхъ отъ берега виденъ непріятельскій флотъ изъ 18 судовъ. Пароходъ *Tomas Brooks* доставилъ 25 досокъ ко входу въ бухту, для того, чтобы ими обвязать стальной перлинь, протянутый отъ Кей Смитъ къ мысу Сольдадо, и тѣмъ поддерживать его на по-

верхности воды. Перлинь этотъ служилъ для загражденія фарватера противъ плавающихъ минъ, могущихъ быть пущеными непріателемъ въ бухту вмѣстѣ съ приливнымъ теченіемъ.

10-го іюня.—Тѣ же 18 судовъ, что и наканунѣ, но въ разстояніи 10 миль отъ берега. Въ 7 час. утра съ юга пришелъ еще одинъ коммерческій пароходъ. *Plutón* и *Furor* стали вдоль борта парохода *Méjico*, чтобы дать командамъ отдохнуть отъ ночной работы. Въ 11 час. непріатель стрѣлялъ по мысу Берракосъ, но недолго. Въ теченіе ночи американцы освѣщали берегъ помощью прожекторовъ.

11-го іюня.— Въ виду находятся 17 судовъ — нѣкоторыя въ 6, а другія въ 10 миляхъ разстоянія отъ берега.

12-го іюня.—То же.

13-го іюня.—15 судовъ, въ 6 миляхъ отъ берега.

14-го іюня.—Въ 5 час. 15 мин. непріатель открылъ огонь по бухтѣ и прекратилъ его къ 6 час. 50 мин. Снаряды ложились по направленію бухты Сахума, почти у борта *Vizcaya*. Только одно непріательское судно обстрѣливало наши входныя батареи, которыя обѣ отвѣчали ему. На Сокапа при этомъ случаѣ легко ранены гардемаринъ Брукветасъ и два матроса. Въ 10 час. утра генераль Линаресъ отправился на Морро и Сокапа. Въ 12 час. 30 мин. пополудни генераль возвратился въ городъ. Ночью опять бросали снаряды въ гавань.

15-го іюня.— Съ разсвѣтомъ въ виду Морро 17 судовъ и среди нихъ вновь прибывшее судно *Vesuvius*. Это единственное судно въ мірѣ по своему назначенію: оно имѣетъ 900 т. водоизмѣщенія, очень длинное и низкортное, совершенно своеобразной постройки. Его назначеніе — бросать помощью пневматическихъ трубъ бомбы, начиненныя динамитомъ и летящія на разстояніе 2 миль. Предполагается, что снаряды снабжены винтовымъ двигателемъ, но навѣрно ничего не извѣстно. Я не вѣрю въ серіозное значеніе этого судна, хотя оно можетъ наносить большой вредъ своими снарядами. Судно не имѣетъ никакой защиты, снаряды свои бросаетъ недалеко и едва ли въ состояніи было бы выдержать бой съ другимъ судномъ, даже меньшихъ размѣровъ.

Отъ 7-го до 15-го іюня непріятель почти бездѣйствовалъ и довольствовался лишь тѣмъ, что тщательно, день и ночь, сторожилъ у входа. Въ городѣ и на рейдѣ за эти дни особенныхъ перемѣнъ также не произошло, хотя положеніе жителей города, конечно, стало гораздо хуже, чѣмъ было мѣсяць назадъ. Въ складахъ и лавкахъ уже не доставало многого, а что и было, то продавалось за баснословныя деньги. Къ несчастью, прежде всего сталъ ощущаться недостатокъ въ мукѣ и не изъ чего было печь хлѣба. Въ пищу стали употреблять сухари, но они были доступны по цѣнѣ немногимъ; не стало молока, столь необходимаго больнымъ и дѣтямъ. Солдатамъ начали выпекать вмѣсто хлѣба рисовыя лепешки и кормили рисовою кашей, отчего они очень ослабѣли и хотя они еще не голодали, но уже всякій зналъ, что бѣда недалеко и неминуема, ибо ниоткуда нельзя было болѣе ждать подвоза провизіи—ни берегомъ, ни моремъ. Къ счастью, матросы на военныхъ судахъ и на батареяхъ, благодаря предусмотрительной заботливости командира порта, еще продолжали получать свою обычную полную порцію; ея оставалось у нихъ еще на нѣкоторое время. Музыка продолжала въ извѣстные дни попрежнему играть на Аламедѣ и на площади рынка, но народъ, которому теперь почти нечего было ѣсть, уже не имѣлъ желанія ходить на прогулки, и площади оставались пустыми.

Лошади и собаки умирали на нашихъ глазахъ. Экипажи и omnibusы прекратили свое движеніе изъ-за недостатка въ лошадахъ, и городъ понемногу принималъ на себя печать грусти и отсутствія жизни, обыкновенно проявляющуюся въ мѣстности, гдѣ холера или чума несетъ съ собою печаль и смерть. Положеніе населенія становилось изо дня въ день все серьезнѣе, уныніе было общее, и каждый зналъ, что если блокада еще продолжится, то городу предстоитъ неизбежная гибель.

Пока непріятельскія суда обстрѣливали 7-го и 9-го іюня мысъ Кабрера и Мазаморра, банды повстанцевъ поддерживали ихъ на берегу ружейнымъ огнемъ, но наши войска ихъ всегда молодецки отбрасывали съ большимъ для нихъ урономъ.

**Прибытіе десантныхъ войскъ.**

16-го іюня.—Передъ Морро—18 судовъ. Въ 5<sup>3</sup>/<sub>4</sub> час. утра непріятель открылъ пальбу, а въ 6<sup>1</sup>/<sub>4</sub> час. ему стала отвѣчать батарея на мысѣ Горда, но вскорѣ затѣмъ прекратила огонь.

Большая часть непріятельскихъ снарядовъ ложилась близъ судовъ нашей эскадры. Въ 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. бомбардировка усилилась, и черезъ 5 минутъ послѣ того на крейсерѣ *Infanta María Teresa* показался густой дымъ; позже мы узнали, что бомба попала въ правое пространство его двойнаго борта и причинила тамъ незначительное поврежденіе. Въ 6 час. 40 мин. съ мыса Горда снова открыли огонь и при этомъ было сдѣлано десять выстрѣловъ. Въ 7 час. непріятель умолкъ. Въ 7 час. 15 мин. истребители *Plutón* и *Furor*, имѣвшіе во время пальбы поднятыя пары, перешли къ пароходу *Méjico* и стали вдоль его борта. Съ Морро намъ сообщили по телефону, что въ стрѣльбѣ въ это утро участвовало восемь судовъ, и выстрѣлы ихъ направлялись преимущественно на батареи Морро и Сокапа, которыя, въ свою очередь, также отвѣчали на огонь. На батареѣ Морро убитъ канониръ и ранены офицеръ и 5 солдатъ (всѣ артиллеристы); на батареѣ Сокапа убиты 2 матроса и ранены 4 матроса и гардемаринъ Брукветасъ (последній во второй разъ); одно изъ орудій Хонторіа было завалено массой обломковъ, но не сбито со станка. Въ 11<sup>3</sup>/<sub>4</sub> час. раненные были доставлены въ городъ для отправленія въ госпиталь: одинъ тяжело раненый—на носилкахъ пожарной команды, а остальные, легко раненные,—въ коляскѣ. Въ полдень привезли на пристань съ Морро раненыхъ лейтенанта и канонира; ихъ также отправили въ госпиталь. Ночью непріятель освѣщалъ берегъ электрическими фонарями. Орудіе Хонторіа очищено отъ заваливавшихъ его обломковъ и снова приведено въ порядокъ.

17-го іюня.—Въ 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. утра слышна была усиленная канонада на западѣ. Послѣ узнали, что одно изъ судовъ обстрѣливало мѣстность у мыса Кабрера. Нѣсколько минутъ позже, другое судно открыло огонь по Сокапа. Въ виду бухты

находятся 13 судовъ. Судно, стрѣлявшее по мысу Кабрера, обстрѣливало также Мазаморра. Въ 7½ час. пальба прекратилась. Далѣе ни днемъ ни ночью никакихъ приключеній не было.

18-го июня.—Въ морѣ у береговъ держатся 14 судовъ. *Iowa* ушелъ, а взамѣнъ его прибылъ броненосецъ *Massachusetts*, бывшій нѣсколько дней въ отсутствіи. Въ 7 час. 45 мин. съ батареи Сокапа открыли огонь по непріятельскому судну, подошедшему очень близко къ берегу; съ судна отвѣчали на огонь. Всего съ обѣихъ сторонъ было сдѣлано около 20 выстрѣловъ.

19-го июня.—Въ виду находятся 15 судовъ. Въ 7 час. пришли съ моря еще два броненосца. Въ 2½ час. пополудни генераль Линаресъ отправился къ устью бухты, а въ 7 час. вечера возвратился въ городъ. Ночью американцы опять освѣщали берегъ и входъ въ бухту.

20-го июня.—На разсвѣтѣ передъ бухтой—21 судно; семь изъ нихъ—броненосцы. *Oquendo* перемѣнилъ свое мѣсто и сталъ сѣвернѣе. Въ полдень донесли съ Морро, что съ моря пришли 39 непріятельскихъ судовъ, а нѣсколько позже пришли еще три судна. Такимъ образомъ, всѣхъ судовъ, съ прежними 21, теперь стало 63. Вскорѣ послѣ полудня въ гавани, близъ пристаней Люцъ и Санъ-Хозе, раздался сильный шумъ взрыва и показались густые клубы дыма. Оказалось, что на коммерческой шкунѣ *Trafalgar* матросы неосторожно разряжали найденную ими бомбу, и она при разрывѣ убила матроса съ парохода *San Juan* и ранила трехъ человекъ съ парохода *Mortera*; одинъ изъ послѣднихъ умеръ черезъ нѣсколько минутъ. Шкуну *Trafalgar* пришлось оттащить на отмель, дабы она не затонула на рейдѣ. Получено приказаніе сформировать четвертый армейскій корпусъ подъ командою генерала Линареса. Въ составъ его вошла вся дивизія округа С.-Яго, уже бывшая въ его вѣдѣніи, и дивизія округа Манзанилло. Между Сокапа и островкомъ Кей Смитъ протянуть такой же стальной перлинь, какой уже находился раньше между Кей Смитъ и мысомъ Сольдадо; затѣмъ опущено на фарватерѣ къ рейду двѣнадцать донныхъ минъ Бустаменте,

изъ коихъ половина разставлена между Кей Смитъ и парходомъ *Merrimac*, а остальные шесть—между этимъ послѣднимъ и мысомъ Сольдадо.

21-го іюня.—42 судна, прибывшія наканунѣ, уходили на ночь куда-то въ восточномъ направленіи, а сегодня въ 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> час. пополудни вновь возвратились съ юга къ Морро. Крейсеръ *Mercedes* перемѣнилъ свое прежнее якорное мѣсто у Сокапа и сталъ на внутреннемъ рейдѣ, къ западу отъ зданія портового управленія.

16-го числа американскій флотъ, какъ мы уже сказали выше, снова стрѣлялъ по нашимъ входнымъ батареямъ, и хотя эта канонада не можетъ быть сравниваема съ тѣмъ, что было 6-го іюня, ни силой огня, ни продолжительностью его, тѣмъ не менѣе, она причинила смерть двухъ человекъ на Сокапа и увеличила число раненыхъ на обѣихъ батареяхъ. Одна 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-д. бомба, разорвавшаяся на Сокапа, такъ взрыла землю, что почти засыпала одну изъ пушекъ Хонторіа, сдѣлавъ ее временно неспособною для дѣйствія, и едва не погребла въ насыпи всей прислуги орудія. Въ теченіе ночи, какъ уже извѣстно, пушку вновь отрыли и сдѣлали годною для дальнѣйшаго боя.

Имена Морро и Сокапа повторялись здѣсь много разъ, и этимъ доказывается, что эти двѣ бѣдныя батареи все время служили главною мишенью непріятельскаго флота; онѣ должны были выдерживать огонь 90 орудій, изъ которыхъ большая часть была большаго калибра. Я не могу удержаться, чтобы еще разъ не обратить вниманія на людей служившихъ на этихъ батареяхъ: геройство, выказанное ими, истинно достойно удивленія; они, кромѣ того, что постоянно подвергали свою жизнь опасности, должны были каждый разъ послѣ стрѣльбы еще вести дежурство и всегда быть на сторожѣ, не зная ни отдыха, ни сна, ибо непріятель постоянно наблюдалъ за всѣмъ, что дѣлалось у насъ, и малѣйшая съ нашей стороны оплошность могла бы побудить непріятеля ворваться въ бухту. Каждый изъ этихъ доблестныхъ воиновъ, и прежде всего комендантъ укрѣпленія, вполне заслужили признательность отечества за каждый день ихъ вѣрной службы въ теченіе цѣлыхъ двухъ

мѣсяцевъ. Ихъ самоотверженность и отвага удерживали въ почтительномъ разстояніи отъ города могущественный флотъ въ продолженіе 70 сутокъ. Сопротивленіе Морро и Сокапа при существовавшихъ обстоятельствахъ должно считаться настоящимъ подвигомъ геройства.

17-го іюня непріятель производилъ рекогносцировку вдоль деревень Пунта Кабрера и Мазаморра, по временамъ стрѣляя по отрядамъ Азіатской колонны.

20-го числа, т. е. въ тотъ день, когда сюда прибылъ десантный отрядъ на 42 судахъ, на шкунѣ *Trafalgar* разорвало бомбу, при чемъ было нѣсколько человѣкъ убитыхъ и раненыхъ и повредило корпусъ шкуны, вслѣдствіе чего ее пришлось поставить на отмель. По поводу этого случая мнѣ хочется сказать нѣсколько словъ, чтобы дать понятіе о той глупой страсти, которая развилась въ С.-Яго, вслѣдствіе постоянной бомбардировки, стоившей непріятелю по меньшей мѣрѣ около милліона долларовъ. Многія изъ снаряженныхъ бомбъ при паденіи своемъ не разрывались, что происходило или отъ неудовлетворительности разрывныхъ трубокъ или же оттого, что бомбы содержали въ себѣ слишкомъ незначительный разрывной зарядъ (я самъ разрядилъ одну 57-м.-м. гранату и нашель въ ней только  $\frac{1}{8}$  часть количества того разрывнаго состава, которое требуется по положенію); такъ какъ такихъ снарядовъ попадало къ намъ очень много, то нѣкоторые изъ обывателей пожелали имѣть у себя по экземпляру въ видѣ рѣдкости или на память о событіи, которое рѣдко повторяется въ жизни людей. Иные ждали имѣть маленькіе снаряды, а другіе искали преимущественно бомбы большаго калибра, но были и такіе любители, которые составляли себѣ цѣлыя коллекціи различныхъ величинъ. Однажды вечеромъ зашелъ ко мнѣ мой пріятель и показалъ мнѣ свою 8-д. разряженную бомбу. Онъ заплатилъ за нее что-то около 20 фр. и радовался своей покупкѣ какъ ребенокъ, которому только что подарили новую игрушку. Когда же я ему сказалъ, что американцы бросали въ городъ даже 12 $\frac{1}{2}$ -д. бомбы, то онъ казался совсѣмъ разочарованнымъ и долго не могъ утѣшиться, находя, что далъ слишкомъ дорого за свою покупку. Такъ



какъ люди достаютъ себѣ деньги различными способами, то и въ настоящемъ случаѣ нашлись такіе, которые сдѣлали себѣ промысломъ торговать разряженными гранатами и бомбами. Это ремесло и было причиной несчастія на шкунѣ *Trafalgar*, гдѣ матросы неумѣлыми руками и безъ надлежащихъ предосторожностей стали разряжать неразорвавшуюся бомбу.

Затѣмъ, во время бомбардировки у насъ существовалъ еще особый родъ мономаніи, происходившій отъ болѣзненнаго напряженія нервовъ. Канонада продолжалась весь іюнь, и едва ли проходилъ одинъ день безъ того, чтобы гдѣ-нибудь вблизи или вдалекѣ не раздавались пушечные выстрѣлы, и нервное возбужденіе у многихъ дошло до того, что чуть ли не всякій стукъ или ударъ принимали за выстрѣлы: упадетъ ли стулъ, стукнуть ли гдѣ дверью или окномъ, заслышать ли шумъ колесъ вдали проѣзжающей телѣги или даже наконецъ вскрикнетъ вдругъ ребенокъ — все казалось пальбой. Пальба была также и главною темой всѣхъ разговоровъ; но опять-таки, когда бомбардированіе окончилось и всѣ пушечные выстрѣлы окончательно замолкли, то казалось, что многіе находились въ какомъ-то странномъ недоумѣніи, точно чего-то лишились и жалѣли объ этомъ.

Перевелъ А. де-Л.

*(Продолженіе слѣдуетъ).*

---



## СМѢШАННЫЯ МОРСКІЯ ЭКСПЕДИЦІИ.

### VIII (\*).

Оборона морскаго берега и элементы ея.—Понятіе о приморской крѣпости и береговой артиллеріи.—Распредѣленіе арміи и флота для обороны берега.—Сосредоточеніе сухопутныхъ войскъ къ угрожаемому пункту.—Вліяніе на оборону путей сообщеній.—Организація верха.—Примѣры обороны береговъ.—Параллель между атакой и обороной берега.

Изслѣдовавъ условія, при которыхъ производится вторженіе въ непріятельскую страну, и прослѣдивъ болѣе или менѣе подробно дѣйствія нападающаго, т. е. дѣйствія только одной стороны изъ принимающихъ участіе въ войнѣ, обратимся теперь, для болѣе полного представленія о смѣшанныхъ морскихъ экспедиціяхъ, къ разсмотрѣнію въ самыхъ общихъ чертахъ дѣйствій другой стороны—той, которая занята обороной своихъ береговъ.

Оборона морскаго берега слагается изъ элементовъ активнаго и пассивнаго. Къ первому относятся армія и флотъ; къ послѣднему — приморскія крѣпости, укрѣпленныя позиціи, разнаго рода загражденія и желѣзныя дороги.

Для удобства изслѣдованія разсмотримъ раньше пассивный, а затѣмъ активный элементъ обороны.

Важные приморскіе пункты, какъ-то: военные порты, служащіе базисомъ для флота, и такіе стратегическіе пункты, потеря которыхъ вредно отразилась бы на оборонѣ всего побережья, необходимо сильно укрѣплять, для чего на этихъ пунктахъ обыкновенно возводятъ крѣпости, способныя по первому требованію дать сильный отпоръ противнику. Такъ какъ не-

(\*) См. «Морск. Сборн.» 1899 г., №№ 4—10.

посредственное нападеніе съ моря — дѣло настолько трудное, что даже слабые верки въ большинствѣ случаевъ бываютъ достаточны для того, чтобы заставить нападающаго отказаться отъ атаки съ моря и предпочесть таковой атаку со стороны суши, то приморская крѣпость должна состоять не только изъ укрѣпленій, обращенныхъ въ море, но еще изъ сомкнутой сухопутной ограды, которая дала бы гарнизону возможность выдержать осаду съ суши до подхода подкрѣпленій.

Жизненную часть приморской крѣпости или ядро ея составляетъ внутренній бассейнъ съ расположенными около него арсеналами, доками, казармами и разнаго рода магазинами и складами. При опредѣленіи числа судовъ, которое можетъ помѣститься во внутреннемъ бассейнѣ, полезно имѣть въ виду, что суда, стоящія на рейдѣ въ разстояніи учетверенной длины каждаго судна одно отъ другаго, могутъ пользоваться надлежащею свободой и независимостью передвиженій, такъ какъ діаметръ циркуляціи современныхъ военныхъ судовъ равенъ приблизительно этой величинѣ (\*).

Для надежной защиты жизненной части крѣпости, оборона послѣдней состоитъ обыкновенно изъ двухъ линій: внѣшней и внутренней.

Внѣшняя линія обороны имѣетъ цѣлью отдалить военныя дѣйствія на болѣе продолжительное время отъ ядра крѣпости, а также не позволить непріятелю занять безнаказанно тѣ пункты, находящіеся впереди крѣпости, которые были бы удобны для обстрѣла ея, для высадки или для якорной стоянки (\*\*).

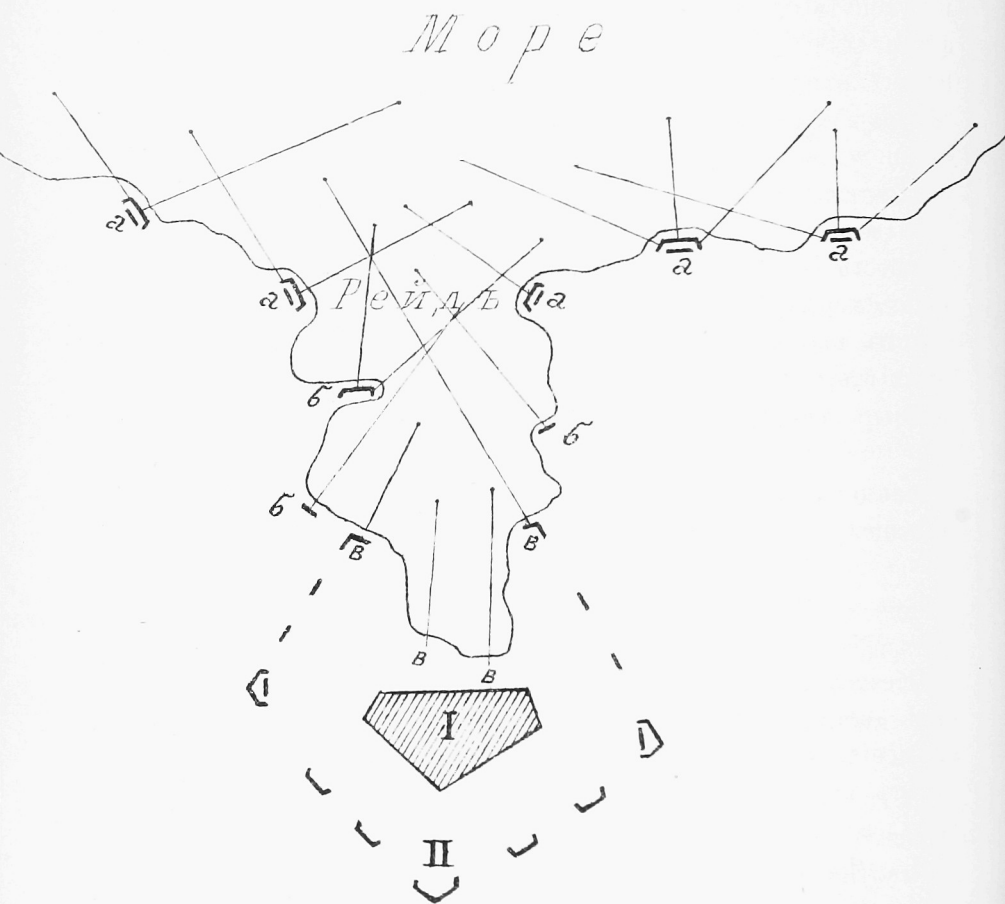
Въ зависимости отъ многихъ условій, которымъ должна удовлетворять внѣшняя линія обороны, она никогда не бываетъ непрерывною, а состоитъ изъ ряда отдѣльныхъ морскихъ и сухопутныхъ укрѣпленій. Послѣднія по виду своему бываютъ или батареями, если они не подвергаются опасности быть взятыми

(\*) «Инженерный Журналъ» 1899 г., № 3, Н. Буйицкій, «Объ устройствѣ приморскихъ крѣпостей», стр. 286—293.

(\*\*) «Инженерный Журналъ» 1896 г., № 11, А. С. «Атака и оборона береговъ», стр. 1 189—1 200.



Схема  
приморской крѣпости.



а-батареи дальняго боя,  
прицѣльнаго и навѣснаго  
дѣйствія.

б-батареи ближняго боя.

в-батареи внутрен. боя.  
I-ядро крѣпости и внутренняя  
ограда.

II-внѣшняя ограда.

съ тыла или фортами, если оборона ихъ должна быть болѣе устойчивою.

Для рѣшенія вопроса, на какое разстояніе должна быть вынесена внѣшняя цѣпь укрѣпленій отъ ядра крѣпости, необходимо раньше выяснитъ современную дальнобойность морскихъ и сухопутныхъ орудій. Наиболѣе дальнобойнымъ изъ орудій флота является англійская 12-д. пушка въ 35,4 калибровъ длиною, скрѣпленная проволокой. Эта пушка бросаетъ бомбу въ 850 фн. вѣсомъ съ начальною скоростью въ 2 367 ф. въ сек. и при углѣ возвышенія въ 15° развиваетъ дальность полета въ 12 верстѣ. Однако, 10-д. береговая пушка при томъ же углѣ возвышенія даетъ дальность въ 15 верстѣ. Допуская возможность появленія такихъ орудій на судахъ противника, будетъ осторожнѣе максимальную досягаемость морскихъ орудій считать въ 15 верстѣ. Что же касается наибольшей дальности осадныхъ орудій, то таковая въ настоящее время для обыкновенныхъ снарядовъ не превосходитъ 8 верстѣ, а для бомбъ-торпедо—6 верстѣ.

Принимая во вниманіе приближеніе осадныхъ батарей къ внѣшней оборонительной линіи не большимъ 2 верстѣ, для обезпеченія внутренней площади крѣпости отъ бомбардированія съ сухаго пути придется цѣпь передовыхъ укрѣпленій удалить отъ внутренней ограды до  $8 - 2 = 6$  верстѣ.

Обезпеченіе отъ бомбардированія со стороны моря можетъ быть достигнуто, если внутренней бассейнъ и центральныя сооруженія крѣпости находятся въ глубинѣ залива, верстахъ въ 15 отъ моря, при условіи, конечно, что входъ въ заливъ загражденъ.

При отсутствіи такихъ благопріятныхъ естественныхъ условій, крѣпость со стороны моря обезпечивается береговыми батареями (\*) дальняго, ближняго и внутренняго боя, при чемъ, въ случаѣ опасности охвата или штурма, упомянутыя батареи превращаются въ сомкнутыя укрѣпленія—форты.

---

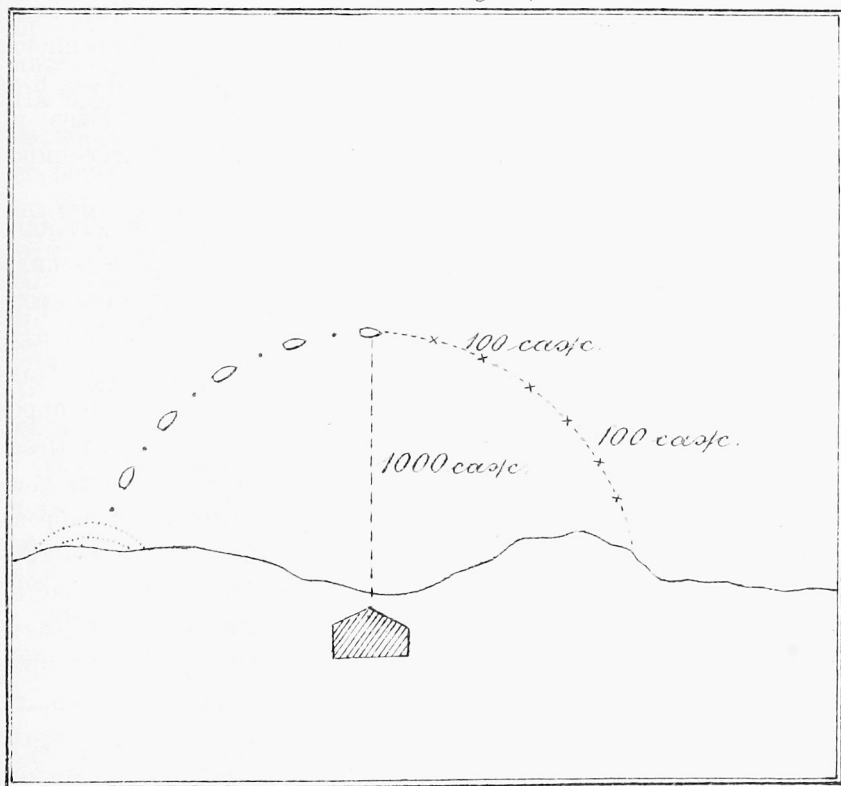
(\*) «Инженерный Журналъ» 1899 г., № 2, Н. Буйницкій, «Объ устройствѣ приморскихъ крѣпостей», стр. 177—183.

Береговыя батареи *дальняго боя* имѣютъ цѣлью противодѣйствовать тѣсной морской блокадѣ, бомбардированію и артиллерійской атакѣ. Въ виду сложной задачи, выпадающей на эти батареи, онѣ обыкновенно подраздѣляются на батареи навѣснодѣйствующія и прицѣльно-дѣйствующія. Первые, имѣя на вооруженіи главнымъ образомъ 11-д. и 9-д. мортиры и 11-д. и 9-д. пушки въ 20 калибровъ, встрѣчаютъ непріятельскій флотъ навѣснымъ огнемъ, стрѣляя по палубамъ судовъ съ дистанцій до 8 верстъ изъ мортиръ и до 10 верстъ—изъ пушекъ. Районъ обстрѣла батарей навѣснаго дѣйствія ограничивается съ внутренней стороны чертою, проведенною верстахъ въ 3 отъ берега; водное пространство, лежащее между этою чертою и берегомъ, обстрѣливается уже прицѣльно-дѣйствующими батареями. Основное вооруженіе послѣднихъ батарей составляютъ: 10-д. и 6-д. бронебойныя пушки въ 45 калибровъ длиною, 6-д. осадно-крѣпостныя пушки и скорострѣльныя 6-д. Канэ и, 57-м.-м., производящія пристрѣлку и поражающія небронированныя части судовъ.

Для опредѣленія числа и калибра орудій батарей дальняго боя намѣчаютъ линію вѣроятнаго расположенія непріятельскихъ судовъ верстахъ въ 2 отъ берега. Наиболѣе сильныя суда предполагаемаго противника размѣщаются по этой линіи, въ разстояніи двойной длины каждаго судна одно отъ другаго. Подсчитавъ число орудій этихъ судовъ съ одного борта и опредѣливъ количество разныхъ калибровъ снарядовъ, выбрасываемое ими въ опредѣленный промежутокъ времени, получимъ данную, которая покажетъ, сколько орудій и какихъ калибровъ нужно будетъ имѣть на вооруженіи батарей прицѣльнаго дѣйствія, чтобы въ теченіе того же промежутка времени заставить замолчать судовую артиллерію противника. Имѣя въ виду, что бронебойныя пушки прицѣльнаго дѣйствія не будутъ принимать участія въ борьбѣ на разстояніяхъ большихъ 3 верстъ, къ полученному числу орудій надлежитъ еще добавить около 50% орудій навѣснаго дѣйствія; послѣднія, состоя на половину изъ мортиръ, на половину изъ 20-калиберныхъ пушекъ, могутъ принять участіе и въ ближайшемъ бою; пушки—прицѣльнымъ огнемъ, а мортиры—навѣснымъ.



Схема  
къ опредѣленію числа орудій  
дальнаго боя  
въ приморскихъ укрѣпленіяхъ.





Такимъ образомъ опредѣлится общее число орудій, потребное для вооруженія батарей дальняго боя. При соображеніяхъ, не требующихъ особенной точности, можно опредѣлить число орудій, руководствуясь нижеслѣдующими, весьма простыми, правилами, указанными генераломъ Кюи (\*): найдя число непріятельскихъ орудій, стрѣляющихъ съ одного борта, достаточно, какъ показываетъ практика,  $\frac{1}{8}$  часть такихъ орудій назначить для вооруженія батарей дальняго боя, или же, опредѣливъ длину непріятельской позиціи, положить на каждыя 100 саж. позиціи по 4 орудія. Послѣдній способъ даетъ болѣе сильное вооруженіе нежели первый.

Батареи *ближняго боя* защищаютъ входы на рейдъ, т. е. противодѣйствуютъ прорыву непріятельскаго флота, рекогносцировкамъ его, высадкамъ и попыткамъ портить загражденія. На вооруженіи этихъ батарей находятся: 10-д. пушки въ 45 калибровъ (\*\*), 6-д. скорострѣльные пушки Канэ, 57-м.-м. скорострѣльные и 11- и 6-д. мортиры. Скорострѣльные пушки среднихъ калибровъ поражаютъ быстроходныя, но относительно слабо бронированныя суда противника, стремящіяся открыть путь броненосцамъ, противъ которыхъ дѣйствуютъ орудія наибольшей бронебойности (10-д. пушки въ 45 калибровъ); малаго калибра скорострѣльные пушки поражаютъ въ то же время открытыя части судовъ, небольшія суда и шлюпки, пытающіяся дѣлать промѣры или высаживать десанты.

Группировка орудій ближняго боя должна допускать сосредоточивать огонь на любой точкѣ фарватера, при условіи, чтобы непріятель не могъ уничтожить артиллерию ближняго боя по частямъ при прохожденіи мимо, или издали.

Батареи *внутренняго боя* дѣйствуютъ по судамъ, прорвавшимся мимо предшествующихъ батарей. Вооруженіе ихъ со-

---

(\*) Профессоръ генераль-маіоръ Кюи. «Долговременная фортификація на мѣстности». Курсъ Николаевской инженерной академіи, стр. 130—131.

(\*\*) Дороговизна орудія (60 000 руб. съ установкой и основаніемъ) и боеваго комплекта (200 выстрѣловъ—140 000 руб.) не позволяютъ достаточно пользоваться его дальностью, почему изъ этого орудія избѣгаютъ стрѣлять на дистанціи больше 3 верстъ, предпочитая стрѣлять имъ навѣрняка.

стоитъ какъ изъ орудій и мортиръ среднихъ калибровъ, такъ и изъ бронебойныхъ пушекъ большихъ калибровъ; въ этомъ случаѣ по большей части довольствуются тѣми мортирами и пушками, которыя участвовали уже въ отраженіи дальней и ближней атакъ и прорыва. Необходимо здѣсь и присутствіе мелкихъ скорострѣльныхъ пушекъ для отраженія десантовъ.

При опредѣленіи мѣстъ для расположенія батарей слѣдуетъ избѣгать скучиванія ихъ. Батареи должны поддерживать другъ друга и равномерно обстрѣливать водное пространство, удобное для занятія непріятельскими судами, при чемъ равномерный огонь достигается не перемѣшиваніемъ орудій, а чередованіемъ батарей, вооруженныхъ различными орудіями.

Исключеніе составляютъ 57-м.-м. скорострѣльныя пушки, которыхъ необходимо имѣть не менѣе двухъ на флагбъ каждой батареи прицѣльнаго дѣйствія, для пристрѣлки (\*).

Затѣмъ надо имѣть въ виду, что пункты, возвышающіеся надъ уровнемъ моря, выгоднѣе, чѣмъ пункты низколежащіе (\*\*). Огонь низкихъ батарей можетъ поражать подводную часть судна, здѣсь же получаютъ близкіе и пологіе рикошеты и незначительныя мертвыя пространства, но зато батареи эти сильно поражаются склоняющимися и косыми выстрѣлами съ палубъ крупныхъ судовъ. Превышеніе палубъ надъ водою: броненосцевъ—20—25 ф., среднихъ судовъ—8—15 ф. и мониторовъ—3 ф.

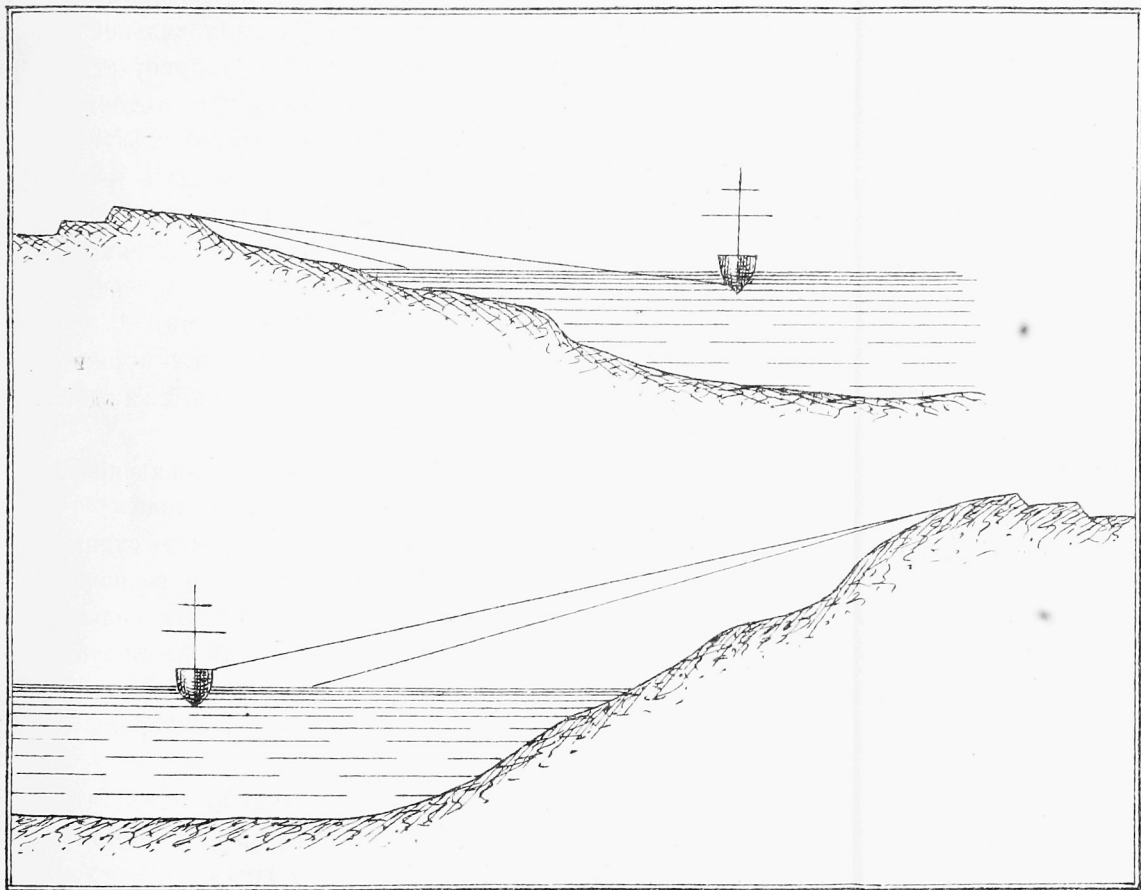
Выгода возвышенныхъ батарей заключается въ томъ, что судно въ этомъ случаѣ представляетъ большую цѣль и потому легче обстрѣливается; наклонный огонь по палубамъ превосходень, дѣйствіе даже среднихъ калибровъ опасно для судовъ, ибо энергія удара съ высоты растеть; сверхъ того высокое положеніе батарей надъ уровнемъ моря способствуетъ большей ихъ безопасности. Наболѣе выгоднымъ превышеніемъ батарей надъ уровнемъ моря считается 6—8°. Къ недостаткамъ упомянутыхъ батарей можно отнести большія мертвыя простран-

(\*) «Инженерный Журналъ» 1899 г., № 3, «Объ устройствѣ приморскихъ крепостей», Н. Буйницкій, стр. 302.

(\*\*) Профессоръ генераль-маіоръ Кки. «Долговременная фортификація на мѣстности». Курскъ Николаевской инженерной академіи, стр. 140—141.

Къ ст., СМѢШАННЫЯ МОРСКІЯ ЭКСПЕДИЦІИ.

Схема  
Береговыхъ батарей низкихъ и возвышенныхъ.



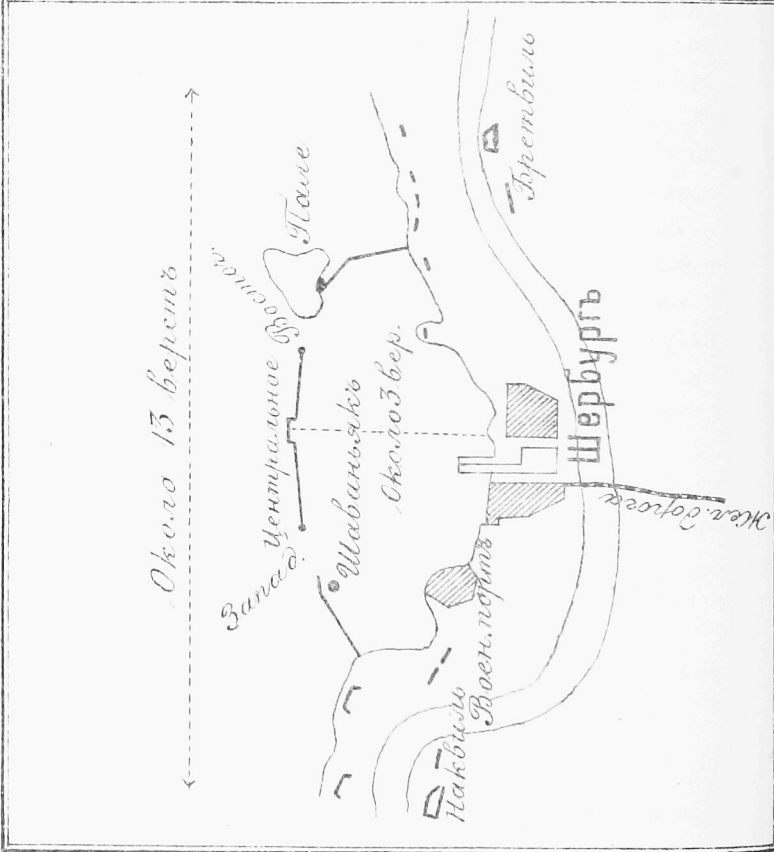
ТИПО-ЛИТ. М. М.





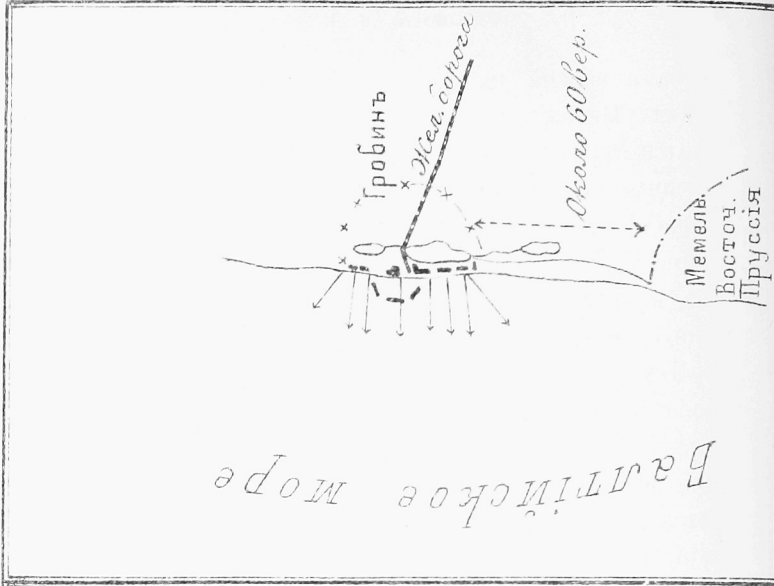
Схема

вышней обороны Шербурга.



Схема

вышней обороны Либавы.





ства и весьма далекіе рикошеты или полное отсутствіе послѣднихъ. Изложенные недостатки возвышенныхъ батарей, однако, почти ступшеваются передъ положительными качествами, присущими этимъ батареямъ. Иногда, чтобы сочетать выгоды высокихъ и низкихъ батарей, ихъ располагають ярусами одна подъ другой, такъ напр. въ Спеціи батарея Фальканара находится надъ уровнемъ моря на 100 м. и тутъ же внизу, въ 50 м. выше моря, лежитъ батарея Санта-Тереза.

Все сказанное до сихъ поръ о береговыхъ батареяхъ относилось къ тому случаю, когда онѣ обезпечивали входъ на закрытый рейдъ; остается сказать нѣсколько словъ о примѣненіи ихъ къ оборонѣ открытаго рейда. Въ послѣднемъ случаѣ, несмотря на дороговизну искусственныхъ подводныхъ основаній, приходится возводить батареи въ морѣ. При подобныхъ работахъ, во избѣжаніе излишнихъ расходовъ, не упускають пользоваться островами, отмелями и молами; батареи выносятся въ море отъ 3 до 5 верстъ. Къ числу приморскихъ крѣпостей съ вынесенными въ море батареями относятся, между прочимъ, во Франціи Шербургъ и у насъ Либава. Приложенныя схемы этихъ крѣпостей уяснятъ идею обороны открытаго рейда.

Различныя тактическія задачи, выпадающія на долю береговой артиллеріи, и значительное разнообразіе въ устройствѣ и вооруженіи судовъ не позволяютъ остановиться на какомъ-нибудь одномъ универсальномъ образцѣ береговаго орудія. Стремясь къ сокращенію числа образцовъ и отказываясь въ настоящее время отъ орудій, калибры коихъ достигаютъ 17, 15 и 12 д. (\*), современная береговая артиллерія все же, какъ мы видѣли, насчитываетъ не менѣе восьми образцовъ наиболѣе распространенныхъ и необходимыхъ орудій (\*\*), именно: пушки 11-д., 10-д., 9-д., 6-д. осадныя, 6-д. Канэ, 57-м.-м. скорострѣльныя и мортиры 11-д. и 9-д.

Главнѣйшія характерныя данныя, касающіяся перечисленныхъ орудій, помѣщены ниже въ особой таблицѣ.

(\*) «Инженерный Журналь» 1896 г., № 12, «Атака и оборона береговъ» А. С., стр. 1383—1424.

(\*\*) Тотъ же журналь 1899 г., № 2, «Объ устройствѣ приморскихъ крѣпостей», Н. Буйвицкій, стр. 160—163.

## ТАБЛИЦА

ГЛАВНѢЙШИХЪ ДАННЫХЪ, ОТНОСЯЩИХСЯ ДО СОВРЕМЕННЫХЪ БЕРЕГОВЫХЪ ОРУДИЙ.

НАИМЕНОВАНИЕ ОРУДИЙ.	Вѣсъ въ фунтахъ:		Начальная скорость въ футахъ въ секунду.	Число выстрѣловъ въ часъ.	Толщина пробиваемой брони въ дюймахъ на дистанціи:						ПРИМѢЧАНІЯ.
	заряда.	снаряда.			500 саж.	1 500 саж.	3 000 саж.	3 500 саж.	4 000 саж.	5 000 саж.	
10-д. пушка въ 45 калибровъ длиною . . . . .	200	550	2 550	12	23	18	12	10	9	8	1) Дистанція показана въ 7-ф. саженьяхъ
6 д. скорострѣльная пушка (Канэ) въ 45 калибровъ длиною . . . . .	25	101	2 500	300	11	6,5	3	2,8	2,7	—	
11-д. пушка въ 20 калибровъ длиною . . . . .	128	545	1 500	10	9	6,5	5	4,6	4,3	3	2) Положеніе пробиваемой брони взято: для пушекъ — вертикальное, для мортиръ — горизонтальное.
9-д. пушка въ 20 калибровъ длиною . . . . .	71	305	1 400	15	7	5	4	3,5	3,2	2,8	
6-д. пушка въсомъ въ 190 пуд . . . . .	22	92	1 450	40	4,4	3,2	—	—	—	—	
57-м -м. скоростр. пушка.	—	6,75	1 830	600	2	1,2	—	—	—	—	
11 д. мортира. . . . .	50	610	1 055	8	1,5	2,8	4,2	4,4	4	—	
9-д. мортира. . . . .	32	270	1 035	15	1	1,7	3	3,7	—	—	

Остается сказать нѣсколько словъ относительно установки береговыхъ пушекъ (\*). Не вдаваясь въ детали этого вопроса, замѣтимъ лишь, что пушки эти устанавливаются такимъ образомъ, чтобы онѣ могли дѣйствовать не только по прорывающимся и прорвавшимся судамъ, но могли бы оказывать также содѣйствіе и сухопутной оборонительной линіи. Для выполненія перечисленныхъ задачъ береговыя орудія должны имѣть круговой обстрѣлъ и открытую установку. Открытая установка на берегу, не представляя большой опасности, вслѣдствіе малой мѣткости судовой артиллеріи, весьма желательна въ виду тѣхъ крайне подвижныхъ цѣлей, по которымъ приходится стрѣлять береговой артиллеріи.

Отличительная черта приморской крѣпости отъ сухопутной состоитъ въ томъ, что она подвержена неожиданному нападенію непріятеля, чего никогда не бываетъ съ крѣпостью сухопутною. Затѣмъ, въ то время какъ сухопутная крѣпость имѣетъ въ своемъ распоряженіи резервъ крѣпостныхъ орудій, для отраженія разныхъ случайностей, приморская крѣпость такого резерва не имѣетъ. Между тѣмъ экстренная надобность въ резервѣ можетъ представиться почти столь же часто, какъ и при сухопутной оборонѣ, ибо флотъ противника, обладая подвижностью, можетъ по произволу сосредоточиваться противъ той или другой части оборонительной линіи (\*\*). Къ сожалѣнію, вѣсь и неподвижная установка береговыхъ орудій сильно тормозятъ осуществленію идеи резерва въ приморскихъ крѣпостяхъ. Англійской службы инженеръ Girouard (\*\*\*) предлагалъ утилизировать желѣзныя дороги для сосредоточенія артиллерійскихъ орудій въ извѣстномъ пунктѣ съ цѣлью противодействовать непріятельской судовой артиллеріи и высадкѣ. Опыты, произведенные англичанами въ Дели съ 40-фн. орудіями, вѣсомъ около 100 пуд., подтвердили, что можно стрѣ-

(\*) «Инженерный Журналъ» 1899 г., № 2, «Объ устройствѣ приморскихъ крѣпостей». Н. Буйницкій, стр. 160—163.

(\*\*) «Крѣпости и крѣпостныя желѣзныя дороги» профессоръ Николаевской инженерной академіи К. Величко, стр. 186, 187—190.

(\*\*\*) «Инженерный Журналъ» 1891 г., № 12, «О примѣненіи желѣзныхъ дорогъ къ береговой оборонѣ и защитѣ портовъ» ст. Л. Бр—а.—П. С. Влюхъ «Будущая война въ техническомъ, экономическомъ и политическомъ отношеніяхъ», т. III., стр. 198—199.

лять изъ орудій, установленныхъ на желѣзнодорожныхъ платформахъ. Однако, въ послѣдствіи такіе же опыты, но въ болѣе широкихъ размѣрахъ и съ болѣе громоздкими орудіями, убѣдили, что *береговья* орудія не способны къ передвиженію по желѣзнымъ дорогамъ, и въ настоящее время большинство инженеровъ, въ томъ числѣ и полковникъ Величко, могущій считаться авторитетомъ въ вопросахъ долговременной фортификаціи,—положительно отрицаютъ возможность перемѣщенія на желѣзнодорожныхъ поѣздахъ береговыхъ орудій.

Пользованіе желѣзными дорогами въ приморскихъ крѣпостяхъ должно быть направлено въ соединенію береговыхъ батарей между собою, съ запасными погребами, съ пристанями и съ государственною желѣзнодорожною станціей, ибо современную крѣпость едва ли можно признать когда-нибудь достигнутою полною боевой готовностію. Почти ежегодно приходится мѣнять или орудія, или установки, или же пополнять снабженіе батарей огнестрѣльными припасами и переснаряжать бомбы. Если вспомнить, что снаряды береговыхъ орудій вѣсятъ до 15 пуд., а установочныя части и самыя орудія—до 2 000 и болѣе пудовъ, то необходимость постоянной желѣзной дороги станетъ очевидною.

Употребляемая въ этихъ случаяхъ желѣзная дорога бываетъ постоянной и переносной колес; при наличіи въ крѣпости той и другой системы, онѣ должны быть одной ширины.

Не признавая возможнымъ строить для береговыхъ орудій подвижныя резервныя батареи на сушѣ, полковникъ Величко проектируетъ пловучія батареи. Для примѣненія такихъ батарей необходимо имѣть вдоль береговой оборонительной линіи каналъ, сообщающійся съ внутренними водами и отдѣленный отъ моря косою или волноломомъ, замѣняющимъ брустверъ.

Пловучая батарея помѣщается на особо построенномъ для того плоту или на старомъ военномъ суднѣ, наружный бортъ котораго усилён броней. Преимущество этихъ батарей не трудно усмотрѣть: оборона быстро и легко можетъ быть усилена на любомъ изъ своихъ участковъ, вслѣдствіе чего не представляется опаснымъ уменьшить число постоянныхъ береговыхъ батарей.

Такъ какъ приморская крѣпость относится къ числу самыхъ

дорогихъ фортификаціонныхъ сооруженій, то въ помощь имъ возводятъ отдѣльные форты, батареи и укрѣпленныя позиціи; послѣднія устраняются обыкновенно на путяхъ, ведущихъ къ какому-нибудь пункту, могущему получить въ военное время, при извѣстныхъ обстоятельствахъ, важное значеніе. Эти позиціи избираются еще въ мирное время, тогда же составляются проекты занятія ихъ войсками и успленія фортификаціонными сооружениями.

Такимъ образомъ, перечисленныя второстепенныя сооруженія уменьшаютъ расходъ государства по укрѣпленію морской границы и служатъ необходимымъ дополненіемъ къ приморскимъ крѣпостямъ, возводимымъ лишь на пунктахъ стратегической важности.

Въ Германіи (\*) сѣверное побережье защищено слѣдующими укрѣпленіями: Вильгельмстафенъ—у входа въ бухту Яде; Гестемюнде и друг.—при устьяхъ Эльбы; укрѣпленія о-ва Гельголанда, играющаго роль передоваго наблюдательнаго поста по отношенію къ бухтѣ Яде и устьямъ Везера и Эльбы; Киль, оборона котораго ограничивается приморскими укрѣпленіями (Фридрихсортъ и 2 форта); укрѣпленія Свинемюнде; укрѣпленія Нейфарвассера у устьевъ Вислы; укрѣпленія Пилавы и Мемеля, прикрывающія входъ въ Фришъ-гафъ и Куршъ-гафъ. Во Франціи (\*) морская граница имѣетъ протяженіе около 2 700 к.-м. (2 532 верстъ) и обороняется почти непрерывнымъ рядомъ укрѣпленныхъ пунктовъ; при чемъ только главнѣйшіе военные и торговые порты защищаются сильными крѣпостями, для противодѣйствія же десантамъ ограничиваются береговыми батареями, которыя разсѣяны по всему побережью. Въ послѣдніе годы, однако, большинство прежнихъ низменныхъ батарей постепенно замѣняется меньшимъ числомъ возвышенныхъ и долговременныхъ укрѣпленій.

Перейдемъ теперь къ разсмотрѣнію средствъ, служащихъ

---

(\*) «Сборникъ новѣйшихъ свѣдѣній о вооруженныхъ силахъ въ европейскихъ и азіатскихъ государствахъ». Изданіе 15-е военно-ученаго комитета Главнаго Штаба, стр. 94 и 146.

для загражденія обороняемыхъ водныхъ пространствъ. Среди нихъ первое мѣсто занимаютъ мины.

Подводныя мины рѣзко раздѣляются на два типа: на мины самодѣйствующія и на мины обсерваціонныя, т. е. взрываемаыя по желанію, силою электрическа готока. Перваго рода мины устанавливаются, когда желательно абсолютно преградить доступъ къ извѣстному пункту, не заботясь объ оставленіи прохода своимъ судамъ; мины втораго типа устанавливаются, когда желаютъ сохранить свободный доступъ своимъ судамъ.

Для удержанія минъ на мѣстѣ практикуются, главнымъ образомъ, два способа: мина становится непосредственно на дно моря (при глубинѣ, не превышающей 50 ф., такія мины называются донными), или же мины съ помощью якоря устанавливаются на извѣстной глубинѣ, — такъ называемыя, пловучія мины.

Обыкновенно мины разстанавливаются въ нѣсколько линій, въ шахматномъ порядкѣ, и съ соблюденіемъ условія, чтобы разстояніе между сосѣдними минами не было бы меньше извѣстнаго предѣла, ибо, если переступить таковой, то при взрывѣ одной мины, будутъ взрываться или повреждаться сосѣднія.

Для того, чтобы непріятель не могъ выловить мины, загражденія эти всегда находятся подъ обстрѣломъ артиллеріи, стоящей на берегу.

Дѣйствительность подводныхъ минъ настолько велика, что во время американской междоусобной войны конфедераты съ помощью ихъ устранили вредное вліяніе слабости своихъ силъ по сравненію съ федеральнымъ флотомъ.

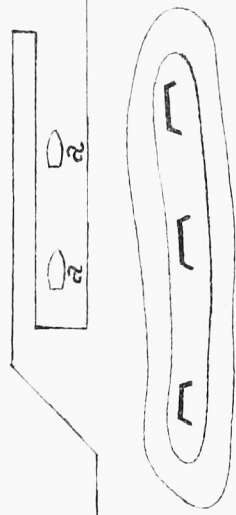
Во время Испано-Американской войны испанцы загородили входъ въ Сантъ-Яго двумя рядами донныхъ минъ, и, какъ извѣстно, американцы не рисковали прорывать загражденія.

Прибѣгая къ помощи минъ, необходимо имѣть въ виду, что ихъ слѣдуетъ ставить незадолго до употребленія, такъ какъ, находясь долго въ водѣ, онѣ даютъ нерѣдко отказы, происходящіе оттого, что даже незначительное измѣненіе горизонта воды влечетъ разстройство въ ихъ снаряженіи и проводникахъ.

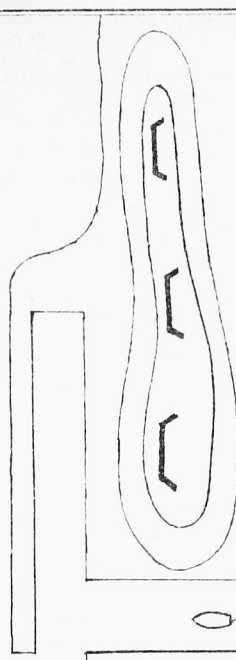
Кромѣ самодѣйствующихъ и обсерваціонныхъ минъ, при бе-

Схема  
примѣненіи плавучихъ резервныхъ батарей.

Открытое море



а - плавучія батареи.



Каналъ, соединяющийся съ внутренними водами.







Схема  
14-д. мины Уайтхеда.



- 1- Ударное отдѣленіе съ предохранительнымъ аппаратомъ.
- 2- Зарядное отдѣленіе.
- 3- Воздушное \_\_\_\_\_
- 4- Гидростатическое \_\_\_\_\_
- 5- Машинное \_\_\_\_\_
- 6- Кормовое отдѣленіе (гребной валъ и винтъ).

реговой войнѣ употребляются еще самодвижущіяся мины, въ ряду которыхъ первое мѣсто по своей распространенности занимаютъ мины Уайтхеда (\*). Идея устройства этой мины слѣдующая. Она имѣетъ два руля: одинъ вертикальный—устанавливается передъ выстрѣломъ и удерживаетъ мину въ избранномъ направленіи, другой горизонтальный—служитъ для удержанія мины на желательной глубинѣ; въ хвостѣ мины дѣйствуетъ винтъ; корпусъ состоитъ изъ шести отдѣлений: первое — ударное, второе — зарядное, третье—помѣщеніе для сжатого воздуха, четвертое — гидростатическое, служатъ регуляторомъ для углубленія мины подъ водой, пятое—машинное и послѣднее вмѣщаетъ гребной валъ съ укрѣпленнымъ на немъ винтомъ (винтъ двойной). Мина можетъ быть выстрѣлена съ берега, съ военнаго судна или даже со шлюпки; для стрѣльбы пользуются особымъ миннымъ аппаратомъ. Приготовленная мина для выстрѣла вводится въ минный аппаратъ, откуда выбрасывается сжатымъ воздухомъ или взрывомъ пороха. Направленіе минѣ придается пока она находится въ трубѣ аппарата. При выстрѣлѣ мина задѣваетъ за особый выступъ крючкомъ; послѣдній, откидываясь, открываетъ доступъ сжатому воздуху въ машину мины, которая и начинаетъ работать. Съ этого момента мина движется самостоятельно по направленію, которое ей было придано передъ выстрѣломъ. Направленіе будетъ прямолинейное, если выстрѣлившій мину установилъ вертикальный руль прямо, если же руль повернуть въ ту или въ другую сторону, то мина опишетъ нѣкоторую дугу. Вѣсъ 14-д. мины Уайтхеда — около 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуд. Наибольшая дальность попаданія самодвижущихся минъ не превышаетъ версты. Главный недостатокъ этихъ минъ состоитъ въ томъ, что на вѣроятность ихъ попаданія оказываетъ значительное вліяніе движеніе воды и предмета цѣли. Для устраненія сказаннаго недостатка въ настоящее время начали строить управляемыя мины, которыя можно двигать

---

(\*) Бліохъ. «Будущая война въ техническомъ, экономическомъ и политическомъ отношеніяхъ», т. III, стр. 93—109 и «Артиллерія», сравнительный курсъ, читанный въ Николаевской академіи Генеральнаго Штаба, генераль-маіоръ Поточкій, стр. 39.

на разстояніи до 1½ верстъ. Послѣднія мины не имѣли еще за собой боеваго опыта.

Кромѣ минъ, для задержанія судовъ непріятельскаго флота употребляются ряжевыя загражденія, боны, цѣпи, канаты, плоты и проч.

Изъ всѣхъ этихъ мѣръ наибольшаго вниманія заслуживаютъ ряжевыя загражденія, на которыхъ мы и остановимся нѣсколько подробнѣе.

Ряжи состоятъ изъ подводныхъ плотинъ или изъ затопленныхъ нагруженныхъ камнемъ судовъ; если глубина не особенно велика, то затопленные суда совершенно запрутъ входъ противнику, такъ какъ уничтожить или расчистить такое загражденіе крайне трудно и требуетъ много времени. вмѣстѣ съ симъ устройство ряжей изъ судовъ весьма удобно, такъ какъ можно держать наготовѣ нагруженные камнемъ суда и только въ минуту необходимости приступить къ устройству загражденія, не портя напрасно фарватера. Сочетаніе разсмотрѣнныхъ пассивныхъ элементовъ обороны облегчаетъ и вмѣстѣ съ тѣмъ удешевляетъ таковую, такъ какъ, повторяю, уменьшаетъ число приморскихъ крѣпостей, замѣняя ихъ укрѣпленными позиціями и разнаго рода загражденіями.

Къ активной оборонѣ относятся дѣйствія флота на морѣ и сухопутныхъ силъ на сушѣ.

Лучшею обороной берега, конечно, будетъ флотъ. командующій моремъ, т. е. флотъ такой силы, который могъ бы не допустить вторженія непріятеля въ отечественныя воды.

«Наша первая оборона» — писалъ Нельсонъ въ 1801 г. — «возлѣ непріятельскихъ портовъ: и при тѣхъ предосторожностяхъ, какія приняло адмиралтейство, снарядивъ столь почтенную силу, какою я команду, я осмѣливаюсь выразить вполне основательную надежду, что непріятель будетъ уничтоженъ прежде, чѣмъ отойдетъ на 10 миль отъ своихъ береговъ» (\*).

---

(\*) «Вліяніе морской силы на французскую революцію и имперію 1793 — 1812 г.» Писльвованіе А. Т. Мэхена. Русскій переводъ, т. II, стр. 313.

Но такъ какъ врядъ ли флотъ всегда въ состояніи будетъ одинъ выполнять эту задачу, то является необходимымъ привлечь къ оборонѣ береговъ и сухопутныя силы.

Флотъ для защиты берега раздѣляется на двѣ части: одна имѣетъ цѣлью отыскать и разбить непріятеля въ морѣ, до подхода его къ защищаемымъ берегамъ, другая представляетъ непосредственную оборону побережья.

Флотъ, крейсерующій вдали отъ охраняемыхъ береговъ и имѣющій предметомъ своихъ дѣйствій морскія силы наступающаго противника, можетъ быть названъ стратегическимъ флотомъ въ отличіе отъ того, который предназначенъ для ближайшей обороны береговъ.

Первый пользуется большою самостоятельностью, второй раздѣляется на небольшіе отряды, входящіе въ составъ войскъ, защищающихъ опредѣленный береговой участокъ, и потому на общемъ основаніи подчиняется начальнику участка. Если стратегическій флотъ, не найдя въ морѣ непріятельской эскадры, узнаетъ вмѣстѣ съ симъ, что послѣдняя подошла къ одному изъ пунктовъ обороняемаго берега, то онъ немедленно долженъ спѣшить на помощь своимъ, дабы успѣть поддержать сравнительно слабыя морскія силы непосредственной обороны берега, состоящія въ большинствѣ случаевъ изъ миноносекъ и другихъ небольшихъ судовъ.

Поэтому стратегическій флотъ, крейсеруя, долженъ время отъ времени поддерживать связь съ берегомъ, для чего могутъ служить сигналы, почтовые голуби и посыльные суда.

Что касается сухопутныхъ войскъ, то эти войска, распределенныя по участкамъ, располагаются вдоль берега въ три линіи. Первая наблюдаетъ за моремъ и находится въ тѣсной связи съ судами ближайшей береговой обороны. Вторая линія состоитъ изъ расположенныхъ отдѣльно небольшихъ резервовъ, имѣющихъ цѣлью не допускать производства высадки на берегъ или, по крайней мѣрѣ, затруднять ее. Въ третьей линіи находятся главныя силы, предназначенныя для дѣйствія противъ десантной арміи противника, когда она высадится на берегъ.

Къ войскамъ обороняющагося, находящимся въ первой ли-

ніи и состоящимъ преимущественно изъ кавалеріи и чиновъ пограничной стражи, крайне полезно придать нѣкоторое число мѣстныхъ жителей, что облегчило бы наблюденіе за непріятельскимъ флотомъ и позволило бы уменьшить нарядъ войскъ въ сторожевую (первую) линію.

Какъ сказано было раньше, войска распредѣляются по участкамъ; величина участка зависитъ не только отъ топографіи мѣстности, но и отъ стратегическихъ и тактическихъ условій; затѣмъ, въ каждомъ участкѣ войска первой линіи располагаются вдоль берега въ видѣ отдѣльныхъ небольшихъ постовъ. Разстояніе между постами трудно опредѣлить заранѣе, важно только одно — чтобы между двумя постами не было такого участка моря, которое не наблюдалось бы съ котораго-нибудь изъ нихъ.

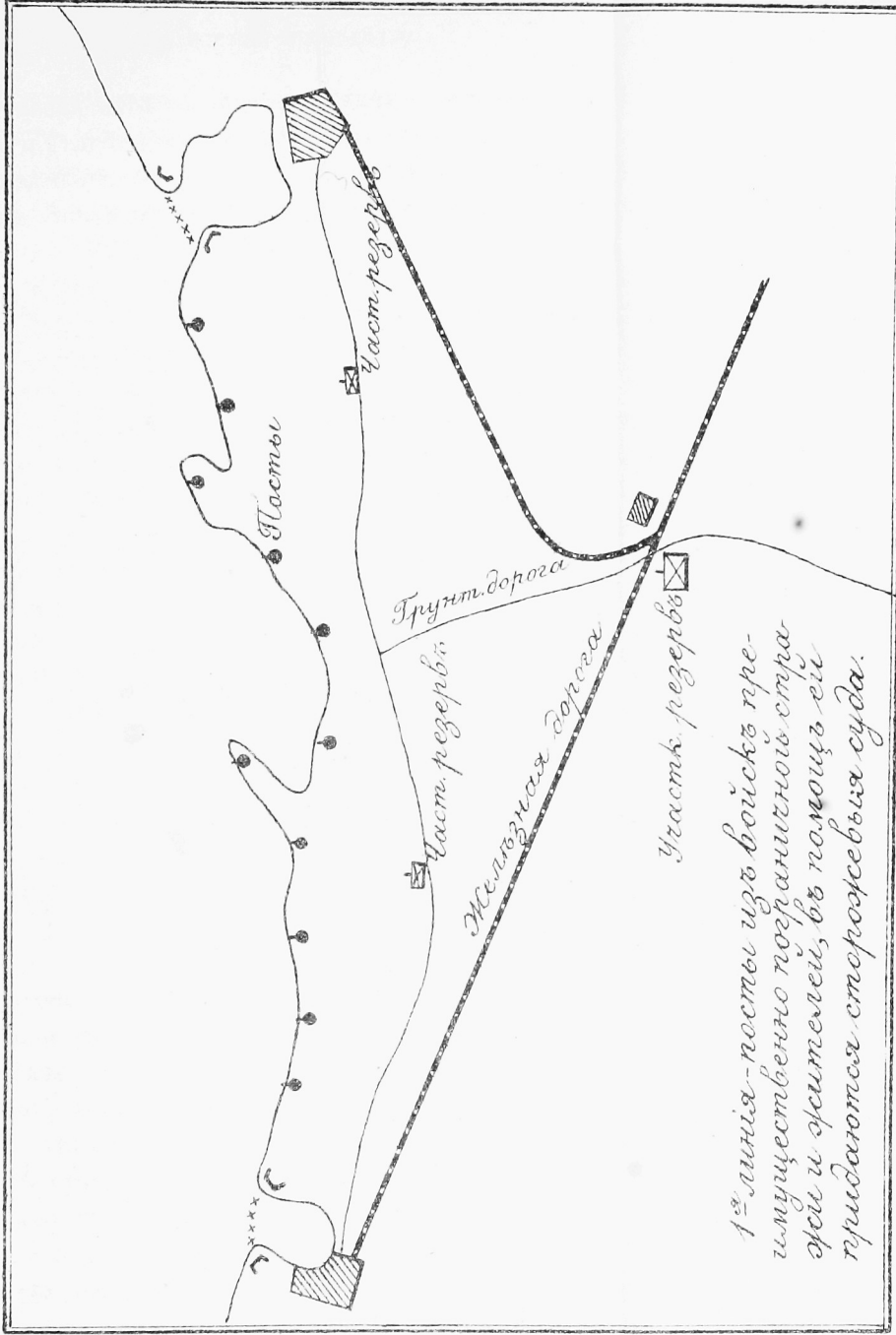
Во время Восточной войны, при оборонѣ балтійскихъ береговъ посты у насъ были расположены между Петербургомъ и Выборгомъ на разстояніи отъ 3 до 5 верстъ, а между Ораниенбаумомъ и Нарвою — отъ 5 до 8 верстъ. Посты сторожевой линіи должны находиться въ самой тѣсной связи какъ съ ближайшею морскою обороною, такъ и съ частями войскъ, находящимися во второй линіи. Поддержаніе связи и оборона берега много облегчится примѣненіемъ телеграфа, телефона, электрическихъ фонарей, воздушныхъ шаровъ, желѣзныхъ дорогъ, оптическихъ сигналовъ и проч.

Служба на постахъ будетъ состоять въ наблюденіи за непріателемъ и въ своевременномъ пзвѣщеніи о появленіи его; заранѣе должна быть выработана и точно опредѣлена система передачи свѣдѣній съ поста. На нѣсколько постовъ одинъ, гдѣ находится офицеръ, назначается главнымъ, и сюда старшіе съ подвѣдомственныхъ постовъ направляютъ свои донесенія и отсюда же получаютъ приказанія.

Въ тылу сторожевой линіи располагается 2-я линія войскъ, тоже распредѣленная по участкамъ береговой обороны. Войска 2-й линіи, состоящія изъ небольшихъ резервовъ, помимо своего прямого назначенія — оказывать противодѣйствіе высадкѣ противника, вмѣстѣ съ тѣмъ должны смѣнять войска

Схема

расположенія сухопутныхъ войскъ обороняющагося.



1<sup>я</sup> линия-посты изъ войскъ преимущественно пограничной стражи и охотелей, въ помощь ей придается сторожевые суда.





1-й линіи, для того, чтобы дать послѣднимъ возможность нѣсколько отдохнуть отъ утомительной сторожевой службы.

Въ составъ войскъ 2-й линіи необходимо включить артиллерию, которая придастъ имъ болѣшую самостоятельность при встрѣчѣ съ десантнымъ отрядомъ.

Общій участковый резервъ, находящійся въ 3-й линіи, долженъ быть расположенъ такъ, чтобы, прикрывая доступы къ важнымъ пунктамъ обороны, онъ былъ въ состояніи прийти на помощь впереди находящимся войскамъ.

Относительно дѣйствій главныхъ силъ необходимо имѣть въ виду чрезвычайную осторожность въ высылкѣ подкрѣпленій въ угрожаемому пункту. Непріятель всегда предприметъ демонстрацію, и начальникъ обороны долженъ обладать хорошимъ глазомѣромъ, чтобы не быть введеннымъ въ обманъ ловкимъ противникомъ.

Основательное знаніе удобныхъ пунктовъ для высадки и времени, потребнаго на сосредоточеніе войскъ къ каждому изъ этихъ пунктовъ, много поможетъ начальнику въ рѣшеніи трудной задачи по оборонѣ берега.

*Благоразумное выжиданіе сначала и обращеніе къ самымъ рѣшительнымъ дѣйствіямъ потомъ, когда достоверно опредѣлится пунктъ высадки — вѣрнѣйшее средство къ парализованію демонстрацій противника (\*).*

Такъ какъ обыкновенно атакующій будетъ сильнѣе обороняющагося, то послѣднему необходимо особенно тщательно слѣдить за противникомъ, чтобы успѣть воспользоваться каждаымъ неблагоприятнымъ для него обстоятельствомъ.

Въ наиболѣе тяжеломъ положеніи атакующій будетъ: 1) въ то время, когда авангардъ экспедиціи переправляется съ большихъ судовъ на берегъ, ибо во время этой операціи часть боевыхъ судовъ стоитъ на якорѣ, прикрывая десантъ; почти всѣ боевыя суда передали свои паровыя катера и шлюпки на транспорты и отдѣлили часть своихъ командъ въ десантъ; словомъ, число боевыхъ единицъ, способныхъ вступить въ бой, уменьшилось какъ въ качественномъ, такъ и въ коли-

(\*) Г. Лееръ. «Стратегія», часть III, стр. 169.

чественномъ отношеніи и, 2) когда авангардъ приблизится къ берегу и начнетъ выходить на него.

Первымъ случаемъ долженъ воспользоваться флотъ обороны, вторымъ — сухопутныя войска обороняющагося.

Затѣмъ остается упомянуть, что обороняющійся долженъ всегда всѣ свои дѣйствія согласовывать съ имѣющимъ въ его распоряженіи временемъ, для чего надо умѣть пользоваться различными признаками. Для грубыхъ расчетовъ полковникъ Орловъ рекомендуетъ слѣдующія соображенія: съ момента появленія на горизонтѣ рангоута судовъ противника до яснаго обнаруженія цѣлага судоваго корпуса можетъ пройти  $\frac{1}{2}$ —1 часъ; разстановка позиціонныхъ буйковъ можетъ быть окончена черезъ полчаса послѣ отчетливаго появленія судовъ на горизонтѣ; выстраиванье боевыхъ судовъ и транспортовъ на позиціи для производства десанта займетъ врядъ ли менѣе получаса; наконецъ, на переправу авангарда съ транспортовъ на берегъ надо положить около часа времени. Такимъ образомъ, на все перечисленное потребуется  $2\frac{1}{2}$ —3 часа времени. Конечно, данная эта не точна, ибо въ каждомъ частномъ случаѣ всѣ слагаемыя будутъ зависѣть отъ многихъ условій, какъ-то: отъ состоянія погоды, глубины моря близъ берега, въ зависимости отъ чего флотъ становится ближе или дальше отъ берега, отъ числа паровыхъ катеровъ, десантныхъ средствъ и проч.

Непремѣннымъ основаніемъ для успѣха обороны слѣдуетъ поставить, чтобы во главѣ каждаго участка находился одинъ отвѣтственный начальникъ всѣхъ силъ и средствъ обороны. Согласно положенію объ устройствѣ береговой обороны во Франціи, тамъ все побережье еще въ мирное время раздѣлено на отдѣлы и начальнику отдѣла подчиняются всѣ сухопутныя войска и флотъ, назначенные для береговой защиты отдѣла. Въ Германіи къ числу особыхъ мѣръ для защиты побережья относятъ (\*): а) установленіе сообщенія существующей береговой телеграфной сѣти съ маячными башнями или другими

(\*) «Приморскія и другія стратегическія желѣзныя дороги въ тылу ихъ находились». Полковникъ фонъ-Вендрихъ.

пунктами, пригодными для устройства наблюдательныхъ постовъ, при посредствѣ электрическихъ проводовъ, оптическихъ телеграфовъ, конныхъ вѣстовыхъ и проч.; б) мѣропріятія для затрудненія ориентированія и свободнаго движенія непріятельскаго флота, при посредствѣ удаленія барокъ, тушенія маячныхъ огней и загражденія устьевъ рѣкъ; в) учрежденіе приморской стражи въ дополненіе къ наблюдательнымъ постамъ; г) устройство морскихъ батарей и другихъ сооруженій въ такихъ мѣстахъ, которыя наиболѣе удобны для десанта, какъ дополненіе къ существующимъ въ мирное время приморскимъ укрѣпленіямъ; д) рекомендуется съ тактической точки зрѣнія располагать крупныя части войскъ (дивизіи, бригады) въ узловыхъ желѣзнодорожныхъ пунктахъ, которые ближе подходятъ къ морскому берегу; вообще войсковыя части имѣется въ виду располагать въ зависимости отъ вѣроятной опасности той или другой части побережья.

Расположеніе войскъ и вообще вся организація обороны должна быть строго согласована съ путями сообщенія, которыми располагаетъ обороняющійся. Чѣмъ лучше дороги и чѣмъ больше ихъ, тѣмъ скорѣе можно сосредоточить войска къ пункту высадки непріятеля, и потому ихъ можно съ меньшимъ рискомъ держать дальше отъ берега, а слѣдовательно, и болѣе сосредоточенными.

Наибольшее значеніе для быстроты сосредоточенія войскъ, конечно, имѣютъ желѣзныя дороги, но при пользованіи ими надо имѣть въ виду, что желѣзныя дороги ускоряютъ передвиженіе на всѣхъ разстояніяхъ только такихъ незначительныхъ силъ, какъ баталіонъ, для большихъ же силъ желѣзныя дороги будутъ только тогда выгодны, когда время, потраченное на погрузку и разгрузку войскъ, окупится быстротою передвиженія, что будетъ не всегда; такъ, напримѣръ, корпусъ 2-дивизионнаго состава со всѣми вспомогательными учрежденіями потребуетъ для своей перевозки 120 поѣздовъ, а такъ какъ при двуколейной желѣзной дорогѣ въ день можно отправлять 12 поѣздовъ, то на погрузку такого корпуса потребуются 10 дней, въ теченіе котораго онъ можетъ пройти 200 верстъ (\*).

(\*) Г. Лееръ. «Стратегія», ч. II, стр. 66.

Рационально устроенная желѣзнодорожная сѣтъ должна состоять изъ двуколейной линіи, идущей вдоль берега, и изъ нѣсколькихъ желѣзнодорожныхъ путей, соединяющихъ береговую линію съ общео сѣтью желѣзныхъ дорогъ, находящихся внутри государства. Двуколейный путь, пролегающій вдоль берега, выгоднѣе одноклейнаго въ томъ отношеніи, что здѣсь по одному пути можно перевозить войска и матеріальную часть, а по другому пути направлять порожніе поѣзда. При правильно устроенной желѣзнодорожной сѣти обороняющійся будетъ въ состояніи не только быстро перебрасывать войска вдоль берега въ зависимости отъ появленія непріятельскаго флота, но въ состояніи будетъ съ достаточною быстротой притягивать и резервы изъ мѣстностей, прилегающихъ къ театру военныхъ дѣйствій.

Желѣзнодорожная сѣтъ въ Германіи имѣетъ въ своемъ составѣ не только приморскую линію, пролегающую непрерывно вдоль всего морскаго берега, слѣдуя всѣмъ его изгибамъ, но даже въ нѣкоторыхъ мѣстахъ имѣется нѣсколько линій ей параллельныхъ съ частыми поперечными (перпендикулярно къ морскимъ) соединеніями съ главною линіей: Кенигсбергъ—Диршау—Берлинъ—Гамбургъ—Бременъ—Ганноверъ—Дюссельдорфъ; затѣмъ станціи посадки войскъ соотвѣтственнымъ образомъ подготовлены, удобно проведена система дислокаціи войскъ и съ особою тщательностью разработанъ графикъ наибольшаго числа воинскихъ поѣздовъ, допускаемыхъ приморскою сѣтью желѣзныхъ дорогъ. Во Франціи въ кампанію 1870—71 гг. приморскія желѣзныя дороги состояли изъ отдѣльныхъ, не связанныхъ другъ съ другомъ, участковъ. Такіе важные пункты какъ Гавръ, Шербургъ и Брестъ, не имѣли общей связи. Въ настоящее время всѣ эти пробѣлы въ приморскихъ дорогахъ устранены и весь берегъ Франціи обезпеченъ непрерывнымъ желѣзнодорожнымъ сообщеніемъ.

Чтобы покончить съ желѣзными дорогами, необходимо упомянуть еще о возможности пользоваться ими въ бою. Отрицая перевозку на желѣзнодорожныхъ поѣздахъ батарей изъ береговыхъ орудій, напротивъ, въ будущемъ надо ожидать появленія на полѣ битвы желѣзнодорожныхъ батарей изъ орудій по-

левыхъ и осадныхъ (не слишкомъ тяжелыхъ). Конечно, это возможно будетъ тамъ, гдѣ пролегаетъ готовая уже колея. Примѣры пользованія съ этою цѣлью желѣзною дорогой даетъ намъ Англія. Въ 1882 г., во время Англо-Египетской экспедиціи, англичане 28-го августа, въ бою подъ Кассасина, съ успѣхомъ стрѣляли изъ Крушовскаго орудія, поставленнаго на желѣзнодорожную платформу, передняя часть которой прикрыта была брустверомъ изъ земляныхъ мѣшковъ. Вообще этотъ приѣмъ вооруженія желѣзнодорожныхъ поѣздовъ въ упомянутую экспедицію не разъ былъ примѣняемъ англичанами.

Итакъ, желѣзная дорога играетъ весьма важную роль въ оборонѣ, но въ виду того, что сооруженіе ея стоитъ дорого, не всегда представляется возможнымъ проводить ее тамъ, гдѣ требуютъ этого лишь военныя соображенія, не поддерживаемыя коммерческими интересами страны. Поэтому-то необходимо самымъ тщательнымъ образомъ отнестись къ разработкѣ обыкновенныхъ дорогъ, связывающихъ удобные для высадки пункты съ крѣпостями, съ будущими укрѣпленными позиціями и вообще съ мѣстами сосредоточенія войскъ и матеріальныхъ средствъ обороны.

Проведеніе достаточнаго числа какъ упомянутыхъ выше дорогъ, такъ и дорогъ параллельныхъ берегу, будетъ служить однимъ изъ самыхъ надежныхъ средствъ для быстрого сосредоточенія войскъ навстрѣчу противнику, а слѣдовательно, будетъ однимъ изъ лучшихъ средствъ для обезпеченія успѣха обороны.

Если въ районѣ обороны, въ направленіи перпендикулярномъ фронту послѣдней протекаетъ судоходная рѣка, то какъ сосредоточеніе войскъ, такъ и доставка матеріальной части значительно облегчатся, ибо, какъ извѣстно, рѣки составляютъ лучшія коммуникаціонныя линіи, если только время года позволяетъ ими пользоваться. Дѣйствительно, желѣзнодорожный поѣздъ, состоящій изъ 30 вагоновъ, поднимаетъ 18 000 пуд., тогда какъ подъемная сила обыкновенной рѣчной барки—около 10 000 пуд., и одинъ пароходъ средней силы буксируетъ за разъ 4—5 такихъ барокъ, т. е. 40 000—50 000 пуд.

Для иллюстраціи теоріи обороны береговъ рассмотримъ

мѣры, принятыя Суворовымъ въ 1778 г., при оборонѣ крымскаго побережья, а также упомянемъ въ самыхъ общихъ чертахъ про организацію обороны, предпринятую англичанами въ ожиданіи десанта Наполеона въ 1803—1805 гг.

Въ 1778 г. на Суворова съ отрядомъ въ составѣ четырехъ бригадъ пѣхоты и конницы (12 пѣхотныхъ, 2 драгунскихъ и 3 гусарскихъ полковъ) съ донскими и малороссійскими казаками при 28 полевыхъ орудіяхъ возложено было возстановить спокойствіе въ Крыму, воспрепятствовать высадкѣ турокъ, а въ случаѣ таковой, не допустить вторженія ихъ вглубь страны.

Черное море находилось въ рукахъ непріятеля. У насъ имѣлась весьма слабая Азовская флотилія, къ тому же лишь условно подчиненная Суворову.

Сущность распоряженій Суворова по оборонѣ, выполненной имъ блестяще во всѣхъ отношеніяхъ, сводились къ слѣдующему (\*):—

1) Весь берегъ Крыма раздѣленъ былъ на четыре главные отдѣла, соотвѣтственно раздѣленію войскъ Суворова на четыре бригады: первый отдѣлъ шелъ отъ устья р. Булганакъ на Евпаторію, дальше по береговой линіи на Перекопъ, вдоль Сиваша до Чандара, откуда по направленію къ укрѣпленію Мамаѣ, бывшему внутри края, до Яйлы. Этотъ отдѣлъ былъ самый большой и вмѣстѣ съ тѣмъ, наименѣе важный въ стратегическомъ отношеніи. Второй отдѣлъ простирался отъ Судака до Ахтіарской бухты (Севастопольскій рейдъ). Третій отдѣлъ составляло остальное береговое пространство до дер. Калыкой. Четвертый отдѣлъ состоялъ изъ Керчь-Еникальскихъ укрѣпленій. Каждый отдѣлъ оборонялся бригадой пѣхоты. При дѣленіи берега на отдѣлы Суворовъ принималъ во вниманіе топографію мѣстности, для того, чтобы границы каждаго отдѣла были болѣе или менѣе естественны, а также принималъ во вниманіе политическое значеніе населенныхъ пунктовъ, стратегическую важность данной мѣстности и

(\*) «Военный Сборникъ» 1894 г., № 2, «Оборона береговъ Суворовымъ», статья Д. Масловскаго, стр. 226—229.

пути сообщенія. 2) Азовская флотилія, хотя и привлекается Суворовымъ къ Ахтіару для прибрежной обороны, но не надолго, въ виду неполной подчиненности флота; послѣдній, по минованіи опасности у Ахтіара, получилъ полную свободу въ несеніи крейсерской службы. 3) На всѣхъ пунктахъ, допускающихъ болѣе или менѣе удобную высадку, возведены были укрѣпленія, при чемъ самъ Суворовъ опредѣлялъ планъ и профиль укрѣпленія, поручая наблюденіе за постройкой и детальную разработку подробностей—бригаднымъ командирамъ. 4) Всѣ частные начальники привлечены были къ самому тщательному и подробному изученію своихъ участковъ; на этихъ начальниковъ возложено было скорѣйшее и справедливое разрѣшеніе всѣхъ недоразумѣній, которыя возникали между жителями и войсками. Безпристрастное исполненіе этой обязанности считалось одною изъ дѣйствительнѣйшихъ мѣръ для водворенія порядка въ странѣ. 5) Каждый частный начальникъ долженъ былъ имѣть готовый планъ для дѣйствій, въ случаѣ высадки непріятели на его участкѣ. Организациія своевременной поддержки береговой обороны внутренними резервами предоставлена была частнымъ начальникамъ. Суворовъ обратилъ только вниманіе на важное значеніе прочной связи отрядовъ между собой. 6) Общимъ резервомъ служилъ ахтіарскій резервъ, находившійся на р. Качъ, впереди, южнѣе, Бахчисарая. 7) Строго предписывалось обучать войска, по особой инструкціи, лично бригаднымъ командирамъ, при чемъ Суворовъ провѣрялъ успѣхъ занятій. Итакъ, знаменитый полководецъ чрезвычайно широко взглянулъ на свою задачу и съ одинаковымъ вниманіемъ отнесся ко всѣмъ элементамъ обороны, не упустивъ воспользоваться всѣми средствами, которыя могли бы способствовать успѣху дѣла.

Не менѣе поучительны мѣры, принятыя англичанами, для защиты своихъ береговъ отъ Наполеона. Независимо усиленія войскъ и распредѣленія ихъ по наиболѣе угрожаемымъ пунктамъ, англичане, сверхъ эскадръ, блокировавшихъ важнѣйшіе порты Франціи, выдвинули въ море линію фрегатовъ и другихъ большихъ судовъ, которыя прикрывали Британію отъ Уайта до Шотландіи; кромѣ того, они организовали ближай-

шую прибрежную стражу на лодкахъ, установили на берегу сигналы и сформировали для ускоренія передвиженія войскъ перевозочные парки.

Посмотримъ, какъ организована была оборона береговъ Сѣверныхъ Соединенныхъ Штатовъ въ послѣднюю войну 1898 г. (\*). Американцы, предвидя разрывъ съ Испаніей, дѣятельно занялись устройствомъ береговой обороны, которая находилась у нихъ въ неудовлетворительномъ состояніи, именно: у нихъ мало было береговыхъ укрѣпленій, ощущался недостатокъ въ орудіяхъ, въ минныхъ загражденіяхъ и прочихъ боевыхъ запасахъ, а главное чувствовался недостатокъ въ войскахъ. Приходилось спѣшно готовиться къ войнѣ. Правительство заключило контракты съ заводами и фабриками для ускореннаго изготовленія орудій, пороха и боевыхъ припасовъ. Заказано было частнымъ заводамъ 243 орудій разнаго калибра для береговой установки, сверхъ того, артиллерійскимъ вѣдомствомъ изготовлено было до 60 орудій. Боевой комплектъ этихъ орудій далеко не достигалъ положенной нормы, успѣли изготовить только около  $\frac{1}{3}$  части того количества снарядовъ, который имъ полагался. Что касается пороха, то для береговыхъ батарей предназначень былъ обыкновенный черный порохъ, малодымный же уступлень былъ полевой и осадной артиллеріи.

Въ то же время инженерное вѣдомство занято было приведеніемъ въ порядокъ существующихъ береговыхъ укрѣпленій и возведеніемъ новыхъ, которыя, для успокоенія общественнаго мнѣнія, строились въ пунктахъ, не вошедшихъ въ первоначальный планъ обороны. Во избѣжаніе продолжительныхъ формальностей, сопряженныхъ съ отчужденіемъ земель подъ укрѣпленія, вотированъ былъ спеціальныи законъ, предоставлявшій инженерному вѣдомству входить въ непосредственныя сношенія съ владѣльцами земель, на которыхъ возводились укрѣпленія. Для загражденія водъ инженерное вѣдомство должно было изготовить свыше 1 000 минъ, не менѣе 640 к.-м. кабеля и массу другихъ принадлежностей для минныхъ загражденій.

(\*) «*Revue militaire*» 1899 г., № 6. «*La guerre hispano-américaine*», стр. 541—552 и «*Кронштадтскій Вѣстникъ*» 1898 г., № 113.



Благодаря сильно развитой технической промышленности, 1-го августа (н. ст.) можно было погрузить въ воду до 1 500 минъ, закрывшихъ входы въ 28 портовъ.

Защита морскихъ границъ организована была такъ: 1) оборона сѣвернаго побережья Атлантическаго океана возложена была на начальника Восточнаго округа, власть котораго распространялась на штаты: бывшей Новой Англїи, Нью-Йоркъ, Нью-Джерси, Пенсильванія, Делаверъ, Мерилэндъ, Виргинія, Западная Виргинія и округъ Колумбія (Вашингтонъ); 2) оборона южнаго побережья Атлантическаго океана возлагалась на начальника такъ называемаго Заливнаго округа, въ вѣдѣніи этого начальника находились штаты: Южная Каролина, Георгія, Флорида, Алабама, Миссисипи и Техасъ; 3) оборона побережья Великаго океана вручена была начальникамъ Калифорнійскаго и Колумбійскаго округовъ.

*Въ Восточномъ округѣ* укрѣплены были слѣдующіе пункты: Портландъ, Портсмуть, устья рѣкъ Пенобскотъ и Кэннебекъ, Бостонъ, Нью-Бедфордъ, Нью-Портъ, бухта Дарагансетъ, Стонингтонъ, Бридерпортъ, Нью-Гавенъ, Нью-Йоркъ, устье р. Делавера, Балтиморъ, Вашингтонъ, Гемптонскій рейдъ, Бофоръ и устье р. Капъ-Фиръ. *Въ Заливномъ округѣ* укрѣплены Чарлстонъ, Портъ-Рояль, Джоржтоунъ, Саванна, Даріэнъ, Брунsvикъ и Фернандина. Для обороны восточныхъ и западныхъ береговъ Флориды:—Св. Августинъ, Міамп, Тампа и устье р. Св. Іоанны. Затѣмъ, Ки-Вестъ, Пенсакола, устье р. Миссисипи, Новый Орлеанъ и Галвестонъ. *Въ округѣ Калифорнія:* Санъ-Діэго и Санъ-Франциско защищены батареями и минами. *Въ округѣ Колумбія:* устье р. Колумбіи обезпечивалось батареями и минами.

Въ виду недостатка постоянныхъ войскъ, гарнизоны укрѣпленныхъ пунктовъ состояли главнымъ образомъ изъ волонтеровъ и милиціи.

Въ Восточномъ и Заливномъ округахъ находились резервы, которые могли, въ случаѣ надобности, усилить тѣ или другіе пункты.

Въ мартѣ мѣсяцѣ оборона береговъ усилена была содѣйствіемъ флота. Правительство создало морскую милицію и

организовало особую сторожевую флотилію. Послѣдняя состояла изъ мелкихъ судовъ, частью приобрѣтенныхъ у частныхъ владѣльцевъ, частью изъ судовъ таможенныхъ и старыхъ исправленныхъ мониторовъ. Всего куплено было 41 судно на сумму 4 000 000 долл. Сторожевой флотъ распределенъ былъ по побережью, раздѣленному на 8 секторовъ обороны (\*). Этотъ флотъ, извѣстный въ обществѣ подъ названіемъ «москитовъ», несъ ближайшую сторожевую службу. Въ рядахъ его состояло до 263 офицеровъ и 3 832 матроса.

Во главѣ каждаго сектора морской обороны находился офицеръ военнаго или торговаго флота, который былъ подвѣдомственъ соотвѣтствующему начальнику военнаго округа и подчиненъ особому начальнику вспомогательныхъ морскихъ силъ, имѣвшему квартиру въ Нью-Йоркѣ.

Затѣмъ все побережье Атлантическаго океана и Мексиканскаго залива раздѣлено было на 36 почтово-телеграфныхъ участковъ. Размѣры участковъ занимали отъ 60 до 100 миль каждый. Всѣ участки посредствомъ телеграфа, телефона и семафора соединялись между собою и съ центральною станціей въ Вашингтонѣ. Выгода организаціи семафорной линіи состояла въ томъ, что каждое американское судно, придя на видъ береговъ, могло безъ промедленія начать переговоры.

Оборона берега относится къ числу операцій, требующихъ отъ начальника большихъ и весьма разнообразныхъ свѣдѣній, такъ какъ онъ долженъ направлять и объединять дѣйствія полевой арміи, крѣпостей и прибрежнаго флота. Поэтому то во главѣ обороны должно стоять лицо высокообразованное, обладающее энергіей, мужествомъ и способностью спланировать и направлять къ одной цѣли различные элементы обороны. Затѣмъ для облегченія начальника необходимо придать ему штабъ, въ составъ котораго должны входить офицеры разнаго рода оружія.

Такъ какъ въ оборонѣ берега принимаютъ участіе сухопутныя и морскія силы, то приходится опять затронуть тотъ же

---

(\*) Главныя квартиры секторовъ находились: въ Портландѣ, Бостонѣ, Нью-Йоркѣ, Балтиморѣ, Фортъ-Монроэ, Чарлестонѣ, Кли-Вестѣ и Галвестонѣ.

вопросъ, который былъ въ свое время разсмотрѣнъ при изслѣдованіи организаціи верха смѣшанной морской экспедиціи, именно о томъ, кому должно быть поручаемо начальствованіе надъ всею обороною — генералу или адмиралу. И такъ какъ при оборонѣ флотъ противника не составляетъ *главнаго* предмета дѣйствій, то казалось бы правильнымъ не отвлекать способнѣйшихъ адмираловъ отъ ихъ прямого дѣла, состоящаго въ предводительствѣ не прикованною къ берегу стратегическою эскадрой, цѣль которой—найти въ морѣ непріятельскій флотъ и уничтожить его.

Англійскій адмиралъ сэръ Куперъ Ки говоритъ, что ничто не доставило ему столько удовольствія, какъ услышать, что Германія и Франція основываютъ оборону своихъ портовъ на дѣйствіи флота, такъ какъ при этомъ несомнѣнно, что многіе изъ ихъ способнѣйшихъ моряковъ будутъ прикованы къ землѣ вмѣсто того, чтобы принять участіе въ военныхъ дѣйствіяхъ на морѣ (\*).

Подводя итогъ настоящему изслѣдованію, мы видимъ, что какъ при наступательныхъ дѣйствіяхъ, при вторженіи на непріятельскій берегъ, такъ и при оборонѣ чрезвычайно важное значеніе имѣетъ условіе полноты обладанія моремъ.

Не касаясь вопроса о вліяніи, какое окажетъ обладаніе моремъ при наступательныхъ дѣйствіяхъ, такъ какъ это было уже достаточно подробно разсмотрѣно въ началѣ нашего изслѣдованія, упомянемъ лишь, что если командованіе моремъ находится въ рукахъ обороняющагося, то онъ имѣетъ всѣ шансы на то, чтобы въ концѣ концовъ одержать верхъ надъ вторгнувшимся въ его предѣлы противникомъ.

Совмѣстныя дѣйствія двухъ никогда не соприкасающихся въ обычной жизни вооруженныхъ силъ, сухопутной арміи и флота, какъ мы видѣли, придаютъ особый характеръ десантной экспедиціи и оборонѣ берега, и требуютъ отъ войскъ, привлеченныхъ къ исполненію этихъ операцій, особую организацію верха и спеціальную подготовку.

---

(\*) «Инженерный Журналъ» 1887 г., № 8, «Оборона береговъ», переводъ съ итальянскаго А. С., стр. 888.

Организація верха непременно должна удовлетворять условію единоначалія, т. е. чтобы во главѣ предпріятія стоялъ одинъ отвѣтственный за все начальникъ, а подготовка состоитъ въ томъ, чтобы сухопутныя войска и флотъ не только были обучены всему, что можетъ потребоваться при вторженіи въ непріятельскую страну (при десантѣ), или при оборонѣ берега, но чтобы вмѣстѣ съ тѣмъ въ нихъ развито было бы чувство товарищества и взаимной выручки.

Обѣ операціи: вторженіе въ непріятельскую страну и оборона берега требуютъ большой подготовительной работы. Для первой необходимо предварительно создать безопасный операціонный, а впослѣдствіи коммуникаціонный путь; для второй необходимо заранѣе, въ мирное время, укрѣпить важнѣйшіе стратегическіе пункты, намѣтитъ укрѣпленныя позиціи, провести дороги и проч.

Наконецъ, сравнивая между собой десантную, т. е. смѣшанную морскую экспедицію, и оборону берега, мы видимъ, что нападающій въ стратегическомъ отношеніи имѣетъ ту выгоду, что онъ свободенъ въ выборѣ пункта высадки. Намѣтивъ удобное мѣсто для высадки, нападающій можетъ направить туда всѣ свои силы.

Обороняющійся, напротивъ, до послѣдняго момента находится въ неизвѣстности, откуда ему ожидать главнаго удара, поэтому онъ невольно разбрасываетъ свои силы, но зато, разъ опредѣлится пунктъ высадки, всѣ тактическія преимущества переходятъ на его сторону.

Въ то время, когда высадившійся на берегъ противникъ долженъ вступать въ бой на незнакомой мѣстности, обороняющійся мало того, что успѣлъ хорошо изучить мѣстность, но имѣетъ готовыя укрѣпленныя позиціи. Не говоря уже о томъ, что въ тылу наступающаго находится море съ небольшою лишь опорною точкой въ видѣ амбаркаціоннаго пункта, тогда какъ въ тылу у обороняющагося — неизсякаемые источники для продолженія обороны.

Н. А. Обручевъ.

## АДМИРАЛЪ ФАРРАГУТЪ.

Х (\*).

1864—1870 гг

### Послѣдніе годы и смерть.

Счастье продолжало покровительствовать Фаррагуту какъ во время, такъ и послѣ войны: онъ не могъ причислить себя къ тѣмъ многимъ государственнымъ людямъ и полководцамъ, которые по окончаніи своей дѣятельности видятъ относительно себя равнодушіе и неблагодарность. Какъ правительство, такъ и сограждане старались выказать ему свою признательность. Когда флагманское судно вошло въ гавань, то оно было торжественно встрѣчено комитетомъ отъ городскихъ властей и гражданъ города Нью-Йорка; въ тотъ же день ему былъ сдѣланъ торжественный пріемъ въ городской ратушѣ, и нѣсколько дней спустя ему предложили званіе почетнаго гражданина города Нью-Йорка и поднесли 50 000 долл. Представленіе къ производству въ нарочно учрежденный для него чинъ вице-адмирала прошло черезъ палату, и приказъ о производствѣ состоялся какъ разъ въ день Рождества. Фаррагутъ былъ очень тронутъ всѣми этими знаками вниманія и на всѣ привѣтствія и рѣчи отвѣчалъ неизмѣнно, что онъ только исполнялъ свой долгъ.

Въ концѣ января 1865 г. суда южанъ, бывшія въ р. Джемсъ, спустились по рѣкѣ, чтобы уничтожить понтон-

---

(\*) См. «Морск. Сборн.» 1899 г., № 7—10.

вые мосты сѣверянъ и отрѣзать такимъ образомъ арміи Джемса и Потомака отъ ихъ базы въ Сити Пойнтъ. Контръ-адмираль Д. Д. Портеръ былъ въ это время занятъ бомбардированіемъ форга Фишеръ и нападеніемъ на Вильмингтонъ, въ Сѣверной Каролинѣ. Въ виду этого, Фаррагуту, бывшему въ Вашингтонѣ, было приказано оказать противодѣйствіе враждебнымъ попыткамъ южанъ. Фаррагутъ поднялъ свой флагъ на небольшомъ пароходѣ и спустился на немъ внизъ по р. Джемсъ; когда онъ прибылъ къ вышеупомянутымъ понтонамъ, то непріятель былъ уже отброшенъ, и Фаррагутъ вернулся въ Вашингтонъ. Этимъ эпизодомъ и кончается его участіе въ войнѣ.

2-го апрѣля 1865 г. столица южныхъ штатовъ, г. Ричмондъ, палъ, и Фаррагутъ былъ однимъ изъ первыхъ, посѣтившихъ этотъ городъ; черезъ нѣсколько дней онъ поѣхалъ въ Норфолькъ, гдѣ многіе не забыли еще, что онъ, будучи южаниномъ, возсталъ противъ Юга. Когда онъ уѣхалъ въ началѣ войны изъ этого города, то всѣ думали, что онъ останется по крайней мѣрѣ нейтральнымъ, и нѣкоторые утверждали даже, что онъ обѣщалъ не подымать оружія противъ Юга. Но могъ, развѣ, такой человѣкъ какъ Фаррагутъ оставаться безучастнымъ зрителемъ междоусобныхъ раздоровъ своей родины? На одномъ изъ пріемовъ, сдѣланныхъ въ честь его, онъ вспоминалъ эти дни и говорилъ: «когда вѣсть о распаденіи штатовъ облетѣла городъ, то одинъ изъ офицеровъ объявилъ мнѣ, что я долженъ или примкнуть къ возставшимъ и не быть измѣнникомъ относительно моей родины, или же тотчасъ выѣхать изъ предѣловъ города; слава Богу!—я размышлялъ не долго: я провелъ половину своей жизни въ революціонныхъ странахъ и достаточно знакомъ со всѣми ужасами гражданской войны. Я много говорилъ народу о томъ, что я видѣлъ на своемъ вѣку и предостерегалъ его относительно того, что ихъ теперь ожидаетъ, но они осмѣяли мои слова, называя меня бабой и каркающею вороной. Послѣ этого мнѣ ничего другаго не оставалось дѣлать, какъ уѣхать, я сообщилъ имъ это—и выѣхалъ черезъ 2 часа».

Лѣтомъ 1865 г. Фаррагутъ посѣтилъ нѣсколько городовъ Сѣверной Америки, и всюду его встрѣчали съ одинаковымъ восторгомъ и радушіемъ. Слѣдующіе два года онъ провелъ въ удаленіи, поправляя свое разстроенное ужасами войны здоровье. 28-го іюля 1866 г. черезъ конгрессъ прошелъ законъ, учреждавшій во флотѣ Соединенныхъ Штатовъ чинъ адмирала, который немедленно и получилъ Фаррагутъ; послѣ него этотъ чинъ имѣлъ только Д. Д. Портеръ (\*). На слѣдующій годъ онъ былъ назначенъ начальникомъ эскадры, составленной для посѣщенія европейскихъ портовъ, и поднялъ по этому случаю свой флагъ на паровомъ фрегатѣ *Franklin*. Въ видѣ большой любезности со стороны правительства, Фаррагуту было предложено взять съ собою въ плаваніе жену, что онъ и сдѣлалъ. 28 го іюня Фаррагутъ вышелъ изъ Нью-Йорка и 14-го іюля прибылъ въ Шербургъ, гдѣ простоялъ 2 недѣли; за это время онъ посѣтилъ Парижъ, гдѣ былъ принятъ императоромъ Наполеономъ, пригласившимъ его за тѣмъ къ своему столу.

Изъ Шербурга Фаррагутъ перешелъ въ Балтійское море и провелъ августъ и сентябрь въ портахъ Россіи, Швеціи и Даніи. Всюду его принимали съ большимъ энтузіазмомъ. Въ Россіи, вице-адмиралъ Г. И. Бутаковъ нашелъ умѣстнымъ отдать по практической эскадрѣ Балтійскаго моря приказъ, въ которомъ между прочимъ онъ пишетъ: —

... «Фаррагутъ не дипломатъ — человѣкъ слова, а славный морякъ — человѣкъ сердца сказалъ, что онъ нигдѣ не встрѣчалъ и не ожидаетъ встрѣтить такого искренняго, сердечнаго радушія, какое нашелъ между нами»... и далѣе: «не могу умолчать, что онъ, посѣщая суда наши, неоднократно выражался, что мы въ короткій срокъ достигли такой силы, что нашему флоту некого опасаться. Желалъ бы, чтобы Фаррагутъ — примѣръ всѣмъ морякамъ, былъ и Фаррагутомъ — про-

---

(\*) За отличіе въ послѣдней войнѣ съ Испаніей этотъ чинъ получалъ еще г. Девей.

рокомъ для нашего флота. Дабы это желаніе могло сбыться, намъ нужно много потрудиться».

Въ концѣ сентября с.-американская эскадра прибыла въ Англию, гдѣ пробыла цѣлый мѣсяцъ, послѣ чего перешла въ Средиземное море, въ которомъ Фаррагутъ не былъ съ 1825 г.

Въ промежутокъ времени съ октября 1867 г. по апрѣль 1868 г. онъ посѣтилъ Лиссабонъ, Гибралтаръ и прочіе порты Испаніи, Франціи и западной Италіи. Всюду его принимали прекрасно; въ Ниццѣ онъ сдѣлался предметомъ особенныхъ овацій со стороны находившихся тамъ американцевъ; неаполитанцы же устроили въ честь его торжественный приѣмъ въ Помпеѣ. Покинувъ Средиземное море въ апрѣлѣ, *Franklin* пошелъ въ Голландію, затѣмъ въ Бельгію и оттуда вернулся вновь въ Англию, гдѣ Фаррагутъ былъ представленъ королевѣ Викторіи. Въ іюнѣ онъ вернулся въ Средиземное море и обошелъ порты восточной его части. Прибывъ въ Константинополь, онъ получилъ особое разрѣшеніе султана стать на якорь противъ самаго города. Зайдя на обратномъ пути въ Пирей и Триестъ, *Franklin* вернулся въ Гибралтаръ и оттуда отплылъ въ Нью-Йоркъ, куда и прибылъ 10-го ноября 1868 г.

Лѣтомъ 1869 г. Фаррагутъ объѣхалъ калифорнійскій берегъ, на которомъ онъ не былъ уже больше 10 лѣтъ; возвращаясь изъ Санъ-Франциско домой, онъ заболѣлъ въ Чикаго и настолько серьезно, что нѣсколько дней опасались даже за его жизнь. Зимой того же года происходила пышная морская церемонія по случаю перевоза тѣла Георга Пибоди на англійскомъ корветѣ *Monarch* въ Соединенные Штаты. Фаррагутъ тоже принималъ въ ней участіе, и это была его послѣдняя официальная служба.

На слѣдующее лѣто морской департаментъ далъ въ его личное распоряженіе посыльное судно *Tallapoosa*, на которомъ онъ и сдѣлалъ со своей семьей переходъ въ Портсмутъ (Новый Гемпширъ), гдѣ онъ собирался погостить у одного родственника своей жены, контръ-адмирала Пеннока. Это было его послѣднимъ морскимъ путешествіемъ, и онъ, казалось,



предчувствовалъ это: когда судно подходило къ порту, онъ былъ разбуженъ салютомъ, произведеннымъ въ честь его флага. Онъ вышелъ наверхъ въ полной формѣ и, посмотрѣвъ съ грустью на свой флагъ, сказалъ: «какъ было бы хорошо умереть теперь—во всеоружіи».

14-го августа 1870 г. онъ тихо скончался въ домѣ коменданта, окруженный членами своей семьи и друзьями; ему было 69 лѣтъ.

Тѣло его было временно перенесено въ Портсмутъ; мѣсяцъ спустя, морской департаментъ послалъ паровой фрегатъ *Guerrière*, чтобы перевезти его тѣло въ Нью-Йоркъ. 30-го сентября были сдѣланы торжественныя похороны; день этотъ былъ днемъ общаго траура; городъ былъ весь задрапированъ чернымъ; печальный перезвонъ колоколовъ не прекращался весь день; ежечасно стрѣляли изъ орудій. Процессія была необычайно пышная; въ ней принимали участіе: тогдашній президентъ Соединенныхъ Штатовъ, генераль Грантъ, съ членами кабинета, множество офицеровъ арміи и флота, 10 000 солдатъ и масса различныхъ обществъ. Тѣло его перевезено въ Westchester County и тамъ похоронено.

Въ память заслугъ Фаррагута правительство Соединенныхъ Штатовъ воздвигло ему въ столицѣ колоссальную бронзовую статую работы г-жи Винни Римъ. Совѣтъ нью-іоркскихъ гражданъ поставилъ въ своемъ городѣ такой же памятникъ, работы Годена, въ сѣверо-западной части Madison Square (\*).

Блестящая часть карьеры Фаррагута, безусловно обезпечивающая ему почетное мѣсто среди выдающихся морскихъ начальниковъ всѣхъ временъ, была очень коротка и началась въ столь поздній возрастъ, когда силы обыкновенныхъ дѣятелей уже ослабѣваютъ. Командованіе имъ западною эскадрой продолжалось менѣе 3 лѣтъ, и ему былъ уже 61 годъ, когда онъ впервые прославился подъ Новымъ Орлеаномъ. Необычайно энергичная дѣятельность, проявленная имъ въ столь позднемъ

---

(\*) Въ 1898 г. именемъ Фаррагута названо одно изъ судовъ с.-американскаго флота, а именно 270-т., 30-узл. встребитель миноносцевъ.

возрастѣ, есть безусловно изъ ряда вонъ выходящее явленіе. Одаренный большою смѣлостью и здравымъ умомъ, онъ прямо смотрѣлъ въ глаза опасности и никогда не дѣлалъ ошибки, отъ которой Наполеонъ I такъ часто предостерегалъ своихъ генераловъ—*de se faire un tableau*. Съ другой стороны, всѣ его дѣйствія показываютъ, что при всегдашней готовности рисковать въ случаѣ надобности, онъ правильно оцѣнивалъ условія, при которыхъ ему приходилось дѣйствовать и всегда зналъ, чего хотѣлъ. Это подтверждаетъ и его нежеланіе идти вверхъ по Миссисипи въ 1862 г. и его требованія относительно броненосцевъ, на присылкѣ которыхъ онъ настаивалъ, несмотря на свою вѣлюбивость къ этому классу судовъ.

Сравнивать дѣятельность Фаррагута съ дѣятельностью Нельсона — затруднительно вслѣдствіе совершенно несхожихъ обстоятельствъ, при которыхъ приходилось дѣйствовать обоимъ адмираламъ. Нельсонъ дѣйствовалъ всегда противъ судовъ, т. е. противъ однородной со своею силы, зависѣвшей отъ той же стихіи; онъ могъ разсчитывать на преимущества своего экипажа и строить на этомъ вѣроятность побѣды. Фаррагутъ же сражался въ совершенно иныхъ условіяхъ: форты, которые были его главными противниками, обладали совсѣмъ другими средствами нападенія и обороны; онъ не могъ непосредственно атаковать ихъ своими судами, а долженъ былъ завладѣть ими косвеннымъ путемъ — изолируя ихъ отъ базы, разрушая ихъ сообщенія.

Ко всякому предпріятію Фаррагутъ готовился самымъ добросовѣстнымъ образомъ; передъ своимъ послѣднимъ подвигомъ при Мобилѣ онъ проводилъ часы вмѣстѣ со своимъ флагъ-офицеромъ, изучая планъ укрѣпленій и бухты, передвигая по немъ малепькія модели судовъ и комбинируя всевозможныя ихъ положенія. Передъ битвой, онъ нѣсколько разъ маневрировалъ со своею эскадрой, заставляя ее дѣлать самыя разнообразныя эволюціи.

Но главный залогъ успѣха Фаррагута заключается все-таки въ томъ, что на его долю выпадали такіе случаи, гдѣ онъ имѣлъ возможность дѣйствовать. Въ этомъ онъ былъ такъ же счастливъ, какъ и Нельсонъ. Кромѣ того, при всѣхъ трудно-

стяхъ, которыя пришлось преодолѣть обоимъ адмираламъ, непріятель ихъ всегда былъ слабѣе подготовленъ, чѣмъ они сами; не будь же этого — и побѣды адмираловъ не были бы столь полными. Таковы были условія сраженій и при Новомъ Орлеанѣ, и при Мобилѣ. Современное минное загражденіе воспрепятствовало бы, вѣроятно, столь безнаказанному черезъ него прорыву, какъ совершенный Фаррагутомъ подъ Мобилемъ. Но всѣ эти соображенія, конечно, не умаляютъ заслугъ адмирала.

Обладая безусловно военнымъ талантомъ, Фаррагутъ никогда не переставалъ развивать его; даже послѣ войны, когда онъ уже былъ на высшей точкѣ своей славы, онъ, посѣщая европейскіе порты, никогда, ни на одинъ моментъ, не забывалъ своего назначенія и обязанностей. Онъ не пропустилъ ни одного порта, чтобы не разобрать детально его достоинствъ и слабыхъ сторонъ защиты съ моря или берега. «Почемъ знать» — говаривалъ онъ — «можетъ-быть, моя служба и поведется здѣсь когда-нибудь».

Дѣло, сдѣланное Фаррагутомъ, было результатомъ долгихъ и упорныхъ трудовъ и занятій. Благодаря своей привычкѣ къ чтенію, онъ познакомился детально со своею профессіей и прошелъ ту школу, которую Наполеонъ рекомендовалъ всѣмъ, желавшимъ посвятить себя военному дѣлу. По его мнѣнію, военное искусство даже и не можетъ выражаться иначе, какъ въ изученіи дѣяній великихъ военачальниковъ и сдѣланныхъ ими кампаній.

Изъ изученнаго имъ, Фаррагутъ извлекъ главные принципы и выработалъ себѣ правила, которыя и примѣнялъ на дѣлѣ. Онъ не именовалъ ихъ громкими терминами, которыми такъ богато военное искусство, но употреблялъ обыкновенныя слова и облекалъ свои фразы въ простую, удобопонятную форму. «Разъ вы добрались до тыла непріятели, онъ пропалъ» — говорилъ онъ. Фраза эта выражаетъ все значеніе и всю стратегическую важность, которую онъ придавалъ своему прорыву мимо Портъ-Гудсона и Мобила. Любимыя фразы, которыя онъ употреблялъ чаще другихъ, были: «чѣмъ больше вы будете бить непріятели, тѣмъ меньше онъ будетъ вамъ отвѣчать»,

или: «лучшая защита противъ непріятеля есть хорошо направленный противъ него огонь». Фразы эти выражаютъ одну изъ глубочайшихъ военныхъ истинъ, часто повторяемыхъ, но трудно исполнимыхъ,—что нападеніе есть лучшая защита.

«Я вѣрю въ силу быстроты»—говоритъ онъ, требуя поспѣшнаго движенія мимо фортовъ Миссиссипи, и онъ былъ правъ; вѣра въ этотъ принципъ сильно помогла ему. «5 минутъ»—говоритъ Нельсонъ—«могутъ иногда рѣшить вопросъ о побѣдѣ или пораженіи». «Невѣрные пути и потерянные моменты»—писалъ Наполеонъ—«это—рѣшающіе элементы морскихъ кампаній. Всѣ признаютъ цѣнность времени, но какъ рѣдко дорожатъ имъ и какъ часто теряютъ его безъ всякаго зазрѣнія совѣсти!».

Кромѣ обширной подготовки, Фаррагутъ имѣлъ природный военный талантъ, безъ котораго онъ не могъ бы, конечно, быть тѣмъ, чѣмъ былъ.

Однимъ изъ крупныхъ достоинствъ его была та черта, что въ моментъ опасности онъ не только вѣрно опредѣлялъ направленіе, которое онъ долженъ былъ взять, но и имѣлъ всегда смѣлость слѣдовать по нему, ни на минуту не задумываясь принять весь рискъ и отвѣтственность на себя. Это одно изъ главныхъ качествъ, на которомъ Фаррагутъ построилъ свой успѣхъ.

Одинъ изъ величайшихъ морскихъ начальниковъ, графъ С.-Винцентъ говорилъ, что лучшее мѣрило человѣческой смѣлости есть отсутствіе боязни передъ отвѣтственностью. Фаррагутъ отличался этимъ качествомъ еще въ бытность свою командиромъ, что всегда восхищало его подчиненныхъ, не привыкшихъ видѣть это качество среди судовыхъ командировъ. Въ дальнѣйшей его службѣ черта эта яснѣе всего выказалась подъ Мобилемъ—при смѣломъ форсированіи загражденнаго минами прохода. Заслуживаетъ также вниманія и принятіе имъ въ 1863 г. рѣшенія идти, вопреки приказаніямъ департамента, выше Портъ-Гудсона, и остается сожалѣть, что заслуга этого твердаго рѣшенія, похвальнаго во всѣхъ отношеніяхъ, не была оцѣнена въ свое время.

Рекомендуя прежде всего смѣлость, Фаррагутъ упоминаетъ

про своего флагъ-капитана Дрэйтона и говорить: «Дрэйтонъ ничего не боится и готовъ сражаться хоть съ самимъ чортомъ, но онъ никогда не рассчитываетъ на то, что непріятеля можно застать врасплохъ». Цитируя далѣе слова Дантона, онъ продолжаетъ: «L'audace, et encore de l'audace, et toujours de l'audace».

Строгость не была характерною чертой Фаррагута, онъ былъ очень доступенъ, охотно вступалъ въ разговоры со всякимъ и всегда съ большимъ терпѣніемъ выслушивалъ всѣ объясненія, даваемые ему подчиненными. «Больше всего меня поразила его доброта» — пишетъ о немъ одинъ молодой офицеръ, посѣтившій его впервые. Другой мичманъ, имѣвшій случай видѣть его часто, пишетъ о немъ: «У него необычайно добрая улыбка и чарующія манеры, онъ всегда веселъ и разговорчивъ. Если у какого-нибудь офицера нѣтъ увлеченія къ своему дѣлу, то онъ всегда сумѣетъ внушить ему это нужное качество».

Фаррагутъ былъ 5½ ф. ростомъ и имѣлъ хорошо и пропорціонально сложенную фигуру; онъ скорѣе былъ тонокъ, чѣмъ полонъ и только въ 60-хъ годахъ послѣ блокады, когда онъ велъ неподвижную жизнь, онъ пополнѣлъ и вѣсилъ тогда 150 фн. Онъ былъ большой любитель всякихъ физическихъ упражненій и никогда не переставалъ заниматься ими; когда ему было уже за 50 лѣтъ, онъ часто вызывалъ кого-нибудь изъ экипажа командуемаго имъ судна для игры въ палки. Каждый годъ, въ день своего рожденія, онъ производилъ себѣ экзаменъ посредствомъ опредѣленнаго физическаго упражненія, считая, что до тѣхъ поръ, пока онъ еще можетъ его дѣлать, онъ не началъ еще старѣть. Онъ выдерживалъ это испытаніе когда ему было уже за 60 лѣтъ. Одинъ изъ офицеровъ съ *Hartford* пишетъ, что Фаррагутъ всегда поощрялъ гимнастическія упражненія и каждый разъ, когда онъ видѣлъ кого-нибудь изъ насъ занимающимся гимнастикой, онъ, улыбаясь, бралъ правою рукою за носокъ лѣвой ноги и прыгалъ на правой, не выпуская носка. Легкость, съ какою онъ подымался по вантамъ флагманскаго судна при входѣ въ Мобиль показываетъ, что и въ 63 года онъ обладалъ еще подвижностью молодого человѣка. Эта физическая крѣпость поддерживала

его духъ и дѣлала возможнымъ всюду поспѣвать самому, все лично видѣть и слышать; считая необходимымъ контролироваться все находящееся подъ его командой, онъ любилъ повторять слова, приписываемыя Веллингтону, что тотъ генераль, который можетъ объѣзжать свои аванпосты верхомъ, не слишкомъ еще старъ.

Фаррагутъ имѣлъ испанскій типъ лица (\*), и въ молодости у него были каштановые волосы, которые въ среднемъ возрастѣ сдѣлались черными. Въ поздніе годы онъ сталъ плѣшивѣть, вслѣдствіе солнечнаго удара, полученнаго еще въ Тунисѣ.

Онъ имѣлъ овальный контуръ лица съ слегка выдающимися, сжатыми губами, его нельзя было назвать красивымъ, и на лицѣ его всегда отпечатывалось состояніе его души: радость, печаль, гнѣвъ, горе; скрыть свои чувства было для него трудно, когда же они выражались сильно,—то даже невозможно. Въ общемъ у него была ничѣмъ не выдающаяся наружность, за которою трудно было подозрѣвать тѣ качества, которыми онъ обладалъ.

Онъ былъ очень начитанъ и никогда не оставался безъ книги; обладая прекрасною памятью, онъ постоянно пополнял свои познанія. Гобартъ-паша, англійскій офицеръ, служившій въ турецкомъ флотѣ и хорошій морякъ, пишетъ о немъ: «адмиралъ Фаррагутъ, съ которымъ я имѣлъ много разговоровъ,—одинъ изъ наиболѣе умныхъ морскихъ офицеровъ, какихъ я знаю».

Когда одинъ френологъ сказалъ Фаррагуту, что онъ имѣетъ необычайный запасъ самоувѣренности, то адмиралъ отвѣтилъ: «это вѣрно, у меня ея много, я имѣю полное довѣріе къ собственнымъ силамъ и своимъ сужденіямъ»—черта весьма важная для человѣка, призваннаго на высокій постъ.

Онъ былъ консервативенъ, какъ и большинство моряковъ, но онъ не отказывался отъ необходимыхъ нововведеній. Когда

---

(\*) Какъ упоминалось уже ральше, родъ Фаррагута происходилъ изъ Испаніи, гдѣ представители его сохранялись и до сихъ поръ, и одинъ изъ нихъ, поручикъ Феррагутъ, по словамъ «*New York Herald*», принималъ даже участіе въ борьбѣ съ американцами и былъ имъ въ плѣнъ, въ Кавитѣ.

броненосцы и нарѣзные пушки только что появились, онъ отзывается о нихъ съ презрѣніемъ, но впослѣдствіи онъ измѣнилъ о нихъ свое мнѣніе.

Увѣренность въ дѣйствіяхъ, касающихся морской службы, явилась у Фаррагута результатомъ долгаго изученія имъ своего ремесла. Но разъ дѣло касалось предмета, съ которымъ онъ не былъ хорошо знакомъ, онъ дѣлался очень остороженъ и ревниво берегъ свое доброе имя, съ которымъ была связана не только его личная честь, но и честь его страны. Такъ, не зная дѣятельности одного общества, онъ отказался сдѣлаться его директоромъ, несмотря на то, что ему предлагали за это 100 000 долл.

Впослѣдствіи онъ отказался выставить свою кандидатуру на президентскій постъ. «Всю мою жизнь» — сказалъ онъ — «я провелъ во флотѣ, гдѣ я заслужилъ себѣ добрую славу; кто же можетъ отъ меня требовать, чтобы теперь, на склонѣ лѣтъ, я рискнулъ своею репутаціей и начиналъ новую карьеру, совершенно для меня незнакомую?».

Фаррагутъ былъ безусловно религіознымъ человѣкомъ. Неизвѣстныя публикѣ письма, писанныя имъ роднымъ, ясно показываютъ, до какой степени онъ считалъ успѣхъ своихъ предпріятій зависящимъ отъ воли Всевышняго. И въ моментъ величайшей опасности, которой когда-либо подвергалась его карьера (при Мобилѣ), онъ прежде всего обратился за помощью къ Богу.

Баронъ А. О. Вуксгевденъ.

---





## ОСНОВЫ ОРГАНИЗАЦИИ МОРСКОЙ СИЛЫ.

Организация французского флота (\*).

II. Требования, которые должны быть предъявлены къ морской силѣ въ военное время.

3. Принципъ удобоуправляемости.

Корабль или эскадра должны отвѣчать требованію принципа удобоуправляемости въ бою.

*а. Удобоуправляемость отдельнымъ кораблемъ.*

Удобоуправляемость корабля составляется изъ многихъ элементовъ. Сюда входятъ: расположеніе приводовъ для управленія кораблемъ, легкость сношенія командира со своими помощниками, расположеніе артиллеріи, мины и боевыхъ запасовъ, и наконецъ, главный элементъ, — обдуманная система боеваго расписанія.

Главный элементъ удобоуправляемости—боевое расписание.

Здѣсь мало того, чтобы придумать средства, какъ удобно управлять рудемъ, машиной, артиллеріей и минами, — современная техника болѣе или менѣе удовлетворительно разрѣшаетъ эти вопросы, а надо подумать о томъ какъ въ бою поддержать эту удобоуправляемость какъ можно дольше, при неизбежныхъ потеряхъ въ личномъ составѣ и матеріальныхъ поврежденіяхъ.

Удобоуправляемость должна быть живуча, иначе она негодна для боя.

Особенно важно сохранить непрерывность командованія кораблемъ, такъ какъ смерть или серьезная рана командира въ современномъ бою—громадное несчастье.

Какъ бы скоро ни было принято отъ него командованіе, все-таки пройдетъ нѣкоторый промежутокъ времени, пока за-

(\*) См. «Морск. Сборн.» 1899 г., № 10.

мѣнившій его офицеръ возьметъ въ свои руки бразды правленія.

Выбывшій изъ строя командиръ долженъ быть замѣненъ моментально лицомъ, которое въ курсѣ дѣла. Представьте себѣ, что въ это время командиръ хотѣлъ нанести таранный ударъ, или избѣгалъ такового; вѣдь, достаточно малѣйшаго замедленія, малѣйшей неувѣренности въ управленіи, чтобы самая лучшая позиція превратилась въ наиболѣе опасную, и вмѣсто побѣды, это можетъ привести къ гибели корабля. Командиръ долженъ быть замѣненъ моментально и такимъ человекомъ, который—въ курсѣ дѣла. Выработать такой порядокъ чрезвычайно трудно, а между тѣмъ боевыя расписанія объ этомъ важномъ предметѣ ничего не говорятъ.

На берегу не можетъ и явиться такого вопроса; тамъ напр., если убитъ командиръ баталіона, — всѣ видѣли и сознавали, что дѣлалъ баталіонъ въ этотъ моментъ, а потому старшій изъ офицеровъ можетъ моментально принять начальство и продолжать руководить баталіономъ. У насъ это не такъ. Большая часть офицеровъ не будетъ имѣть ни малѣйшаго представленія о ходѣ боя, находясь внизу, и вопросъ о замѣнѣ командира въ морскомъ бою является сложнымъ.

Но кѣмъ и какъ быстро замѣнить командира?

По уставу, его мѣсто занимаетъ старшій офицеръ. Но для этого послѣдній долженъ быть вполнѣ въ курсѣ хода боя, т. е. долженъ быть вблизи командира, видѣть каждое его движеніе; но въ то же время, онъ долженъ быть отъ него отдѣленъ, чтобы не быть выведеннымъ изъ строя одновременно съ командиромъ. Нечего и говорить, что найти ему подходящее мѣсто будетъ чрезвычайно трудно. Если командиръ находится въ боевой рубкѣ, единственное подходящее рѣшеніе, это—старшему офицеру находиться около рубки на мостикѣ, — но тогда все-таки многое въ дѣйствіяхъ командира для него будетъ упущено.

Вопросъ упрощается тѣмъ, что, по мнѣнію громаднаго большинства, — командиръ не позволитъ себя запрятать въ боевую рубку, такъ какъ отъ этого можетъ сильно пострадать легкость управленія кораблемъ.

Ну а тогда—самое естественное находиться в боевой рубкѣ старшему офицеру. Черезъ боевую рубку пройдутъ всѣ приказанія командира, и старшій офицеръ всегда окажется въ курсѣ дѣла; всѣ приборы для управленія кораблемъ у него подъ рукою, и онъ можетъ начать управлять кораблемъ моментально (\*).

Если командиръ не въ боевой рубкѣ, тамъ долженъ быть старшій офицеръ.

Помѣщеніе старшаго офицера въ кормовой боевой рубкѣ, которыя имѣются на нѣкоторыхъ судахъ, не явится полнымъ разрѣшеніемъ вопроса. Командиръ въ этомъ случаѣ не можетъ ему сообщать своихъ намѣреній, что необходимо и что требуется и уставомъ; хотя старшій офицеръ и будетъ видѣть, что корабль дѣлаеть, но не будетъ знать цѣли и причины многихъ его движеній. Нѣкоторые предлагаютъ, до прибытія старшаго офицера на мостикъ, временно замѣнять командира другимъ лицомъ, напр. старшимъ штурманскимъ офицеромъ. Но едва ли это будетъ удобно. вмѣсто одного перехода командованія, которое и безъ того неблагоприятно отзовется на дѣйствіяхъ корабля, ихъ окажется два, и во второй разъ оно перейдетъ въ руки чловѣка, не находящагося въ курсѣ дѣла. Да, впрочемъ, кто бы ни замѣнялъ командира въ первый моментъ, все равно трудность назначить ему мѣсто остается налицо.

Морскіе уставы различныхъ государствъ очень неопредѣленно говорятъ о роли старшаго офицера въ бою, а вмѣстѣ съ тѣмъ и о томъ, гдѣ онъ долженъ находиться. Напр. уставъ флота Соединенныхъ Штатовъ (ст. 525) (\*\*) говоритъ объ этомъ такъ: «Въ бою онъ долженъ имѣть общее наблюденіе за дѣйствіемъ боевыхъ средствъ, и время отъ времени появляться въ различныхъ частяхъ судна, гдѣ его присутствіе будетъ наиболѣе полезно». При такомъ порядкѣ легко можетъ случиться, что именно въ тотъ моментъ, когда старшему офицеру надо будетъ замѣнить командира, никто не будетъ знать, гдѣ онъ, и на отыс-

Морскіе уставы о мѣстѣ старшаго офицера въ бою.

(\*) Къ такому же выводу относительно мѣста старшаго офицера въ бою приходитъ и капитанъ 2-го ранга Wainwright (Соединенные Штаты). «Proceedings of U. S. Naval Institute». 1894. Prize essay.

(\*\*) Статя капитана 2-го ранга Wainwright.

каніе его уйдетъ масса времени. И въ мирное-то время, поймавъ старшаго офицера, когда онъ обходитъ корабль—мудреное дѣло, а во время боя, когда далеко не вездѣ можно пройти, при возможныхъ поврежденіяхъ, мѣстныхъ пожарахъ, наконецъ при адскомъ грохотѣ орудій—это иногда окажется прямо невозможнымъ. Затѣмъ, если даже онъ и будетъ найденъ, выйдя наверхъ, онъ будетъ совершенно не въ курсѣ дѣла, не видя хода боя и не получая никакихъ указаній отъ командира относительно его намѣреній и плановъ.

Нашъ уставъ (ст. 372 (\*), изд. 1885 г.) говоритъ, что и во время боя подъ парами, мѣсто старшему офицеру назначается командиромъ, дабы онъ могъ исполнить все содержащееся въ статьѣ 307, которая указываетъ, что какъ передъ сраженіемъ, такъ и во все время боя, командиръ обязанъ сообщать старшему офицеру всѣ свои предположенія для его соображеній при дальнѣйшемъ веденіи боя, на случай, если командиръ будетъ убитъ или раненъ. Если же командиръ признаетъ нужнымъ, онъ имѣетъ право поручить старшему офицеру временное командованіе батареей или дать другое порученіе, смотря по обстоятельствамъ боя.

Такимъ образомъ, нашъ уставъ уже гораздо болѣе заботится о непрерывности командованія, нежели американскій, ибо послѣдній прямо предписываетъ появленіе старшаго офицера въ различныхъ частяхъ судна, нашъ же только даетъ право командиру дать то или другое порученіе своему помощнику, но впереди онъ ставитъ требованіе, чтобы старшій офицеръ былъ въ курсѣ дѣла во время боя.

Въ германскомъ флотѣ старшій офицеръ находится въ опредѣленномъ мѣстѣ, въ одной изъ нижнихъ палубъ подъ боевою рубкой, что дѣлается съ тою цѣлью, чтобы онъ не могъ быть выведенъ изъ строя одновременно съ командиромъ. При такомъ порядкѣ, конечно, онъ можетъ быстро вступить въ командованіе, но о ходѣ боя онъ знаетъ только по сообщеніямъ сверху, а потому едва ли онъ быстро освоится въ своемъ новомъ положеніи.

---

(\*) Изд. 1899 г. ст. 404.

Регулировать переходъ командованія, въ случаѣ выбитія изъ строя командира, настолько важно, что слѣдовало бы, давши въ уставѣ общій руководящій принципъ, какъ это сдѣлано у насъ, въ боевомъ расписаніи каждаго отдѣльнаго корабля точно указывать, гдѣ долженъ находиться старшій офицеръ до того момента, какъ командиръ найдетъ нужнымъ дать ему какое-либо порученіе, и кто въ этомъ послѣднемъ случаѣ долженъ временно вступить въ управление кораблемъ, если замѣнить командира понадобится немедленно.

Уже и для службы при условіяхъ мирнаго времени, многіе находятъ, что на современномъ суднѣ I ранга слѣдуетъ имѣть двухъ старшихъ офицеровъ; еще болѣе такая надобность ощущается въ бою; тогда одинъ изъ нихъ долженъ быть готовъ во всякій моментъ вступить въ командованіе кораблемъ, а другому командиръ можетъ дать то или другое порученіе, и онъ можетъ появляться въ различныхъ частяхъ корабля. Такой порядокъ существуетъ въ нѣкоторыхъ иностранныхъ флотахъ, а также поневолѣ иногда такъ дѣлаютъ и у насъ, освобождая отъ вахтъ старшаго лейтенанта и дѣлая изъ него какъ бы непосредственнаго помощника старшаго офицера.

Мы видѣли уже, что для того, чтобы сохранить непрерывность командованія, на мостикѣ должно быть, кромѣ командира, еще другое лицо, отъ него отдѣленное и вмѣстѣ съ тѣмъ хорошо защищенное. Это приводитъ къ логическому выводу, что, если имѣть уже двѣ боевыя рубки, онѣ должны быть рядомъ, на небольшомъ разстояніи другъ отъ друга, чтобы командиръ могъ быть въ постоянныхъ непосредственныхъ сношеніяхъ со своимъ замѣстителемъ. За неимѣніемъ этихъ двухъ защищенныхъ мѣстъ, старшій офицеръ можетъ напр. помѣститься въ носовой башнѣ, которая на нѣкоторыхъ корабляхъ находится почти подъ боевою рубкой. Также боевая рубка можетъ состоять изъ двухъ этажей, раздѣленныхъ надежною рѣшетчатою палубой.

Опасность выбитія изъ строя командира, въ виду трудности его замѣны, выдвигаетъ требованіе, состоящее въ томъ, что

На современномъ кораблѣ I ранга должно быть два старшихъ офицера.

Въ томъ пунктѣ, откуда управляется корабль, желательно имѣть два хорошо защищенныхъ мѣста.

командиръ долженъ быть надежно защищенъ, но требованіе это является невыполнимымъ, если командиръ въ боевой рубкѣ оставаться не захочетъ, что болѣе чѣмъ вѣроятно. Въ такомъ случаѣ остается только хорошо защитить то лицо, которое должно принять командованіе въ моментъ выбитія командира

Броня боевой рубки должна быть самая толстая на кораблѣ, и рубка не должна висѣть на воздухѣ; иначе это — западня. изъ строя, и такъ какъ лицо это, какъ намъ думается, нигдѣ не можетъ быть помѣщено, кромѣ боевой рубки, то броня ее защищающая должна быть самая толстая на кораблѣ, и по крайней мѣрѣ такая, которая могла бы представить удовлетворительную защиту противъ снарядовъ скорострѣльной артиллеріи средняго калибра, которая служитъ главнымъ вооруженіемъ современныхъ кораблей. Точно такъ же необходимо, чтобы боевая рубка имѣла болѣе или менѣе надежное основаніе и не могла бы обрушиться внизъ, при взрывѣ подъ нею снаряда даже некрушнаго калибра. Невыполненіе этихъ двухъ условій дѣлаетъ изъ боевой рубки западню, пребываніе въ которой гораздо болѣе опасно, нежели просто на мостикѣ, и, къ сожалѣнію, именно таковыми представляются боевыя рубки большаго числа существующихъ судовъ.

Но не только для защиты командира или замѣняющаго его лица существуетъ боевая рубка, и нисколько не меньше важно ея назначеніе—защищать всѣ приводы для управленія кораблемъ—его мозгъ; вѣдь, если будетъ сбита боевая рубка, управлять кораблемъ окажется почти невозможно. Существованіе надежной боевой рубки значительно уменьшаетъ возможность такого несчастнаго случая, но, конечно, вполне устранить его не можетъ, а потому, въ предвидѣніи такого случая, необходимо имѣть подъ рукою средства, чтобы, уже не хорошо,

Слѣдуетъ имѣть средства управлять кораблемъ послѣ разрушенія боевой рубки. а хотя бы сносно управлять кораблемъ. Здѣсь мы указываемъ лишь на важность этого требованія, а къ тому, какъ пытаются разрѣшить этотъ вопросъ на практикѣ, мы обратимся впоследствии.

Кромѣ мозга корабля, надо позаботиться и объ его нервахъ, стараясь придать наибольшую живучесть всѣмъ средствамъ сообщенія командира со своими помощниками, разбѣянными по всему кораблю, но опять-таки надо быть готовымъ и къ тому,

что никакія средства не помогутъ, и сообщеніе командира съ тою или другою частью корабля будетъ прервано на болѣе или менѣе продолжительное время. Въ виду этого каждая часть корабля, конечно, кромѣ машины и руля, должна быть способна къ самостоятельной дѣятельности, при чемъ въ ней также долженъ быть обезпеченъ переходъ командованія.

Отдѣльныя части корабля должны быть способны къ самостоятельной дѣятельности.

Такъ какъ машина и руль никогда самостоятельно дѣйствовать не могутъ, то особое вниманіе должно быть обращено на обезпеченіе живучести сообщеній командира съ этими частями.

### *в. Удобоуправляемость эскадрой.*

Чтобы быть удобоуправляемой, эскадра должна быть способна двигаться и маневрировать массой.

#### 1. Эволюціи.

Способность эта зависитъ, во первыхъ, отъ системы эволюцій и, во-вторыхъ, отъ постоянной въ нихъ практики; конечно, нечего и указывать, что второе условіе является несравненно болѣе важнымъ и необходимымъ. Но извѣстную роль играетъ и система эволюцій, а потому, а также въ виду того, что намъ придется высказаться о томъ, хороша или плоха система эволюцій у французовъ, надо теперь же попробовать выяснить, какимъ требованіямъ должна удовлетворять идеальная система?

Главное въ эволюціяхъ—неустанная въ нихъ практика.

Морскія эволюціи, это—сводъ правилъ, по которымъ флотъ долженъ выстраиваться въ разнообразныя строи и переходить изъ строя въ строй быстро и не впадая въ безпорядокъ.

Что такое — эволюціи?

Это опредѣленіе ясно показываетъ, что эволюціи могутъ производиться только до тѣхъ поръ, пока флотъ находится въ порядкѣ. Поэтому эволюціи въ бою могутъ имѣть мѣсто, начиная съ момента появленія

Мѣсто и роль эволюцій въ бою.

непріятеля въ виду, до боя на близкой дистанціи, такъ какъ въ этотъ періодъ сраженіе легко можетъ обратиться въ общую свалку, въ которой, конечно, никакія эволюціи невозможны. Но какъ, однако, ни скромно было бы мѣсто эволюцій въ бою,

въ тотъ промежутокъ времени, пока онѣ возможны, именно онѣ могутъ дать возможность, вводя искуснымъ маневрированиемъ противника въ заблужденіе относительно своихъ намѣреній, броситься на него въ моментъ, который для него быть можетъ наименѣе желателенъ, обрушиваясь напр. съ превосходными силами на одну изъ его частей.

Чтобы наносить и отражать удары эскадрой, потребны сомкнутость и гибкость строя, которыя немыслимы безъ твердаго умѣнья перестраиваться. Какъ бы хорошо адмиралъ ни изучилъ предметъ эскадреннаго боя, вся опытность его и даже гениальность могутъ остаться втунѣ, если эскадра его не умѣетъ стройно и быстро дѣлать эволюцій.

**Осуществленіе тактическихъ плановъ не мыслимо безъ содѣйствія эволюцій** Чтобы осуществлять тактическіе планы, надо имѣть возможность развивать ихъ послѣдовательно, не только мысленно, но и на дѣлѣ, а это возможно лишь при помощи перестроеній. Такимъ образомъ, тактика эскадреннаго боя, при переходѣ изъ области мышленія въ дѣйствительность, не можетъ обойтись безъ содѣйствія эволюцій, точно такъ же, какъ одинъ трудъ головы не способенъ произвести что-либо осязательное безъ помощи рукъ или языка.

**Каждая эволюція должна быть проста, но чѣмъ больше ихъ число, тѣмъ лучше.** Разъ это такъ, надо чтобы книга эволюцій была бы разработана возможно полнѣе, т. е. чтобы въ ней, въ предвидѣніи всевозможныхъ случаевъ, помѣщалось бы какъ можно больше эволюцій, не задаваясь предвзятымъ мнѣніемъ о томъ, можетъ или не можетъ та или другая эволюція пригодиться въ бою, —этого никто впередъ опредѣлить не можетъ. Зато слѣдуетъ приложить всевозможныя усилія, чтобы каждая эволюція въ отдѣльности была бы возможно проще.

Если книга недостаточно обработана, легко можетъ случиться, что адмиралъ не найдетъ подъ руками возможности къ выполненію самой вдохновенной идеи атаки противника, и съ горестью увидитъ, какъ изъ рукъ его ускользаетъ несомнѣнная выгода. Точно такъ же и при оборонѣ: слабо составленныя и отдѣланныя эволюціи могутъ не дать въ тяжелую минуту отвѣта и, вмѣсто того, чтобы сплотить эскадру въ соеди-



ненную твердую массу, приведуть ее къ хаосу, а слѣдовательно и къ возможности пораженія.

Итакъ, первое требованіе, предъявляемое къ эволюціонной книгѣ, состоитъ въ томъ, чтобы система эволюцій была какъ можно проще, но разъ система эта выбрана, она должна быть развита какъ можно полнѣе.

Перемѣна строя въ виду непріятели можетъ быть вызвана лишь тѣмъ, что противникъ или мѣняетъ свой строй, или производитъ какое-либо движеніе; въ послѣднемъ случаѣ почти всегда придется мѣнять, кромѣ строя, и курсъ, чтобы быть постоянно направленнымъ въ сторону противника. Поэтому очень хорошо будетъ, если система эволюцій такова, что она даетъ возможность, одновременно съ перемѣной строя, мѣнять и курсъ. Въ этомъ заключается второе требованіе.

Затѣмъ возникаетъ такой вопросъ: что выгодно — во время перестроеній подвигаться какъ можно быстрѣе впередъ, или оставаться въ это время болѣе или менѣе на мѣстѣ? Намъ кажется, что выгодно послѣднее. Дѣйствительно, вѣдь, если мы мѣняемъ напр. строй, то значитъ мы, по тѣмъ или инымъ причинамъ, считаемъ его невыгоднымъ; чѣмъ дальше будетъ отъ насъ противникъ, пока мы перестраиваемся, тѣмъ будетъ для насъ лучше, такъ какъ тѣмъ меньше онъ можетъ намъ помѣшать спокойно закончить переходъ къ болѣе выгодному для насъ строю. Отсюда слѣдуетъ, что если противникъ не избѣгаетъ боя и направляется прямо на насъ, то намъ выгодно во время перестроенія какъ можно меньше продвигаться впередъ къ нему навстрѣчу; иначе можетъ случиться, что онъ врѣжется въ насъ раньше, чѣмъ мы перестроимся и планъ нашъ будетъ нарушенъ. Если же непріятель уходитъ и мы его преслѣдуемъ, чтобы принудить къ бою, то, конечно, здѣсь было бы выгодно во время перестроеній какъ можно быстрѣе двигаться впередъ, но едва ли возможны какія-либо эволюціи во время погони. Вѣдь, при всякомъ перестроеніи и строѣ надо равняться по самому худшему ходу и едва ли тогда удастся настичь противника. Въ этомъ случаѣ, вѣроятно, придется

Система эволюцій должна давать возможность одновременно мѣнять строй и курсъ.

Чѣмъ меньше продвигаться впередъ во время перестроенія, тѣмъ выгоднѣе.

самымъ быстроходнымъ судамъ воспользоваться всѣмъ своимъ ходомъ, чтобы догнать непріятеля и завязать съ нимъ бой, надѣясь на то, что остальные суда своевременно придутъ къ нимъ на помощь, а разъ суда раздѣлятся, никакія эволюціи невозможны.

Эволюціи должны выполняться механически.

Эволюціи подчиняются идеѣ порядка, такъ какъ онѣ обнимаютъ сферу, въ которой суда, своими совмѣстными и подобными или совсѣмъ одинаковыми движеніями, должны выполнять предназначенія одного чело-вѣка. Для этого каждое отдѣльное судно, подразумѣвая тутъ его командира, должно какъ можно меньше вкладывать въ это общее дѣло свое личное «я»; предоставленіе каждому кораблю извѣснаго простора въ способѣ его выполненія общаго плана непременно поведетъ къ безпорядку, такъ какъ нельзя себѣ представить, чтобы всѣ они въ этомъ случаѣ дѣйствовали вполнѣ одинаково. Отсюда вытекаетъ положеніе, что система эволюцій будетъ тѣмъ совершеннѣе, чѣмъ больше она даетъ каждому кораблю маневрировать механически, безъ участія воли, искусства, глазомѣра своего командира. За такое требованіе говоритъ еще и другое соображеніе. Вспомнимъ, что эволюціи начнутъ производиться передъ самымъ началомъ боя, когда нервы у командира напряжены въ высшей степени, когда ему многое надо сообразить, многимъ распорядиться, и требовать отъ него, чтобы онъ въ эти тяжелые моменты все свое вниманіе сосредоточилъ на выполненіи деталей эволюцій, было бы несправедливымъ. И вотъ, чѣмъ болѣе механично позволить система эволюцій дѣйствовать каждому кораблю, тѣмъ командиру будетъ легче. Эволюціонная книга поэтому должна быть въ состояніи давать командиру краткія, точныя, ясныя и простыя наставленія, какъ дѣйствовать для выполненія каждаго эволюціоннаго сигнала адмирала; надо, чтобы эти наставленія позволяли командиру дѣйствовать почти механически, не заставляя отнюдь его ломать надъ ними головы.

Способъ выполненія эволюцій не долженъ зависеть отъ хода и числа кораблей.

Остальные требованія къ системѣ эволюцій настолько ясны, что въ объясненіи не нуждаются. Надо, чтобы маневрпрованіе каждаго отдѣльнаго корабля не измѣнялось въ

зависимости отъ числа судовъ, выполняющихъ какое-либо перестроеніе, а также не обуславливалось бы какою-либо опредѣленною скоростью, или опредѣленнымъ отношеніемъ скоростей различныхъ кораблей. Нельзя также требовать, чтобы тотъ или другой корабль увеличивалъ свой ходъ для перестроенія, такъ какъ онъ можетъ оказаться къ этому въ данный моментъ или вообще неспособнымъ.

Наконецъ, такъ какъ всякое маневрированіе будетъ производиться стройно и въ порядкѣ Корабли должны имѣть возможность точно сохранять свое мѣсто. лишь въ томъ случаѣ, когда каждый изъ кораблей будетъ точно занимать назначенное ему мѣсто, то должны быть изысканы всѣ средства, чтобы корабли могли бы легко и надежно сохранять свои мѣста въ строю.

Вотъ и весь перечень тѣхъ требованій, которыя должны быть предъявлены къ идеальной эволюціонной книгѣ (\*).

Для удобоуправляемости адмиралъ долженъ 2. Сигналы. имѣть возможность сноситься со своими кораблями, для чего и служить сигналы и, въ виду множества ихъ системъ, попытаемся, какъ мы это сдѣлали для эволюцій, опредѣлить, какія требованія должны быть предъявлены къ идеальной системѣ?

Сигналы раздѣляются на дневные и ночные, на близкіе и отдаленные и наконецъ на обыкновенные и боевые, при чемъ послѣдніе и являются самыми важными. Самое раздѣленіе сигналовъ на обыкновенные и боевые вызывается именно тѣми требованіями, которымъ должны удовлетворять боевые сигналы.

Дѣйствительно, идеальный боевой сигналъ Боевой сигналъ долженъ быть простъ и мгновененъ. долженъ быть *простъ* и *мгновененъ*, но буда въ томъ, что если совмѣстить оба эти условія, такихъ сигналовъ окажется такъ мало, что обойтись ими будетъ очень затруднительно. Напр., если мы возьмемъ систему флаговъ, то чѣмъ меньше флаговъ заключаетъ въ себѣ сигналъ, тѣмъ онъ проще, а мгновененъ онъ будетъ только тогда, если весь онъ виденъ одновременно. Такимъ образомъ, число идеальныхъ

(\*) Нѣкоторыя изъ этихъ требованій заимствованы нами изъ лекцій о морской тактикѣ и эволюціяхъ, читанныхъ въ Кронштадтѣ въ 1868 г. лейтенантомъ Л. Съмечкинымъ. «Морск. Сборн.» 1868 г., № 6, приложение.

флажныхъ боевыхъ сигналовъ равно лишь числу принятыхъ въ системѣ флаговъ. Въ особенности важно въ бою свойство мгновенности сигнала, да оно и понятно. Если сигналъ длительный, т. е. состоитъ изъ частей, показываемыхъ послѣдовательно, то для разбора его надо на наблюденіи за нимъ сосредоточить свое вниманіе въ продолженіе извѣстнаго промежутка времени, и достаточно пропустить одну его часть, чтобы сигналъ не былъ разобранъ. Между тѣмъ какъ это легко сдѣлать въ бою, гдѣ вниманіе постоянно отвлекается въ разныя стороны, гдѣ одна изъ частей сигнала можетъ остаться не разобранною, напр. вслѣдствіе того, что адмиралъ вдругъ можетъ быть заслоненъ другими кораблями, или облаками дыма, могутъ быть перебиты фалы, наконецъ самый адмиральскій корабль можетъ прекратить свое существованіе, не докончивъ сигнала.

Вслѣдствіе этого обыкновенно, чтобы увеличить число боевыхъ сигналовъ, жертвуютъ отчасти ихъ простотой, но сохраняютъ имъ мгновенность. Такова система двуфлажныхъ боевыхъ сигналовъ.

Лучше увеличить число флаговъ въ системѣ, нежели увеличить его въ сигналахъ.

Если и тутъ число ихъ окажется слишкомъ малымъ, можно перейти или къ боевымъ сигналамъ, состоящимъ изъ трехъ флаговъ, или увеличить самое число флаговъ, что даетъ возможность имѣть большее число какъ однофлажныхъ, такъ и двуфлажныхъ сигналовъ. Такимъ образомъ, здѣсь надо выбирать между простотой сигналовъ и простотой самой системы. Въ виду важности простоты для боевыхъ сигналовъ, логичнымъ является пожертвовать простотой системы, при чемъ предѣлъ, до котораго можно идти въ этомъ направленіи, т. е. въ увеличеніи числа флаговъ, опредѣляется способностью человека твердо помнить извѣстное число сочетаній цвѣтовъ и различать ихъ на извѣстной, принятой для флажныхъ сигналовъ, дистанціи. Въ наиболѣе умудренныхъ опытахъ флотахъ — англійскомъ и французскомъ — имѣется больше пятидесяти сигнальныхъ флаговъ, и странно послѣ того слышать довольно распространенное у насъ мнѣніе, что число флаговъ не должно

Число флаговъ въ системѣ не имѣетъ связи съ числомъ буквъ въ азбукѣ.

превосходить числа буквъ русской азбуки; какое это число имѣетъ отношеніе къ числу сочетаній цвѣтовъ и формъ флаговъ, которые

доступны къ употребленію на практикѣ, намъ всегда казалось совершенно непонятнымъ. Между тѣмъ, вслѣдствіе такого непонятнаго недоразумѣнія, напр. наши боевые сигналы значительно уступаютъ въ простотѣ англійскимъ и французскимъ, такъ какъ состоятъ изъ трехъ флаговъ. На это иные возражаютъ, что если число флаговъ больше, нежели число буквъ въ азбукѣ, нельзя флаги называть буквами, что будто бы чрезвычайно удобно. Во-первыхъ, никто не мѣшаетъ, давши флагамъ сначала наименованіе всѣхъ буквъ азбуки, остальные флаги обозначить числами, какъ это сдѣлано напр. у англичанъ, а во-вторыхъ преимущество обозначенія флаговъ буквами является спорнымъ.

Очень многія буквы такъ похожи по выго- Обозначеніе флаговъ числами удобнѣе нежели буквами.  
вору одна на другую, что пришлось, напр. у насъ, прибѣгнуть къ обозначенію ихъ цѣлыми словами, причемъ всевозможныя: «рцы-живете-люди», представляютъ для всѣхъ тарабарскую грамоту, которую особо надо изучать, такъ какъ нигдѣ, даже въ сельскихъ школахъ, такимъ названіямъ буквъ уже не учатъ. Затѣмъ держать въ памяти порядокъ расположенія буквъ гораздо труднѣе, чѣмъ порядокъ чиселъ и цифръ, что дѣлается вполне инстинктивно, безъ всякаго усилія памяти, а это очень важно для быстроты разбора. Всякій изъ насъ, конечно, не разъ бывалъ свидѣтелемъ, какъ, при спѣшномъ разборѣ сигнала, офицеръ или сигнальщикъ переворачиваетъ впередъ и назадъ листы сигнальной книги, и происходитъ это въ значительной степени вслѣдствіе расположенія сигналовъ по порядку буквъ, который ни на чемъ не основанъ, а потому и сбивчивъ.

Вслѣдствіе всѣхъ этихъ соображеній, намъ кажется система обозначенія флаговъ числами болѣе совершенною.

Возвращаясь опять къ простотѣ сигналовъ, Назначеніе дву-флажныхъ сочетаній на какіе-либо сигналы, кромѣ чисто боевыхъ, не можетъ быть ничѣмъ оправдано.  
мы не находимъ словъ, чтобы достаточно энергично осудить такую систему, въ которой самыя драгоценныя по своей простотѣ сигналы (двуфлажные), отданы не для боя, а для самыхъ неважныхъ нуждъ мирнаго времени. Чѣмъ напр. можно объяснить, что двуфлажный сигналъ служитъ позывнымъ сданнаго къ порту

старого судна, какого-нибудь портового вельбота, прогулочной яхты или младшаго офицера при кадетахъ морскаго корпуса? Какое отношеніе все это имѣетъ къ бою, для котораго только и существуетъ флотъ, и какъ можно на все это отдавать лучшіе боевые сигналы, выражая послѣдніе тремя флагами, отчего они сильно теряютъ въ простотѣ. Мы пошли бы даже дальше и предложили бы совершенно исключить изъ позывной таблицы двуфлажныя сочетанія, отдавъ ихъ цѣликомъ для боевыхъ сигналовъ. Нѣсколько десятковъ такихъ сочетаній могутъ быть оставлены въ распоряженіе адмирала, командующаго флотомъ на извѣстномъ театрѣ военныхъ дѣйствій, для того чтобы служить позывными для состоящихъ подъ ихъ командою судовъ, въ военное время. Позывная же таблица, въ томъ видѣ, какъ она составляется теперь, можетъ довольствоваться трехфлажными и даже, въ случаѣ надобности, четырехфлажными сочетаніями; назначеніе этой таблицы — служить главнымъ образомъ для мирнаго времени, и надо умѣть мириться въ это время и съ болѣе крупными неудобствами, нежели лишній флагъ въ сочетаніи, для того чтобы облегчить дѣло флота въ бою.

Итакъ, извѣстное число сигналовъ, удовлетворяющихъ требованіямъ простоты и мгновенности, назначается для переговоровъ въ бою; для того чтобы удовлетворить второму условію, громадное большинство флажныхъ сочетаній должно выражать цѣлую фразу, выборъ которыхъ долженъ быть произведенъ со всевозможною тщательностью, въ виду ограниченнаго числа подходящихъ сочетаній.

**Боевые сигналы** Кромѣ того, слѣдуетъ всѣ эти сигналы выдѣлывать въ особую книгу, куда уже не входили бы никакіе другіе сигналы, что значительно облегчитъ пользованіе этою книгой въ военное время. Между тѣмъ существуютъ книги, почему-то еще называемыя «боевыми», въ которыхъ настоящіе боевые сигналы тонутъ въ массѣ ничего съ боемъ не имѣющихъ и тракующихъ о формѣ одежды, смотрахъ, спускѣ брамъ-реевъ и брамъ-стенегъ, просушкѣ парусовъ и т. п.

Въ мирное время, а также при плаваніи во время войны, въ видимости непріятеля, можно пожертвовать простотой сиг-

наловъ, для того чтобы имѣть ихъ, для удобства, большее число, и здѣсь вполнѣ у мѣста трехфлажныя и даже четырехфлажныя сочетанія; также здѣсь могутъ быть допущены длительные сигналы, т. е. для выраженія какой-либо мысли, сигналы могутъ подыматься одинъ за другимъ.

Кромѣ флаговъ, для дневныхъ сигналовъ служатъ еще семафоры, и такъ какъ въ послѣднее время замѣчается нѣкоторое увлеченіе въ сторону послѣднихъ, то полезно выяснитъ себѣ сравнительныя достоинства сигналовъ флагами и семафоромъ въ бою.

Преимущества семафора заключаются въ томъ, что при употребленіи его можно обойтись безъ сигнальныхъ книгъ и виденъ онъ ясно на очень значительныя разстоянія. Преимущества—безспорно важныя, но отнюдь не искупающія его капитальныхъ недостатковъ, именно какъ системы боеваго сигналопроизводства. Во-первыхъ, *семафорные сигналы*, хотя и просты, но вмѣстѣ съ тѣмъ *длительны*, что въ бою почти непригодно. Можно, конечно, дѣлать семафоромъ и мгновенные сигналы, сохранивъ всю ихъ простоту, но число этихъ сигналовъ настолько ограничено, что обойтись ими одними совершенно невозможно.

Семафорные знаки мѣняютъ свое значеніе, при разсматриваніи ихъ съ противоположныхъ сторонъ, что опять дѣлаетъ ихъ неудобными для боя, гдѣ адмиралъ можетъ оказаться не по одну сторону всѣхъ своихъ судовъ. Наконецъ семафоръ мало живучъ; въ случаѣ поврежденія, исправить его въ бою уже трудно; притомъ семафоровъ (мачтовыхъ) на кораблѣ ограниченное число, быть-можетъ, всего одинъ, флаговъ же для подъема флаговъ можетъ быть очень много.

Въ виду всего этого, семафоръ никогда не можетъ замѣнить флаговъ для сигналовъ въ бою, и будетъ служить въ этомъ случаѣ лишь вспомогательнымъ средствомъ для сообщенія адмирала съ флотомъ.

Зато въ видимости непріятели, и въ особенностяхъ на большихъ разстояніяхъ, семафоръ очень удобенъ, а потому каждый военный корабль непремѣнно долженъ его имѣть.

Каждый корабль долженъ быть снабженъ семафоромъ.

Обратимся теперь къ ночному сигналопроизводству.

Очевидно, требованія, предъявляемые къ ночному боевому сигналу — такія же, какъ и къ дневному: онъ долженъ быть простъ и мгновененъ. Такимъ образомъ, число огней, изъ которыхъ онъ состоитъ, должно быть, насколько это возможно, ограничено, а затѣмъ сигналъ, выраженный какимъ-либо сочетаніемъ огней, обозначающимъ вполне законченную мысль, будучи разъ зажженъ, долженъ продолжать непрерывно горѣть до тѣхъ поръ, пока онъ не будетъ разобранъ.

Здѣсь опять надо выбирать между простотой и мгновенностью сигнала, и опять, несмотря на всю желательность простоты, является болѣе логичнымъ пожертвовать ею, для достиженія мгновенности, безъ чего сигналъ становится совершенно негоднымъ для боя (\*).

Идеальный ночной сигналъ долженъ сразу показывать цѣлое число. Поставленному условію будетъ удовлетворять только такая система, которая позволяла бы сразу показывать цѣлое число; если показываются сразу только отдѣльныя цифры числа, то сигналъ дѣлается длительнымъ, и такая система уже хуже, а еще хуже будетъ та, при которой даже не всѣ цифры могутъ быть показаны сразу. Къ этой послѣдней категоріи должна быть причислена система вспышекъ долгихъ и короткихъ, какимъ бы способомъ онѣ ни производились.

Система вспышекъ — наихудшая. Сигналъ по этой системѣ производится долго, репетовать его корабли могутъ только по очереди, изъ-за ошибки въ какой-нибудь послѣдней вспышкѣ надо повторять вновь все число... однимъ словомъ, всякому извѣстна утомительная, иногда приводящая въ совершенное отчаяніе, процедура производства сигналовъ вспышками. Система эта даетъ возможность показывать сразу только два числа — одинъ и пять, да и то, такъ какъ разница въ значеніи числа опредѣляется его длительностью, онъ не можетъ быть сдѣланъ безъ особаго приготавительнаго, на который долженъ быть отвѣтъ.

(\*) Насколько вообще возможны сигналы въ ночномъ бою, мы здѣсь не разсматриваемъ. Но какъ бы ни мала была эта возможность, нельзя пренебрегать ею и разрабатывать сигналы только для потребностей мирнаго времени.



Если же приходится показывать сразу, хотя бы даже различные цифры числа, надо перейти уже къ нѣсколькимъ огнямъ, и чтобы число ихъ было не слишкомъ велико, прибѣгаютъ къ огнямъ различныхъ цвѣтовъ.

Здѣсь мы встрѣчаемся съ особымъ требованіемъ, которому должны удовлетворять только ночные сигналы, и является оно вслѣдствіе того, что ночной сигналъ представляется для глазъ какъ бы висящимъ въ воздухѣ, — корабль, который его дѣлаетъ, а также окружающія его суда обыкновенно не видны.

Всѣ ночные сигналы должны показываться одинаковымъ числомъ огней.

Требованіе это заключается въ томъ, что *всѣ сигналы должны обозначаться одинаковымъ числомъ огней.*

Дѣйствительно, если это будетъ иначе, разбирающій сигналъ, видя напр., что изъ трехъ фонарей горятъ всего два, часто ни по какимъ признакамъ не можемъ судить о томъ, отчего это происходитъ. Оттого ли, что дѣлаемый сигналъ состоитъ изъ сочетанія двухъ огней, или онъ состоитъ изъ трехъ, но одинъ изъ фонарей неисправенъ, или одинъ изъ огней заслоненъ мачтой, марсомъ, трубой, дымомъ и т. п. Система, при которой будетъ зажигаться всегда одинаковое число фонарей, избавитъ разбирающаго сигналъ отъ всѣхъ этихъ сомнѣній, что очень важно, въ особенности для ночнаго сигналопроизводства.

Но если требованіе это будетъ выполнено, число сигнальныхъ сочетаній уменьшится, и помочь этому новому горю можно двумя способами. Во-первыхъ, можно увеличить число фонарей, при чемъ предѣломъ для такого увеличенія служить то разстояніе между ними, которое необходимо, чтобы огни, поднятые выше вадстроекъ корабля, не сливались на известной дистанціи. Понятно, конечно, стремленіе увеличить эту дистанцію, но отнюдь не слѣдуетъ увлекаться въ этомъ направленіи и назначать ее больше, чѣмъ это вызывается дѣйствительною потребностью.

Требованіе отъ ночныхъ сигналовъ универсальности понижаетъ ихъ боевыя достоинства.

Вѣдь, если бы къ дневному флажному сигналу предъявить требованіе, чтобы онъ могъ быть разобранъ на разстояніи 12 миль, то пришлось бы отъ него отказаться совсѣмъ; если это

разстояніе уменьшить до 6 — 8 миль, придется ограничиться только флагами, различающимися по формѣ, на чемъ и основаны нѣкоторыя системы отдаленныхъ сигналовъ, такъ какъ цвѣта на такомъ разстояніи сливаются; поэтому для обыкновенныхъ флажныхъ сигналовъ довольствуются дистанціей, не превосходящей обыкновенно 4 миль. Казалось бы, эту же дистанцію можно бы было поставить въ основаніе системы ночныхъ сигналовъ.

Между тѣмъ нѣкоторые почему-то, вѣроятно, потому, что огонь, въ особенности электрической, можетъ быть виденъ на очень большія разстоянія, требуютъ, чтобы всѣ ночные сигналы могли бы разбираться съ громадныхъ дистанцій, совмѣщая въ себѣ какъ обыкновенные, такъ и отдаленные сигналы. Послѣдствіемъ такой погони за двумя зайцами является необходимость дѣлать разстояніе между огнями очень большимъ, что влечетъ за собою уменьшеніе числа огней, а это, въ свою очередь, не позволяетъ, ни имѣть достаточнаго числа мгновенныхъ сигналовъ, и даже не имѣть ихъ вовсе, ни составить всѣ сигнальныя сочетанія изъ одинаковаго числа огней, т. е. основныя требованія къ боевымъ сигналамъ являются невыполненными.

Не лучше ли, вмѣсто того, чтобы жертвовать этими важными качествами, помириться для обыкновенныхъ ночныхъ сигналовъ на дистанціи въ 4 мили, а на бѣльшихъ разстояніяхъ прибѣгать къ особымъ отдаленнымъ сигналамъ, для чего средства имѣются не меньшія, чѣмъ для таковыхъ же дневныхъ: ракеты, освѣщенные семафоры, прожекторы и т. п....

Къ этому надо еще прибавить, что для того, чтобы сдѣлать электрическіе огни настолько сильными, чтобы они были видны на очень большія разстоянія, приходится имѣть такія средства и приспособленія, которыя не могутъ быть установлены на мелкихъ судахъ, и такимъ образомъ, для переговоровъ съ такими судами приходится имѣть особую систему сигналовъ, что уже совсѣмъ неудобно.

Практика показала, что для дистанціи въ 4 мили, разстояніе между фонарями можетъ не превосходить 12 ф., что

позволяетъ достаточно высоко надъ надстройками помѣстить четыре фонаря.

Второй способъ обойтись ограниченнымъ числомъ сигнальныхъ сочетаній, являющимся вслѣдствіе требованія, чтобы всѣ они состояли изъ одинаковаго числа огней, состоитъ въ томъ, чтобы всѣ эти сочетанія отдать цѣлкомъ исключительно для боевыхъ сигналовъ, выдѣленныхъ, какъ мы это рекомендовали и для дневныхъ сигналовъ, въ особую книгу. Когда же непріателя въ виду нѣтъ и въ мирное время, можно пожертвовать и мгновенностью сигналовъ, и посредствомъ тѣхъ же четырехъ огней показывать сразу не цѣлыя числа, а только цифры, которыя и дѣлать послѣдовательно одну за другой.

Но этимъ еще не ограничиваются всѣ требованія, которыя могутъ быть предъявлены къ ночнымъ сигналамъ. Очень часто выгодно и даже необходимо скрыть эскадру отъ непріателя, присутствие котораго вблизи, или точно извѣстно, или только подозрѣвается, въ особенности отъ непріательскихъ миноносцевъ. Для этого обыкновенно весьма тщательно прикрываются всѣ огни, но достаточно сдѣлать одинъ, иногда востоятельно необходимый, сигналъ, чтобы эскадра была открыта. Такимъ образомъ, весьма важно имѣть возможность переговариваться ночью между судами такимъ образомъ, чтобы это было какъ можно меньше замѣтно со стороны, а такъ какъ совмѣстить это требованіе съ остальными, предъявленными выше, можетъ оказаться невозможнымъ, то для такихъ переговоровъ слѣдуетъ имѣть особые приспособленія, которыя давали бы хотя самое ограниченное число сигнальныхъ нумеровъ для самыхъ необходимыхъ распоряженій.

Требованіе о невидимости сигнала со стороны можетъ быть въ нѣкоторыхъ случаяхъ предъявлено и къ дневнымъ сигналамъ. Представьте себѣ, напр., что эскадра, избѣгающая почему-либо встрѣчи съ противникомъ, выслала въ дозоръ суда, которыя меньше всего могутъ привлечь на себя вниманіе, напр., обращенные во вспомогательные крейсера, коммерческіе пароходы. Положимъ, что такой пароходъ, находясь

Всѣ мгновенные ночные сигналы должны быть боевые и выдѣлены въ особую книгу.

Слѣдуетъ имѣть особые ночные и дневные сигналы, невидимые со стороны.

въ виду своей эскадры, видитъ или непріятельскій флотъ, или одинъ изъ крейсеровъ, который видитъ и его, но о присутствіи за нимъ эскадры еще не подозрѣваетъ. Но достаточно ему, давая знать адмиралу о появленіи непріятели, сдѣлать сигналъ или флагами, или семафоромъ, чтобы для непріятели стало несомнѣннымъ, что видимое имъ судно—не коммерческой пароходъ, а крейсеръ, и что за нимъ имѣются еще другіе, а можетъ-быть и цѣлая эскадра. Вотъ въ этомъ случаѣ, невидимые со стороны сигналы, дающіе хотя бы возможность самыхъ ограниченнѣхъ переговоровъ, окажутся неоцѣнимыми.

Наконецъ существуетъ еще одинъ родъ сигналовъ, о которомъ необходимо сказать нѣсколько словъ, это—опознательные сигналы, при чемъ, понятно, разговоръ можетъ быть

Опознательный сигналъ долженъ производиться быстро и безошибочно.

только о ночныхъ такихъ сигналахъ. Главное требованіе, которое должно быть къ нимъ предъявлено, это—быстрота ихъ производства, соединенная съ надежною гарантіею полной безошибочности. Обстановка, въ которой ихъ придется производить, чрезвычайно для этого неблагоприятна, такъ какъ дѣлать эти сигналы придется внезапно, при появленіи въ темнотѣ подозрительнаго силуэта; тутъ нельзя терять ни одной минуты, и ошибка въ сигналѣ можетъ стать роковою. Какъ же всего лучше подготовиться къ выполнению этихъ важныхъ требованій?

Система опознательныхъ сигналовъ не должна быть тайной, и въ нихъ слѣдуетъ неустанно практиковаться и въ мирное время.

Отвѣтъ на этотъ вопросъ напрашивается самъ собой. Во-первыхъ, приспособленія для производства такихъ сигналовъ должны быть разработаны въ совершенствѣ и дѣйствіе ими должно быть по возможности автоматически, а, во-вторыхъ, какъ эти приспособленія, такъ и управление ими должно быть въ совершенствѣ изучено соотвѣтствующимъ личнымъ составомъ, что можетъ быть достигнуто лишь неустанною практикой въ мирное еще время. Отсюда вытекаетъ необходимость имѣть *постоянную* систему опознательныхъ сигналовъ, чтобы ее можно было бы основательно знать и въ ней постоянно практиковаться. Понятно, что если какъ самая система, такъ и служащія для нея приспособленія, будутъ сохраняться отъ личнаго состава втайнѣ до начала военныхъ

дѣйствій, или того еще хуже, сигналы эти начнутъ изобрѣтаться только передъ войной и для производства ихъ будутъ рекомендоваться случайныя, домашняго производства, приспособленія, то можно впередъ предсказать полный сумбуръ въ этихъ сигналахъ, и каковы могутъ быть послѣдствія такого сумбура—даже подумать страшно. Притомъ знакомство личнаго состава съ системой опознательныхъ сигналовъ и практика въ нихъ нисколько не мѣшаетъ сохраненію самыхъ сигналовъ въ секретѣ, — для этого служатъ всевозможныя системы шифровки.

Сигналы флагами предполагается въ извѣстныхъ случаяхъ дѣлать по криптографу, но благоразумно ли было бы сдѣлать криптографическую таблицу секретомъ отъ личнаго состава, или напр., облечь покровомъ тайны всю систему производства сигналовъ флагами, предоставивъ для надобностей мирнаго времени какія-нибудь другія средства для переговоровъ. Это было бы, конечно, въ высшей степени нелогично, а между тѣмъ съ опознательными сигналами сплошь и рядомъ именно такъ и поступаютъ.

Для удобоуправляемости флотъ дѣлится на части, но дѣленіе это можетъ быть сдѣлано очень различно и на различныхъ основаніяхъ, а потому и здѣсь нельзя ограничиться простымъ указаніемъ на этотъ элементъ удобоуправляемости, и надо попытаться его изслѣдовать.

3. Раздѣленіе флота на части.

Прежде всего посмотримъ, какъ рѣшаютъ этотъ вопросъ наши сухопутные коллеги, а затѣмъ попробуемъ выяснитъ, что особенность морской обстановки не позволяетъ намъ руководиться принятыми у нихъ за аксіомы положеніями.

Для чего дѣлится на части армія?

«Путемъ расчлененія» — говоритъ Г. А. Лееръ (\*) — «управленіе крупными единицами приравнивается, въ извѣстномъ смыслѣ, къ управленію мелкими единицами. Сущность вопроса сводится къ нормированію числа этихъ подраздѣленій въ томъ или другомъ тактическомъ организмѣ. Будетъ ихъ слишкомъ

(\*) «Стратегія». Часть II, стр. 7 и 8, изд. 1887 г.

много—трение увеличится, старшему начальнику придется входить въ непосредственное соприкосновеніе съ слишкомъ большимъ числомъ частныхъ начальниковъ, увеличится трудъ и время, не говоря уже о дороговизнѣ подобной организаціи. Будетъ ихъ слишкомъ мало—органы выйдутъ слишкомъ крупны, тяжеловѣсны, въ свою очередь, неудобоуправляемы. Вѣрную отправную точку для правильнаго рѣшенія разсматриваемаго вопроса, оправдываемую всею военною исторіей, начиная съ организаціи армій древнихъ, фаланги и легіона, до новѣй-

Формула Наполеона. шихъ, даетъ Наполеонъ I въ слѣдующей формулѣ: *«предѣлъ человѣческихъ способностей таковъ, что ни одинъ изъ генераловъ не можетъ управлять (непосредственно), на одномъ и томъ же полѣ дѣйствій, болѣе чѣмъ пятью отдѣльными единицами»*. Это—одна аксіома сухопутной организаціи. Другая же состоитъ въ томъ, что *начальникъ, руководящій нѣсколькими частями* (не больше чѣмъ пятью, по формулѣ Наполеона), *не командуетъ непосредственно ни одною изъ нихъ*, т. е. напр. командиръ корпуса не командуетъ ни одною изъ входящихъ въ его корпусъ дивизій, и всѣ они имѣютъ своихъ особыхъ начальниковъ.

Происхожденіе этихъ аксіомъ можетъ быть объяснено такъ. На сухомъ пути, начальники большихъ тактическихъ организмовъ обыкновенно не видятъ всѣхъ отдѣльныхъ его частей; они принуждены дѣйствовать не на основаніи того, что они видятъ, а на основаніи получаемыхъ ими съ различныхъ мѣстъ поля сраженія донесеній частныхъ начальниковъ (\*); каждому изъ этихъ послѣднихъ они отдѣльно должны посылать свои приказанія, хотя бы эти приказанія и были общими для всѣхъ. Поэтому важно, чтобы число этихъ частныхъ начальниковъ не превосходило извѣстнаго предѣла, и для организаціи собиранія свѣдѣній и передачи приказаній командующій генераль долженъ имѣть обширный штабъ. Замѣтимъ еще, что указать что-либо своимъ примѣромъ, увлечь своимъ дви-

(\*) «Въ наши дни генераль сражается волею и мыслью... онъ обнимаетъ своимъ умомъ гораздо большее пространство, чѣмъ то, которое представляется его глазамъ» Н. П. Михневичъ. «Стратегія», книга I, стр. 174, цитируетъ слова маршала Мармона.

женіемъ за собой свою армію генераль не можетъ, такъ какъ она еще болѣе его видитъ, чѣмъ онъ ее.

Совсѣмъ не то мы видимъ на морѣ. Ко- Отличія обстановки боя морскаго и сухопутнаго.  
нечно, если на извѣстномъ театрѣ войны дѣйствуетъ цѣлый флотъ, раздѣленный на эскадры, разбросанныя въ различныхъ частяхъ этого театра, то надо думать, что здѣсь вполне приложима формула Наполеона, подтверждаемая всею военною исторіей, но это уже относится къ области стратегіи. Во время же боя, благодаря ровной водной поверхности, адмираль легко обнимаетъ глазомъ всю свою эскадру; однимъ движеніемъ фаловъ онъ можетъ сообщить свое приказаніе сразу всѣмъ командирамъ, и смѣшно бы было, если бы онъ отдавалъ приказанія сигналами младшимъ флагманамъ, а тѣ, на глазахъ у адмирала, передавали бы ихъ партикулярнымъ кораблямъ. Правда, младшіе флагманы репетуютъ сигналы, но это могли бы дѣлать и обыкновенные репетичные корабли.

Затѣмъ, адмираль всегда имѣетъ въ своемъ распоряженіи возможность указать, какъ дѣйствовать, своимъ примѣромъ, сдѣлавъ, въ крайнемъ случаѣ, для избѣжанія какихъ-либо недоразумѣній, сигналъ: «Слѣдовать за адмираломъ, или слѣдовать его движеніямъ».

Есть и еще одно крупное различіе между обстановкой сухопутнаго и морскаго боя. На сушѣ армія, сравнительно съ флотомъ, обладаетъ очень малою подвижностью; для нея годятся лишь опредѣленные позиціи, зависяція отъ характера мѣстности, — поэтому мѣсто боя опредѣляется за извѣстный промежутокъ времени до боя; посредствомъ рекогносцировокъ можетъ быть изучена позиція непріятеля, опредѣлены приближенно число его войскъ и ключъ его позиціи и все это быстро измѣниться не можетъ, все изъ-за той же малой сравнительно скорости передвиженія сухопутной силы. Поэтому каждый бой, раньше нежели разыгратъся, можетъ и долженъ быть подготовленъ, и, вмѣстѣ съ этою подготовкой, періодъ боя занимаетъ большое время. Такимъ образомъ, на сушѣ главнокомандующій *можетъ* не видѣть своей арміи и руководить ею посредствомъ передачи приказаній по командѣ — *у него есть*

на это время. Прогрессъ въ военной техникѣ нисколько дѣла не измѣняетъ. Чѣмъ болѣе совершенствуется оружіе, чѣмъ дальше стрѣляютъ пушки и ружья, тѣмъ съ болѣе дальнихъ дистанцій начинается бой, тѣмъ болѣе большой періодъ времени уходитъ именно на его подготовку. Теперь войска сойдутся грудь съ грудью черезъ гораздо большее время послѣ начала боя, чѣмъ прежде: дистанція начала боя увеличилась вслѣдствіе усовершенствованія оружія, а скорость передвиженія войскъ на полѣ сраженія осталась та же. вмѣстѣ съ тѣмъ средства для передачи приказаній сильно усовершенствовались: наравнѣ съ прежними ординарцами, дѣйствуютъ: телеграфъ, телефонъ, велосипедисты и т. п.

Итакъ, времени теперь для распоряженій у генерала больше, и средства для этихъ распоряженій богаче. Поэтому система передачи приказаній по командѣ, являясь необходимою вслѣдствіе увеличенія числа войскъ, дѣйствующихъ на одномъ полѣ сраженія, вмѣстѣ съ тѣмъ и возможна, а потому сохраняетъ полный свой смыслъ и вышеприведенная формула Наполеона.

На морѣ опять все это не такъ. Флотъ чрезвычайно подвиженъ и чѣмъ дальше, тѣмъ дѣлается онъ все подвижнѣе, притомъ не только въ стратегическомъ смыслѣ, но и въ тактическомъ, т. е. на мѣстѣ сраженія. На морѣ всякій его пунктъ безразлично годенъ для боя, встрѣча флотовъ можетъ произойти совершенно неожиданно, бой можетъ начаться черезъ какой-нибудь часъ послѣ того, какъ открытъ непріятель, подготовительнаго періода можетъ и не быть вовсе, если этого не захочетъ тотъ изъ противниковъ, который обладаетъ большею скоростью, позиція (строй) непріятели можетъ измѣниться въ нѣсколько минутъ, тотъ пунктъ, куда можно или слѣдуетъ сосредоточить свою силу, тоже быстро можетъ перемѣститься. Между тѣмъ средства передавать свои приказанія, -- все тѣ же сигналы флагами, несмотря на все увеличивающуюся подвижность кораблей и быстроту хода боя. Такимъ образомъ, для передачи приказаній по командѣ нѣтъ времени, и средства для этого почти не прогрессируютъ (мы говоримъ о дневныхъ сигналахъ), при все уменьшающемся количествѣ времени.



Всѣ высказанныя соображенія приводятъ къ тому, что система командованія на сухомъ пути для флота не подходитъ, и въ основу его раздѣленія такая система положена быть не можетъ.

Основанія для раздѣленія флота—другія нежели для арміи.

Здѣсь на первое мѣсто долженъ быть поставленъ принципъ, состоящій въ томъ, что весь флотъ участвующій въ бою находится непосредственно въ рукахъ у главнокомандующаго адмирала и у него на глазахъ, чтобы онъ могъ свободно и быстро распорядиться каждою его частью, хотя бы до того момента, когда дистанція между сражающимися эскадрами уменьшится настолько, что онѣ начнутъ смѣшиваться между собою.

Въ подтвержденіе нашей мысли, мы можемъ сослаться на исторію. По мѣрѣ того, какъ улучшается матеріальная часть, т. е. корабли, ихъ ходъ, пушки, а веденіе боя дѣлается болѣе сложнымъ, число кораблей, дѣйствующихъ подъ одною командой, все стремится къ уменьшенію, т. е. замѣчается явленіе обратное тому, которое происходитъ на сухомъ пути.

Историческіе примѣры.

Въ эпоху англо-голландскихъ войнъ не рѣдкость были флоты въ 90 — 110 кораблей. Въ сраженіи при Ла-Хогѣ адмиралъ Руссель имѣлъ подъ командою 88 кораблей. Въ своемъ планѣ высадки въ Англію Наполеонъ предполагалъ сосредоточить въ Каналѣ подъ командою Вильнёва до 60 кораблей, но въ то же время Нельсонъ (\*) уже считалъ, что 35 кораблями управлять слишкомъ трудно, и можно изъ-за трудности управленія пропустить благоприятный моментъ нападенія на непріятеля. Обыкновенный размѣръ эскадръ въ концѣ паруснаго періода—до 10—20 кораблей, не считая, конечно, мелкихъ судовъ.

По взглядамъ, существующимъ теперь въ военно-морской литературѣ, считается, что боевая эскадра будетъ состоять изъ 8—12 броненосцевъ съ соответствующимъ числомъ крейсеровъ и минныхъ судовъ. Болѣе или менѣе полно составленныя существующія эскадры подтверждаютъ это мнѣніе.

(\*) Приказъ его передъ Трафальгарскимъ сраженіемъ.

Такимъ образомъ, въ то время какъ на сушѣ сила руководимая однимъ человѣкомъ все увеличивается, независимо отъ того, можетъ ли онъ непосредственно управлять ею, на морѣ составъ эскадры ограничивается требованіемъ, чтобы вся она была въ непосредственномъ распоряженіи командующаго адмирала. Требованіе это нигдѣ не высказывается прямо, не формулировано подобно напр. выраженію Наполеона, но на практикѣ выполняется само собой, такъ какъ оно вполне логично и естественно, вытекающая изъ самой сущности обстановки морскаго боя.

Но если для раздѣленія флота на части нѣтъ смысла основываться на формулѣ Наполеона, то, спрашивается, чѣмъ же руководиться въ этомъ случаѣ?

**Чѣмъ слѣдуетъ руководиться для раздѣленія флота?** Для выясненія этого вопроса предположимъ на время, что эскадра, состоящая изъ вполне однотипныхъ судовъ, сражается въ совершенно правильномъ строѣ, при чемъ всѣ корабли находятся въ виду у адмирала. Для такого воображаемаго флота и въ такомъ воображаемомъ сраженіи, никакого раздѣленія эскадры на части не требуется. На сухомъ же пути, если всѣ тактическія единицы вполне однородны и ни одна изъ нихъ не получаетъ отдѣльнаго назначенія, а дѣйствуютъ всѣ онѣ вмѣстѣ, все же, хотя бы въ самыхъ простыхъ движеніяхъ, управлять ими непосредственно старшій начальникъ не можетъ, и придется раздѣлить ихъ на части, руководствуясь формулой Наполеона, и сноситься съ этими частями по командѣ.

Переходя теперь отъ воображаемаго боя къ дѣйствительности, но все еще сохраняя воображаемый однотипный флотъ, придется его все-таки раздѣлить на части и дать имъ отдѣльныхъ начальниковъ, но не для того, чтобы облегчить сношеніе адмирала съ флотомъ (пока онъ дѣйствуетъ въ одной массѣ, въ этомъ надобности нѣтъ), а напр. для того, чтобы имѣть возможность во время боя, дать части флота какое-либо специальное назначеніе, напр. сосредоточить свои усилія противъ извѣстной части противника, или оказать другой своей части поддержку; въ этомъ случаѣ важно, чтобы отдѣленная часть оказалась бы подъ управленіемъ отдѣльнаго лица; то же

самое необходимо, если известная часть флота почему-либо отделиться сама или потеряет адмирала из вида. Точно так же при составлении плана боя, в котором не для всех судов предполагается одинаковый способ действий, адмиралу необходимо иметь начальников отдельных частей флота, на которых он может возложить приведение различных частей плана в исполнение. Встреча с неприятелем может быть настолько внезапна, что собираться на совет перед боем уже не придется, а потому особенно важно иметь хотя бы несколько человек, подробно посвященных во все намерения и комбинации главнокомандующего; при изменении плана или его развития посредством сигналов, в зависимости от встреченной обстановки, они будут понимать все с полусловь, а в крайнем случае и сами сумеют сделать изменения, вызываемые обстановкою.

Если мы теперь откажемся и от воображаемой однотипности флота, сейчас же явятся новые причины для его разделения. Хотя бы флот состоял все из эскадренных броненосцев, но различных по времени постройки, а потому напр. по ходу, придется их непременно разделить, так как иначе тихоходные корабли будут стеснять движения быстроходных и нельзя будет извлечь из качеств последних всего того, что они способны дать. Тем более необходимо является разделение флота, если корабли его различаются не только по своим качествам, но и по типам. Как, напр., не иметь отдельного начальника, посвященного во все планы главнокомандующего, отряду крейсеров, посланному на разведку! Как много вопросов придется ему решать самостоятельно, на что командиры нескольких судов, друг другу не подчиненные, или подчиненные случайному лицу, оказавшемуся на месте старшим, могут оказаться неспособными (\*). Но пока отряд крейсеров, разделенный

---

(\*) Желающих подробней ознакомиться с причинами, почему крейсера при эскадре должны иметь отдельного начальника, мы отсылаем к нашей статье «Дозорная и разведочная служба», помещенной в справочной книжке В. К. А. М. на 1899 г.

напр. по типамъ на три отдѣленія, находится при флотѣ, адмиралъ имъ управляетъ непосредственно, и если ему нужно напр. расширить свой горизонтъ напр. по румбу NO, онъ не отдаетъ приказаніе о томъ начальнику отряда крейсеровъ для зависящихъ распоряженій, а прямо подымаетъ сигналъ: «такому-то отдѣленію отряда крейсеровъ построить дозорную цѣпь на NO отъ адмирала, по порядку нумеровъ, имѣя между судами такое-то разстояніе»

Такимъ образомъ, причины раздѣленія флота для удобоуправляемости не тѣ, что на сушѣ, и формулой Наполеона на морѣ руководиться нельзя, да никогда ею и не руководились.

Дѣйствительно, напр. во времена Павла Госта, когда флоты доходили до громаднаго числа судовъ, они дѣлились на 3 эскадры, а каждая эскадра—на 3 дивизіи, что напр. при флотѣ въ 60 кораблей, каковой для примѣра приводитъ Гостъ, давало 6—7 кораблей на дивизію, которые и состояли подъ начальствомъ одного лица (\*). Если же возьмемъ флотъ Руссея въ 1692 г., то въ немъ на каждого изъ адмираловъ приходилось по 9—10 кораблей.

Затѣмъ, какъ мы уже указывали выше, на сухомъ пути не допускается, чтобы общій начальникъ командовалъ самъ какою-либо изъ находящихся подъ его командою частей, что является вполне понятнымъ, хотя бы въ силу того, что начальникъ не связанъ неизмѣнно ни съ одною изъ частей и свободно можетъ переходить отъ одной къ другой. На морѣ же главнокомандующій флотомъ неизмѣнно связанъ съ однимъ изъ кораблей, и если не считать его одновременно командующимъ тою эскадрой и дивизіей, въ которыхъ состоитъ флагманскій корабль, а придать этой эскадрѣ и дивизіи отдѣльныхъ начальниковъ, то на одномъ кораблѣ соберется три адмирала, изъ которыхъ двое младшихъ останутся безъ всякаго дѣла; да собственно главнокомандующій не только лично руководитъ дѣйствіями той части флота, въ которой состоитъ его флагманскій корабль, но черезъ командира корабля руководитъ и всѣми движеніями послѣдняго. Такой порядокъ во флотѣ является

(\*) «L'art des armées navales», par Paul Hoste. Lyon, 1697, стр. 400.

вполнѣ естественнымъ, и такъ повелось еще со временъ Павла Госта. Главнокомандующій вмѣстѣ съ тѣмъ командовалъ кордебаталіей и второю дивизіей этой кордебаталіи, начальникъ арьергарда командовалъ и второю дивизіей арьергарда и т. д...

Когда начали уменьшаться флоты, уменьшилось и число дѣленій. При Кампердоунѣ, Абукирѣ и Трафальгарѣ у англичанъ на каждого адмирала, считая тутъ и главнокомандующаго, приходилось отъ 7 до 9 кораблей, и общее число адмираловъ было вдвое и даже втрое меньше того, которое выходило бы по формулѣ Наполеона. Во флотахъ остальныхъ націй число адмираловъ иногда бывало значительно больше чѣмъ у англичанъ, но мы нарочно взяли въ примѣръ именно англичанъ, которые при такой организаціи командованія одержали цѣлый рядъ блестящихъ побѣдъ и нисколько не затруднялись въ управленіи своими эскадрами.

Во время войны за нераздѣльность штатовъ Сѣверной Америки Фаррагутъ, Дюпонъ, Футъ, Далыгрень и Портеръ имѣли въ своемъ единоличномъ распоряженіи очень большія эскадры, которыя они дробили на отряды деревянныхъ судовъ, броненосцевъ, мортирныхъ судовъ и т. п., руководствуясь при этомъ не какими-нибудь формулами, а просто разнотипностью судовъ, состоявшихъ подъ ихъ командой, и тою обстановкой при которой велся тотъ или другой бой. Число же судовъ въ отрядѣ колебалось отъ 7 до 12.

Въ сраженіи при Лиссѣ австрійскій флотъ былъ раздѣленъ на три части по типамъ, при чемъ въ каждой изъ нихъ, подъ начальствомъ особаго лица, имѣлось 7 судовъ. У итальянцевъ было два адмирала на 12 броненосцевъ и еще одинъ адмиралъ на 11 деревянныхъ судовъ.

Эскадра адмирала Ито, состоявшая почти исключительно изъ крейсеровъ, раздѣлена была на два отряда, въ 4 и 6 судовъ, при чемъ за основаніе дѣленія принята была быстрходность.

Наконецъ въ минувшей Испано-Американской войнѣ, Девей, Сэмпсонъ и Шлей имѣли подъ своею непосредственною командой отъ 6 до 14 судовъ.

Резюмируя все сказанное, основанія для раздѣленія флота, дѣйствующаго совмѣстно,

Какъ раздѣляется флотъ для удобоуправляемости?

чтобы сдѣлать его удобоуправляемымъ, можно формулировать такъ: —

1) Флотъ дѣлится по типамъ, чтобы изъ cadaго типа извлечь всю возможную выгоду. Въ виду наличности въ каждой эскадрѣ трехъ типовъ, дальнѣйшаго раздѣленія, съ назначеніемъ для каждой части отдѣльнаго начальника, можетъ и не понадобиться. Главнокомандующій непосредственно руководить отрядомъ броненосцевъ, другой адмиралъ командуетъ отрядомъ крейсеровъ, и одинъ штабъ-офицеръ завѣдуетъ всѣми минными судами.

2) Въ случаѣ большаго числа судовъ cadaго типа, или если они разнятся сильно по ходу, или представляютъ слишкомъ отличныя другъ отъ друга разновидности того же типа, отряды эти дѣлятся на части, напр. на новѣйшіе и устарѣлыя броненосцы, броненосные и неброненосные крейсера и т. п... Части эти могутъ имѣть или не имѣть отдѣльныхъ начальниковъ, въ зависимости отъ числа и боеваго значенія составляющихъ ихъ судовъ. Во всякомъ случаѣ, каждый отрядъ дѣлится на отдѣленія (4, 3 или 2 судна въ русскомъ флотѣ), чтобы въ случаѣ потери строя, суда составляющія отдѣленія, группируясь около старшаго въ чинѣ командира, дѣйствовали вмѣстѣ, взаимно поддерживая другъ друга.

3) Каждый старшій начальникъ, имѣя въ подчиненіи своемъ нѣсколько младшихъ, командуетъ вмѣстѣ съ тѣмъ одною изъ частей, въ которой находится тотъ корабль, на которомъ онъ держитъ свой флагъ.

4) До потери строя и пока адмиралъ виденъ, весь флотъ находится въ непосредственномъ его распоряженіи, безъ передачи приказаній по командѣ.

Если согласиться съ этими мыслями объ организаціи командованія эскадрой, странно бываетъ видѣть распредѣленіе младшихъ флагмановъ на многихъ изъ плавающихъ въ мирное время эскадръ. На каждыя два броненосца (иногда и на полтора), а на три уже навѣрное, приходится адмиралъ, и вся роль его заключается лишь въ репетованіи сигналовъ командующаго эскадрой; между тѣмъ напр. крейсера не составляютъ отдѣльнаго отряда, не имѣютъ ни организаціи, ни отдѣльнаго на-

чальника, и если они посланы куда-нибудь съ порученіемъ, дѣйствуютъ или вразбродъ, или по указаніямъ случайнаго лица—командира, оказавшагося въ данномъ пунктѣ старшимъ.

Принципъ удобоуправляемости требуетъ, **4. Переходъ командованія.** чтобы, въ случаѣ смерти или раны адмирала, флотъ не оставался безъ руководства, и въ виду быстроты хода современнаго боя, надо, чтобы адмиралъ былъ кѣмъ-либо замѣщенъ какъ можно скорѣе. На сухомъ пути этимъ вопросомъ занимаются мало, да оно и понятно; тамъ главный начальникъ, руководящій боемъ, въ этомъ бою не участвуетъ, обыкновенно находится въ болѣе или менѣе безопасномъ мѣстѣ, и случаи выбитія главнокомандующаго изъ строя сравнительно рѣдки.

На морѣ же—напротивъ, адмиралъ подвергается нисколько не меньшей, а даже большей опасности (такъ какъ на его корабль сосредоточиваются выстрѣлы непріятеля) чѣмъ другіе, и случаи его выбитія изъ строя вполне возможны, что свидѣтельствуется и исторія (Нельсонъ, Рюйтеръ, Брюсъ); поэтому вопросъ о переходѣ командованія непременно подлежитъ обсужденію. Напр. нашъ уставъ говоритъ по этому поводу, что «во время боя, пока возможно, онъ старается посредствомъ сигналовъ управлять ходомъ его, сообщая свои намѣренія и распоряженія начальнику штаба, дабы этотъ послѣдній, въ случаѣ смерти или раны флагмана, могъ продолжать бой по тому же плану... Если корабль флагмана такъ сильно поврежденъ, что не въ состояніи продолжать бой, или находится въ опасности попасть во власть непріятеля, флагманъ обязанъ перейти на другой корабль... Въ случаѣ смерти флагмана въ бою, или раны, лишающей его возможности распорядиться, мѣсто его заступаетъ на все время боя начальникъ штаба, оставаясь подъ флагомъ убитаго флагмана. Если и начальникъ штаба убитъ, то, по условному сигналу, начальство надъ эскадрой принимаетъ старшій изъ оставшихся начальствующихъ лицъ, который или переѣзжаетъ на корабль убитаго флагмана, или же, въ случаѣ невозможности этого, поднимаетъ у себя флагъ убитаго флагмана».

Однако, можно ли надѣяться, что флагману удастся пере-

нести свой флагъ на другое судно? Какъ на кораблѣ размѣстить флагмана и его начальника штаба, чтобы первый могъ все время сообщать второму свои распоряженія, и вмѣстѣ съ тѣмъ оба не сразу бы выбыли изъ строя? Мы видѣли уже какъ трудно рѣшается подобный же вопросъ для командира и старшаго офицера. Наконецъ, въ случаѣ смерти флагмана и начальника штаба, что имѣеть много шансовъ именно случиться одновременно, легко ли будетъ передать руководство боемъ слѣдующему по старшинству, который находится на другомъ кораблѣ? Предлагается сдѣлать ему условный сигналъ, но, быть-можетъ, онъ отдалится и сигналъ ему не виденъ; быть-можетъ, онъ тоже убитъ, а на флагманскомъ кораблѣ этого не знаютъ. Однимъ словомъ, здѣсь легко могутъ возникнуть просто неодолимые трудности, и въ виду ихъ придется прійти къ тому же выводу, къ которому мы пришли при обсужденіи вопроса о замѣнѣ выбывшаго изъ строя командира.

Адмиралъ долженъ быть хорошо защищенъ, а потому ему слѣдуетъ находиться на большомъ и сильномъ кораблѣ. Такъ какъ замѣнить адмирала чрезвычайно трудно, то слѣдуетъ принять всѣ мѣры, чтобы этой замѣны не потребовалось, что сейчасъ же вызываетъ, спорный въ настоящее время, вопросъ о томъ, на какомъ кораблѣ долженъ находиться адмиралъ? Мы полагаемъ, что—на самомъ большомъ и сильномъ: а такомъ кораблѣ легче всего надежно защитить адмирала и его начальника штаба, и корабль этотъ имѣеть больше шансовъ остаться цѣлымъ дольше другихъ.

Адмиральскій корабль долженъ быть головнымъ въ линіи. Но, кромѣ того, возникаетъ вопросъ, гдѣ этому кораблю слѣдуетъ находиться во время боя? Все говоритъ за то, что ему слѣдуетъ быть въ линіи, во главѣ флота. Стоя во главѣ, адмиралъ можетъ управлять флотомъ, безъ сигналовъ, движеніями своего корабля. Находясь въ центрѣ или арьергардѣ, трудно судить объ относительномъ положеніи двухъ быстро сближающихся флотовъ, а потому трудно уловить моментъ открытія огня, перестроенія и т. п. Кораблямъ, у которыхъ адмиралъ приходится сзади, трудно слѣдить за его движеніями, такъ какъ все управленіе кораблемъ сосредоточено впереди—въ боевой рубкѣ. Наконецъ, какъ бы ни были ясны инструкціи адмирала, всего онѣ предвидѣть не



могутъ, и головной, если на немъ не находится адмиралъ, часто можетъ огазаться въ нерѣшительности, что ему дѣлать.

По мнѣнію Мэхена (\*), въ критическій моментъ только геній сумѣетъ взять на себя отвѣтственность передъ своимъ начальникомъ за какое-либо энергичное рѣшеніе, отлично, понимая, что послѣдствія нерѣшительности или промедленія могутъ оказаться роковыми. Тотъ же человекъ, находясь въ роли начальника, прекрасно воспользуется представившимися обстоятельствами, тогда какъ, будучи истымъ подчиненнымъ, онъ спокойно ихъ пропуститъ, или не рѣшится на инициативу, изъ боязни отвѣтственности, предпочитая, ожидая приказаній старшаго, свалить ее на него. Между тѣмъ теперь удары наносятся быстро, ихъ надо такъ же быстро отражать, и задержка произойдетъ непременно, если адмиралъ не во главѣ флота.

Исторія вполне подтверждаетъ это положеніе. Сначала (\*\*), когда сраженія велись Историческіе при-  
мѣры. по совершенно опредѣленнымъ правиламъ, когда почти единственными сигналами передъ сраженіемъ были: «построить линію баталіи» и «начать бой», — адмиралъ обыкновенно помѣщался въ серединѣ строя, на одномъ изъ самыхъ сильныхъ кораблей. Точно такъ же и младшіе флагманы всѣ помѣщались въ серединѣ своихъ частей.

Но когда напр. въ Тулонскомъ сраженіи (1744 г.) адмиралъ Матьюсъ, увидя, что отъ союзнаго флота отстали болѣе слабые корабли—испанскіе, захотѣлъ увлечь свой флотъ своимъ примѣромъ, и прямо, не дѣлая сигнала, спустился на отставшіе корабли, то за нимъ послѣдовало только два корабля, и попытка его выйти изъ рутины окончилась неудачей. Нельзя, мы думаемъ, отрицать, что если бы Матьюсъ находился во главѣ своего флота и спустился бы на противника, то корабли его послѣдовали бы за нимъ. И вообще каждый разъ, какъ обстоятельства требовали отступленія отъ обыкновенныхъ пріемовъ боя, положеніе главнокомандующаго

(\*) «Вліяніе морской силы на исторію», 2-е изд., стр. 406—407.

(\*\*) Конецъ XVII и почти все XVIII столѣтіе.

въ серединѣ флота вело къ серіознымъ неудобствамъ, и если не къ пораженію, то къ потерѣ случая побѣдить.

Въ сраженіи при Уэссанѣ (1778 г.), командовавшей французскимъ флотомъ адмиралъ Д'Орвилль, желая воспользоваться представившеюся внезапно возможностью поставить арьергардъ англичанъ между двухъ огней, сдѣлалъ соотвѣтствующій сигналъ своему авангарду, но, или по недоразумѣнію, или намѣренно — въ данномъ случаѣ это не важно — приказаніе это не было исполнено. «Если бы Д'Орвилль былъ въ авангардѣ» — говоритъ Мэхенъ (\*) — «онъ могъ бы обезпечить выполнение желаемой имъ эволюціи».

Въ сраженіи при Доминикѣ (1782 г.) англичанамъ представился случай съ выгодой прорѣзать французскую линію, но передовой корабль, безъ сигнала адмирала и не подумалъ о такомъ маневрѣ, и прорѣзалъ линію только корабль на которомъ находился главнокомандующій, адмиралъ Родней, бывший въ серединѣ строя, при чемъ выгода, полученная отъ такого маневра, уменьшилась. Такимъ образомъ, самое дѣло время отъ времени показывало, что обычное мѣсто для главнокомандующаго неудобно, при томъ переворотѣ, который уже назрѣвалъ тогда въ морской тактикѣ. Прежняя тактика, состоявшая лишь изъ мертвыхъ правилъ, какъ бы застывшая въ когда-то выработанныхъ формахъ, должна была уступить свое мѣсто тактикѣ, основанной лишь на примѣненіи, правда, неизбѣжныхъ принциповъ, но къ безконечно мѣняющейся обстановкѣ, и творческая дѣятельность военныхъ способностей командующихъ адмираловъ получила для приложенія своего широкое поле. И дѣйствительно мы видимъ, что лучшіе адмиралы этого времени — Сюффренъ, Нельсонъ и Ушаковъ — уже не слѣдуютъ рутинѣ и становятся во время боя во главѣ кильватерныхъ колоннъ своихъ кораблей, готовые на лету поймать всякое движеніе непріятеля, и сейчасъ же предпринять соотвѣтствующее рѣшеніе, чтобы извлечь выгоду изъ его ошибки, или парировать удачный его маневръ.

---

(\*) «Вліяніе морской силы на исторію», 2-е изд., стр. 403.

«При Новомъ Орлеанѣ» — говорить Мэхенъ (\*) — «избраніе главнокомандующимъ мѣста въ центрѣ строя почти погубило флагманскій корабль, вслѣдствіе темноты и дыма предшествовавшихъ судовъ; флотъ Соединенныхъ Штатовъ, послѣ прохожденія мимо фортовъ, оказался безъ вождя». При прорывѣ въ Мобиль чуть было не произошло неудачи изъ-за того, что Фаррагутъ, хотя и крайне неохотно, все-таки склонился на просьбы командировъ стать вторымъ въ линіи.

Однако, защищаемое нами мнѣніе, о томъ, на какомъ кораблѣ и въ какомъ мѣстѣ строя долженъ находиться главнокомандующій адмиралъ, имѣеть и противниковъ, которые утверждаютъ, что адмиралъ долженъ имѣть возможность покинуть свое мѣсто, если его перестаютъ видѣть, и перейти въ тотъ пунктъ боя, гдѣ его присутствіе болѣе всего необходимо. Но чтобы не выводить изъ строя одного изъ самыхъ сильныхъ кораблей, они предлагаютъ главнокомандующему имѣть во время боя свой флагъ на легкомъ суднѣ, даже на минномъ крейсерѣ. Строй же въ этомъ случаѣ предлагается поручить вести командиру головного броненосца, который долженъ прекрасно понимать намѣренія адмирала.

Помимо того, что при такомъ порядкѣ серіозной опасности подвергается столь драгоцѣнная непрерывность командованія, можно еще замѣтить, что если личный составъ командировъ очень хорошъ, воспитанъ въ правильныхъ боевыхъ принципахъ и проникнутъ пониманіемъ намѣреній адмирала, переходъ послѣдняго съ мѣста на мѣсто окажется бесполезнымъ, такъ какъ все, что возможно, будетъ сдѣлано при такомъ составѣ командировъ, хотя бы адмиралъ и не былъ у нихъ все время передъ глазами. Если же составъ командировъ плохъ и ихъ надо постоянно направлять во время боя, то едва ли это удастся сдѣлать какому-нибудь адмиралу, хотя бы онъ все время переходилъ съ мѣста на мѣсто, и навѣрно вездѣ онъ со своей помощью опоздаетъ. вмѣстѣ съ тѣмъ, тогда просто опасно поручить вести строй одному изъ командировъ. Наконецъ,

---

(\*) «Вліяніе морской силы на исторію», 2-е изд., стр. 407.

будетъ ли на виду у кораблей адмираль, находящійся напр. на минномъ крейсерахъ?

Одно время въ парусномъ флотѣ существовала мода помѣщать главнокомандующаго на фрегатѣ, чтобы онъ со стороны могъ наблюдать за ходомъ боя, но затѣмъ отъ такого образа дѣйствій отказались (\*). Мэхенъ по этому вопросу высказываетъ такое мнѣніе (\*\*): «трудность организаціи какой-либо системы сигналовъ или легкихъ посыльныхъ шлюпокъ, которыя могли бы играть роль адъютантовъ или ординарцевъ генерала,—усиливаемая тѣмъ фактомъ, что корабли не могутъ стоять неподвижно, какъ дивизіи людей, въ ожиданіи приказаній, но что они должны постоянно поддерживать необходимый для управленія рудемъ ходъ,—*исключаетъ идею о мѣстѣ адмирала флота въ сраженіи на ходу на легкомъ суднѣ* (\*\*\*)». При такомъ положеніи онъ сдѣлался бы простымъ зрителемъ; тогда какъ, будучи на сильнѣйшемъ кораблѣ флота, онъ удерживаетъ наибольшее возможное вліяніе...». Въ сраженіи при Лиссѣ адмираль Персано метался по всѣму мѣсту боя, подымая одинъ сигналъ за другимъ, чтобы побудить своихъ помощниковъ къ энергичнымъ и дружнымъ дѣйствіямъ противъ непріятеля, но помочь дѣлу не могъ и только терялъ время на бесполезныя передвиженія, вмѣсто того, чтобы сосредоточить все свое вниманіе и силу на нанесеніе вреда противнику.

#### 4. Принципъ единой власти.

Начальнику должна быть предоставлена полная мочь. Во всякой отдѣльной части, на кораблѣ или на эскадрѣ, власть должна быть сосредоточена въ однѣхъ рукахъ. Это требованіе такъ ясно, что нечего и доказывать его необходимость. Дѣйствительно, если на какое-либо лицо возложено руководство боемъ одиночнымъ или эскадреннымъ, для возможности выполненія его плана, необходимо, чтобы по выраженію Суворова, ему была предо-

(\*) «Вліяніе морской силы на исторію», 2-е изд., стр. 404.

(\*\*) Тамъ же, стр. 405.

(\*\*\*) Курсивъ нашъ.

ставлена «полная мочь». Ему можно указать только цѣль, къ которой надо стремиться, а въ способъ выполнения поставленной задачи уже всякое вмѣшательство вредно.

Такимъ образомъ, все на кораблѣ должно быть безусловно подчинено командиру и всякому лицу, которое его замѣнитъ въ бою. На эскадрѣ все должно быть безусловно подчинено флагману, или тому лицу, которое имѣетъ право распоряжаться изъ-подъ его флага.

Подчиненіе начальнику должно быть не только безусловное, но вмѣстѣ съ тѣмъ и добровольное.

Теорія, однако, въ своихъ требованіяхъ идетъ еще дальше. Она требуетъ, чтобы подчиненіе это было не только безусловное, но вмѣстѣ съ тѣмъ и добровольное, основанное не только на авторитетѣ званія или внѣшняго отличія, обозначающаго чинъ, а на авторитетѣ личности. Такое подчиненіе гораздо устойчивѣе, въ особенности въ бою. Это же послѣднее повиновеніе не дастъ никакая дисциплина, и получится оно лишь путемъ внутренняго довѣрія; но чтобы человѣку довѣрять, надо его знать, и однимъ изъ путей къ этому, какъ мы уже имѣли случай говорить выше, служить совмѣстное долгое плаваніе.

Будетъ ли, однако, это подчиненіе только безусловное, или вмѣстѣ съ тѣмъ и добровольное, все равно о посползованіи къ умаленію единой власти со стороны подчиненныхъ не можетъ быть и рѣчи. На всякое посягательство въ этомъ родѣ надо отвѣтить знаменитою фразой Гладстона «руки прочь!».

Однако, съ этимъ вопросомъ, т. е. съ вмѣшательствомъ въ дѣйствія начальника, приходится постоянно считаться на практикѣ. Примѣромъ можетъ служить хотя бы вопросъ объ единой власти главнокомандующаго флотомъ, во время войны.

Я говорю здѣсь о постоянномъ на нее посягательствѣ центральной береговой власти.

Во время войны центральная береговая власть не должна вмѣшиваться въ управленіе боевымъ флотомъ.

Роль этой власти въ мирное и въ военное время весьма различна. Въ мирное время все находится въ ея вѣдѣніи, она руководитъ не только береговыми учрежденіями, но и всѣми плавающими судами и эскадрами. Въ военное же время активная сила должна выйти изъ ея попеченія, и вся роль центральной береговой власти должна состоять лишь въ томъ, чтобы какъ можно лучше выполнялись

всѣ требованія боевой силы по вопросамъ снабженія ея людьми, припасами, резервными судами и т. п.

Такимъ образомъ, съ началомъ военныхъ дѣйствій, роли кореннымъ образомъ мѣняются, и боевой флотъ становится на первое мѣсто. Однако, не всегда такъ бываетъ на дѣлѣ.

Привыкшая всѣмъ руководить въ мирное время, центральная береговая власть чувствуетъ себя какъ бы не совсѣмъ ловко въ новой, какъ будто подчиненной, роли и сплошь и рядомъ начинаетъ вмѣшиваться въ распоряженія командующаго адмирала, стараясь руководить его дѣйствіями изъ кабинета.

Этимъ кореннымъ образомъ нарушается принципъ единой власти, и вредныя послѣдствія такого порядка вещей неисчислимы. Если командующій адмиралъ поступаетъ несогласно съ намѣреніями центральной власти, можно его смѣнить, но новому адмиралу непременно слѣдуетъ предоставить полную свободу въ выборѣ способовъ для достиженія поставленной ему цѣли.

И все-таки это дѣлается сплошь и рядомъ, несмотря на то, что исторія даетъ массу примѣровъ гибельныхъ послѣдствій такого порядка вещей! Умъ прямо отказывается объяснить такое пренебрежительное, или вѣрнѣе — невѣжественное, отношеніе къ историческимъ урокамъ. Не въ оправданіе, а только въ поясненіе, такого печальнаго явленія надо замѣтить, что военно-морское сословіе въ общемъ очень мало знакомо съ исторіей, да если и знакомо, относится къ ней, если такъ можно выразиться, съ археологической точки зрѣнія, проявляя къ ней интересъ такого же рода, какъ напр. ... ну хоть что ли — къ подвигамъ Геракла. Дѣйствительно, мы нвогда не прочь почитать что-нибудь о морскихъ бояхъ парусныхъ и даже гребныхъ флотовъ, готовы удивляться дѣяніямъ великихъ моряковъ тѣхъ временъ, согласны чтить ихъ память, ставя имъ памятники и называя ихъ именами корабли, но учиться мы у нихъ не хотимъ, не хотимъ признать, что въ ихъ дѣятельности заключаются драгоценныя уроки для настоящаго, считая, что проявленное ими искусство настолько же для насъ бесполезно, насколько бесполезно для насъ искусство Геракла владѣть своею палицей.

Я не буду останавливаться на исторических примѣрахъ необходимости независимости власти, относящихся къ болѣе или менѣе отдаленнымъ временамъ: ихъ такъ много, что на одно ихъ перечисленіе нехватило бы времени. Достаточно будетъ, если я напому иѣскольکو современныхъ примѣровъ; людямъ ищущимъ истины, не затыкающимъ себѣ уши нарочно, и этого будетъ довольно.

Историческіе примѣры вреда вмѣшательства въ распоряженія главнокомандующаго.

7-го апрѣля 1863 г. контръ-адмиралъ Дюпонъ, имѣя подѣ своимъ начальствомъ девять броненосныхъ судовъ, атаковалъ укрѣпленія Чарльстона, при чемъ атака кончилась полною неудачей. Атака эта была предпринята подѣ давленіемъ центральной власти въ Вашингтонѣ, гдѣ имѣли въ то время преувеличенное мнѣніе о непобѣдимости броненосцевъ. Самъ Дюпонъ не сочувствовалъ атакѣ, не надѣялся на броненосцы, и такимъ образомъ, уступая постороннему вмѣшательству, онъ долженъ былъ руководить операціей, въ успѣхъ которой онъ не вѣрилъ. И онъ оказался правымъ. Изъ Вашингтона была сдѣлана попытка заставить его повторить атаку, и вслѣдствіе его противодѣйствія онъ былъ смѣненъ, и на мѣсто его былъ назначенъ контръ-адмиралъ Дальгрень, которому, однако, пришлось предоставить свободу дѣйствій, такъ какъ и онъ оказался одного мнѣнія съ Дюпономъ. Къ такому сознанию центральная власть въ Вашингтонѣ должна была бы прійти съ самаго начала, на основаніи логики и опыта исторіи, на дѣлѣ же ее привела къ этому лишь позорная неудача, стоившая не мало человѣческихъ жизней и матеріальныхъ потерь, не говоря уже о томъ, что слѣдствіемъ ея явился значительный подъемъ духа у противника.

Въ 1866 г., во время Австро-Итальянской войны, адмиралъ Персано долженъ былъ слѣдовать указаніямъ штатскихъ морскихъ министровъ, находившихся въ свою очередь подѣ вліяніемъ общественнаго мнѣнія и уличныхъ манифестацій. Итальянское правительство предпочитало руководить дѣйствіями Персано, будучи чрезвычайно имъ недовольно, вмѣсто того, чтобы его смѣнить и дать новому адмиралу свободу дѣйствій. Результатами такого ненормальнаго порядка вещей были: вы-

ходъ въ море совершенно неготоваго флота, неспособнаго ни къ какимъ операціямъ, и переходъ его въ такомъ видѣ изъ Таренто въ Анкону, подъ рискомъ ежеминутно встрѣтиться съ австрійскимъ флотомъ, находившемся въ то время уже въ хорошемъ порядкѣ; затѣмъ позднѣе—Лисская операція — совершенно противная основнымъ началамъ стратегіи, и наконецъ поражение.

Совсѣмъ не въ лучшихъ, а, пожалуй, даже въ худшихъ условіяхъ, относительно независимости командованія, находился адмиралъ Тегетгофъ (\*). Онъ одновременно былъ подчиненъ двумъ береговымъ властямъ: центральной береговой власти въ Вѣнѣ и главнокомандующему южною австрійскою арміею, которая дѣйствовала противъ итальянцевъ. Приведу нѣкоторыя характерныя выдержки изъ его телеграфныхъ сношеній.

Война была объявлена 23-го іюня, а 24-го числа Тегетгофъ телеграфируетъ командующему южною арміею: «Въ виду начатія военныхъ дѣйствій на Минчіо, позволяю себѣ спросить ваше превосходительство, могу ли я съ вѣрною мнѣ эскадрой перейти къ наступательнымъ дѣйствіямъ и произвести съ флотомъ рекогносцировку по итальянскому берегу. Очень прошу о точномъ указаніи, въ какихъ предѣлахъ свободно могу располагать своими дѣйствіями».

Два дня онъ ждетъ отвѣта на эту телеграмму, и причина такого замедленія объясняется просто: эрцгерцогу Альбрехту не до него, такъ какъ въ это время идетъ бой при Кустоцѣ, и Тегетгофъ раньше отвѣта на свою телеграмму получаетъ извѣщеніе о побѣдѣ, и съ большимъ торжествомъ празднуетъ эту побѣду на рейдѣ Фазано.

Наконецъ 26-го іюня, т. е. черезъ двое сутокъ, получается отвѣтъ: «Эскадрѣ предоставляется свобода дѣйствій, но не заходить дальше Лиссы. Наблюдать за устьями рѣки По и берегомъ около Венеціи».

---

(\*) Ferd. Ritter von Aullmayr. «Der Krieg Österreichs in der Adria 1866», стр. 73 - 77. 1896 г.



Въ этотъ же день вечеромъ Тегетгофъ снимается съ якоря, но было уже поздно.

Какъ разъ въ то время, какъ онъ стоялъ на рейдѣ, расцѣпившись флагами, и производилъ салюты въ честь побѣды при Кустоцѣ, итальянскій флотъ, въ совершенно неготовомъ видѣ, далеко въ неполномъ составѣ (9 броненосцевъ вмѣсто 12), безъ орудій, безъ снарядовъ, съ самымъ ограниченнымъ личнымъ составомъ (нехватало массы офицеровъ и нижнихъ чиновъ), нестройною массою переходилъ изъ Таренто въ Анкону, куда и прибылъ благополучно 25-го іюня, вечеромъ. Случай разбить итальянцевъ на голову, гораздо болѣе благопріятный, чѣмъ при Лиссѣ, былъ упущенъ. Все преимущество лучшей подготовки австрійскаго флота пропало даромъ,—пропали всѣ труды личнаго состава, который положилъ столько энергіи на достиженіе этого преимущества. Печально также и то, что при такомъ положеніи вещей нѣтъ возможности найти отвѣтственное лицо, никто, оказывается, не виноватъ въ томъ громадномъ убитѣ, который потеряло государство. Не виноватъ съ формальной точки зрѣнія Тегетгофъ, потому что ему не было дано свободы; не виноватъ командующій южною арміею, такъ какъ онъ велъ въ это время бой при Кустоцѣ, и въ концѣ концовъ, значить, виноватъ какой-нибудь ординарецъ, который не нашелъ во-время главнокомандующаго, или, можетъ-быть, виновата его лошадь, которая не во-время споткнулась, какъ всегда виноваты въ желѣзнодорожныхъ катастрофахъ стрѣлочники. Но, вѣдь, этому никто не вѣритъ,—всѣ знаютъ, что въ несчастныхъ случаяхъ на желѣзныхъ дорогахъ виноваты не стрѣлочники, не какое-либо лицо изъ высшей желѣзнодорожной администраціи, а виновата неправильная постановка всего дѣла,—его организація. Такъ и здѣсь: не виноваты ни ординарецъ, ни его лошадь, ни телеграфистъ, ни Тегетгофъ, ни командующій южною арміею, а виновата здѣсь неправильная постановка дѣла. Адмиралу не дана была полная мочь, — и въ этомъ главная причина прискорбной бездѣятельности австрійцевъ. Если же Тегетгофъ былъ бы самостоятеленъ, то онъ одинъ и былъ бы кругомъ виноватъ въ томъ, что упустилъ итальянскую эскадру.

Но на этомъ гибельныя послѣдствія такого порядка вещей еще не кончились. Посмотрите, что произошло передъ самымъ сраженіемъ при Лиссѣ: —

17-го іюля, т. е. за три дня до сраженія, опять на рейдѣ Фазано Тегетгофъ получаетъ телеграмму съ острова Лиссы:—

«Военное судно подъ англійскимъ флагомъ производитъ рекогносцировку острова».

Это былъ, какъ извѣстно, начальникъ штаба Персано, капитанъ 1-го ранга Амиго, на *Messaggero*.

Тегетгофъ счелъ это за военную хитрость и ничего не предпринялъ. Но черезъ сутки, т. е. 18-го іюля, онъ получаетъ новую телеграмму: «Въ 15 миляхъ отъ острова показались 10 непріятельскихъ судовъ».

Тегетгофъ сейчасъ же доноситъ объ этомъ двумъ властямъ, которымъ онъ подчиненъ: военному министру и начальнику южной арміи.

«Не думаю»—телеграфируетъ онъ—«идти къ Лиссѣ, такъ какъ считаю это со стороны итальянскаго флота демонстраціей, для отвлеченія нашихъ морскихъ силъ изъ сѣверной части Адриатическаго моря. Во всякомъ случаѣ, прошу инструкцій, какъ должна поступить эскадра въ случаѣ дальнѣйшихъ движеній непріятеля».

А между тѣмъ съ Лиссы извѣстія становятся тревожнѣе:—  
«Опасаемся атаки», «Бухта Компиза атакована 12 судами».

Тегетгофъ опять телеграфируетъ своимъ двумъ начальствамъ: «Я продолжаю держаться прежняго мнѣнія. Прошу приказаній, въ виду отдаленности Лиссы отъ главнаго театра войны».

Крѣпости же Лисса онъ телеграфируетъ: «Сообщите, какого типа суда появились у Лиссы, чтобы рѣшить, простая ли это демонстрація, или у острова находятся главныя непріятельскія силы».

Но навстрѣчу ему уже съ острова летѣла телеграмма:—  
«Городъ Лисса атакованъ. Идетъ жаркая перестрѣлка». Еще черезъ часъ уже пришло извѣстіе, что телеграфное сообщеніе съ Лиссой прервано непріателемъ.

Тегетгофъ опять посылаетъ двѣ телеграммы по начальству, гдѣ, поддерживая свою прежнюю точку зрѣнія, проситъ нако-

нецъ указать, какое мѣсто побережья слѣдуетъ считать главнымъ, и доносить, что теперь онъ считаетъ необходимымъ выйти съ эскадрой въ море.

Но какъ на предыдущія телеграммы, такъ и на эту, оба его начальства хранятъ гробовое молчаніе, такъ что въ 7 час. вечера Тегетгофъ вынужденъ былъ послать въ Зару (ближайшему къ Лиссѣ начальнику), такую телеграмму: «По первому извѣстію изъ Лиссы я телеграфировалъ въ Вѣну и Гёрцъ, гдѣ высказалъ, что считаю эту атаку диверсіей и прошу инструкцій, но до сихъ поръ отвѣта нѣтъ».

А съ Лиссы, черезъ Лезину и Зару, все продолжаютъ приходить извѣстія о продолжающейся атакѣ.

А отвѣта отъ начальства—все нѣтъ, и Тегетгофъ вновь къ нему взываетъ:—

«Прошу отвѣтить на мои телеграммы и указать, какого образа дѣйствій мнѣ слѣдуетъ держаться».

Въ то же время онъ телеграфируетъ въ Зару: «Изъ Вѣны и изъ Гродройпо,—никакого отвѣта. Какія вѣсти изъ Лезины?». Наконецъ одно изъ начальствъ откликнулось,—но какъ! Отъ главнокомандующаго южною арміей приходитъ отвѣтъ:—

«Эскадру не раздѣляйте. Опасайтесь нападенія на берегъ Истріи и Триестъ.» А Вѣна все молчитъ. Эту телеграмму, ничего не рѣшающую,—да и что можетъ рѣшить главнокомандующій, находящійся на берегу,—эту, если такъ можно выразиться, отписку, Тегетгофъ передалъ по телеграфу въ Зару.

Больше ему ничего и не оставалось сдѣлать.

Видите ли, молю, что отъ меня ничего не зависитъ.

Наступаетъ слѣдующій день—19-го іюля.

Уже больше сутокъ итальянцы атакуютъ Лиссу, и вновь летятъ объ этомъ телеграммы къ Тегетгофу. И опять онъ бомбардируетъ Вѣну и штабъ южной арміи, теперь уже болѣе рѣшительнымъ образомъ. «Лиссу атакуютъ 22 непріятельскихъ судна. Выхожу съ эскадрой. Оставляю въ портѣ пароходъ *Stadium*, который будетъ ждать отвѣта и догонитъ меня въ морѣ. Прошу скорѣйшаго отвѣта».

До 2 час. дня, имѣя уже пары готовыми и эскадру въ морѣ, Тегетгофъ все ждалъ отвѣта и наконецъ онъ воспослѣдовалъ:—

«По высочайшему повелѣнію, вамъ предоставляется дѣйствовать по вашему собственному усмотрѣнію».

Вотъ съ этого и слѣдовало начать, давши Тегетгофу эту самостоятельность съ объявленіемъ войны, а кончить все равно пришлось такимъ порядкомъ вещей, такъ какъ иной порядокъ можетъ вести только къ неудачамъ.

Дальнѣйшее извѣстно. Произошелъ Лисскій бой. Итальянцы были разбиты, но надо сказать, что со стороны австрийцевъ было сдѣлано все, чтобы помочь итальянцамъ взять Лиссу, и если тѣ этого не сдѣлали, то только потому, что дѣйствовали изъ рукъ вонъ плохо.

Во время Японо-Китайской войны, Цунгъ-Ли-Ямень, учрежденіе совершенно некомпетентное въ веденіи военныхъ дѣйствій, предписалъ адмиралу Тингу не заходить по восточную сторону линіи: мысъ Шантунгъ — устье рѣки Ялу, а какъ разъ восточнѣе этой линіи японцы производили свои операціи, и Тингъ этому помѣшать не могъ, хотя таковое намѣреніе, если не у него, то по крайней мѣрѣ у его ближайшихъ совѣтниковъ, существовало. Адмиралъ Ито тоже былъ отвлеченъ центральной властью отъ преслѣдованія главной своей цѣли — китайскаго флота, для конвоированія транспортовъ, для организаціи и защиты линій сообщенія высадившихся японскихъ армій, а вслѣдствіе этого китайскій флотъ не былъ уничтоженъ во-время, и компанія затянулась, потребовавъ зимней экспедиціи въ Вей-ха-вей для уничтоженія этого флота.

Въ минувшей Испано-Американской войнѣ, американцы на томъ же театрѣ войны (въ Атлантическомъ океанѣ) имѣли двѣ эскадры, которыми руководило морское министерство до соединенія ихъ передъ С.-Яго. Мы не можемъ указать на какое-либо прямое дурное послѣдствіе такого порядка вещей, но больше виной тому бездѣйствіе испанцевъ, а уже никакъ не достоинства системы, принятой американцами.

Да и то нельзя сказать, чтобы флотъ ихъ отлпчился въ погонѣ за Серверой. Когда послѣдній прибылъ въ Вестъ-Индію, силы американцевъ были разбросаны, и хотя они и получили извѣстія о появленіи испанцевъ, но услѣдить за ними не могли, и сосредоточивая свои суда передъ С.-Яго, что они дѣлали чрезвычайно медленно, такъ что испанцы легко могли бы раньше

уйти, они долго еще и не знали, тутъ ли еще непріятельская эскадра, или они блокируютъ какое-нибудь одно судно. «Все хорошо, что хорошо кончается» — говоритъ Мэхенъ, разбирая эту войну — (\*), «но для дальнѣйшаго руководства необходимо не забывать прошлыхъ дѣйствій... Мы не можемъ надѣяться, что и въ другой разъ будемъ имѣть дѣло съ такимъ неспособнымъ противникомъ, какимъ показала себя Испанія; и все же 19-го мая Сервера достигъ С.-Яго, т. е. за два дня до того, какъ, собравъ наши отряды, мы сосредоточили ихъ передъ Гаванной и Сіенфуэгосомъ. Если бы испанскій адмиралъ попробовалъ появиться передъ однимъ изъ этихъ портовъ, то даже при малой скорости его судовъ, такъ ярко выказавшейся на его пути отъ Кюрасао въ С.-Яго, онъ могъ бы достигъ Сіенфуэгоса 21-го числа ночью и войти въ гавань въ 8 час. утра — на 12 часовъ раньше прибытія туда нашей летучей эскадры».

Добавимъ къ этому, что если бы Сервера вошелъ дѣйствительно въ этотъ портъ, соединенный съ мѣстами расположенія главныхъ испанскихъ силъ желѣзною дорогой, ему не было бы надобности оттуда выходить на вѣрную гибель, а американскій десантъ, неудача котораго передъ С.-Яго, отрѣзаннымъ отъ подкрѣпленія и лишеннымъ провизіи и войскъ, висѣла на волоскѣ, вѣроятно, потерпѣлъ бы передъ Сіенфуэгосомъ полное пораженіе, и война затянулась бы еще на очень долгое время. А тогда, спрашивается, отчего же Сервера не пошелъ въ Сіенфуэгосъ, а забрался въ С.-Яго? Если судить по опубликованнымъ письмамъ несчастнаго испанскаго адмирала (\*\*), то здѣсь уже прямо виновата крайне плохая организація высшаго командованія. Кто руководилъ военными дѣйствіями испанцевъ, кто составлялъ планъ кампаніи и вообще былъ ли еще какой планъ, — осталось до сихъ поръ невыясненнымъ. Вѣришь, что его не было, и руководилъ общимъ ходомъ военныхъ дѣлъ кто въ тотъ или другой моментъ бралъ верхъ въ министерствѣ, т. е. нѣчто безличное, неотвѣтственное и съ положеніемъ дѣлъ знакомое лишь по донесеніямъ, полученнымъ издалека. Нераціональная и безцѣльная посылка отряда Серверы въ Вестъ-Индію

(\*) «Морск. Сборн.» 1899 г., № 7, неоф. отд., стр. 8.

(\*\*) Переводъ этихъ писемъ напечатанъ въ журналѣ «*Marine Française*» за 1898 г.

была, оказывается, рѣшена въ Мадридѣ совѣтомъ изъ 17 адмираловъ, изъ которыхъ, однако, ни одинъ не былъ назначенъ принять начальство надъ этимъ отрядомъ, а Сервера, долженствовавшій привести эту затѣю въ исполненіе и находившій съ своей стороны ее гибельною для дѣла, даже не былъ приглашенъ въ этотъ совѣтъ, и вообще планъ дѣйствій, если только таковой былъ, ему сообщенъ не былъ. Точно такъ же и по прибытіи на Кубу отношенія между Бланко и Серверой оказались совершенно не урегулированными, что было одною изъ причинъ роковаго выхода испанской эскадры изъ С.-Яго.

Въ заключеніе можно сказать, что стремленіе центральной береговой власти руководить по телеграфу дѣйствіями боевой силы, поневолѣ дѣлаетъ главнокомандующаго, если таковой заслуживаетъ только этого названія при такомъ порядкѣ вещей, нерѣшительнымъ и прямо даже исключаетъ всякую возможность составленія какого-либо плана.

Если оставимъ теперь въ сторонѣ центральную береговую власть и перейдемъ къ морскимъ силамъ, дѣйствующимъ на извѣстномъ театрѣ войны, или въ извѣстномъ пунктѣ этого театра, то увидимъ, что объединеніе власти является и здѣсь столь же необходимымъ, и въ историческихъ подтвержденіяхъ этого опять недостатка нѣтъ.

Въ 1770 г. въ Архипелагѣ сначала дѣйствовали двѣ самостоятельныя русскія эскадры—Спиридова и Эльфинстова, да еще на нѣкоторыхъ корабляхъ этихъ эскадръ сидѣли разныя важныя лица, признававшія себя тоже начальниками и считавшія себя въ правѣ вмѣшиваться въ руководство военными дѣйствіями. Дѣло пошло такъ плохо, что, для того чтобы прекратить это многоначаліе, общее командованіе обѣими эскадрами принялъ графъ Орловъ—даже не морякъ—и Чесменскій погромъ затмилъ цѣлый рядъ прежнихъ неудачъ.

Въ 1801 г., при Копенгагенѣ, адмиралъ Паркеръ, поручивъ Нельсону атаку датскаго флота и укрѣпленій, вздумалъ въ самый рѣшительный моментъ вмѣшаться въ дѣло, правда, съ самою благородною цѣлью—взять на себя отвѣтственность за неудачу, сложивъ ее съ Нельсона; но этимъ онъ чуть не привелъ къ гибели англійскую эскадру, и спасъ ее Нельсонъ, имѣвшій гражданское мужество не исполнить прямого прика-

занія своего начальника, отлично понимая, что тотъ издали, не находясь самъ въ дѣлѣ, не можетъ рѣшать, какъ слѣдуетъ поступать.

Во время прорыва федеративнаго флота, подъ начальствомъ Фаррагута, въ Новый Орлеанъ, южане имѣли тамъ значительныя морскія силы, но организація ихъ была изъ рукъ вонъ плоха; такъ, они состояли изъ трехъ частей, подчиненныхъ различнымъ вѣдомствамъ, и общаго начальника у нихъ не было. Въ результатѣ—они дѣйствовали настолько разрозненно и вяло, что никакого вреда сѣверянамъ не сдѣлали, а между тѣмъ именно флотъ южанъ всего скорѣе могъ помѣшать прорыву и въ данномъ случаѣ являлся болѣе важнымъ препятствіемъ для Фаррагута нежели укрѣпленія.

Итакъ, командующему адмиралу должна быть предоставлена во всѣхъ отношеніяхъ *полная мочь*. Имъ не должна руководить никакая власть, могущая ему только указать, какой нужно достигнуть конечной цѣли, и на томъ же театрѣ военныхъ дѣйствій не можетъ быть двухъ равныхъ по власти лицъ, а вся власть должна быть сосредоточена въ однѣхъ рукахъ.

##### 5. Принципъ частнаго почина.

Однако, принципъ сосредоточенія власти не препятствуетъ начальнику, если онъ то найдетъ нужнымъ, самому предоставить своимъ подчиненнымъ извѣстную долю свободы и самостоятельности, каждому въ своей области. Можно даже сказать, что всякому начальнику придется къ этому прибѣгнуть, такъ какъ управиться со всѣмъ одному, самому все видѣть и всѣмъ распорядиться—не подъ силу одному человѣку въ такомъ сложномъ дѣлѣ, какъ морской бой, будь онъ одиночный или эскадренный.

Такимъ образомъ, полная власть, предоставленная начальнику, централизованная въ его рукахъ, имъ самимъ какъ бы должна быть децентрализована по отношенію къ своимъ помощникамъ, т. е. имъ предоставляется извѣстная бóльшая или меньшая степень самостоятельности въ способахъ достиженія тѣхъ цѣлей, которыя имъ ставятся начальникомъ.

Этимъ путемъ возникаетъ начало частной инициативы или

личнаго почина. Въ эскадрѣ должна быть предоставлена инициатива младшимъ флагманамъ и командирамъ, а на кораблѣ—помощникамъ командира, такъ какъ напр. послѣднему нѣтъ возможности лично руководить всѣми боевыми средствами корабля.

**Частный починъ облегчаетъ управленіе.** Итакъ, частная инициатива облегчаетъ управленіе всякимъ тактическимъ организмомъ, позволяя начальнику ставить лишь цѣли и не входить самому въ подробности исполненія. Именно частная инициатива даетъ возможность при нынѣшней быстротѣ хода боя поступать согласно основнымъ его принципамъ, такъ какъ нельзя себѣ представить, чтобы все направлялось указаніями одного человѣка—главнокомандующаго.

**Историческіе примѣры.** Исторія даетъ сколько угодно примѣровъ хорошихъ результатовъ частнаго почина и дурныхъ послѣдствій отсутствія этого качества въ подчиненныхъ.

Не упоминая о блестящемъ примѣрѣ частной инициативы Нельсона въ бою при С.-Винцентѣ, который, конечно, хорошо извѣстенъ всякому морскому офицеру, и его же поступка при Копенгагенѣ, на который мы уже указывали выше, напомнимъ напр. о томъ, что при Абукирѣ англичанамъ удалось окружить французскій авангардъ, благодаря капитану Фолею, командиру передоваго корабля, который, по своему личному почину, рѣшился пройти подъ носомъ перваго въ линіи французскаго корабля и указалъ дорогу нѣсколькимъ слѣдовавшимъ за нимъ англійскимъ судамъ.

Между тѣмъ, въ этомъ же бою, начальникъ французскаго арьергарда, контръ-адмиралъ Вильнѣвъ, въ продолженіе нѣсколькихъ часовъ спокойно смотрѣлъ на избіеніе авангарда и не оказалъ ему помощи. То же самое сдѣлалъ въ Трафальгарскомъ сраженіи французскій контръ-адмиралъ, бывшій въ авангардѣ союзнаго флота; онъ повернулъ на помощь къ атакованному центру только послѣ сигнала адмирала п, опоздавъ, только увеличилъ число призовъ англичанъ. Между тѣмъ исходъ какъ Абукирскаго, такъ и Трафальгарскаго сраженія могъ бы быть иной, если бы Вильнѣвъ и Дюмануаръ оказались способными къ личному почину.



Въ исторіи морскихъ сраженій мы часто встрѣчаемся съ тѣмъ, что тѣ или другіе начальники стараются оправдать свою бездѣтельность — изъ-за чего терялись, однако, существенныя выгоды и даже проигрывались сраженія—тѣмъ, что главнокомандующій не указалъ имъ, что дѣлать сигналомъ, вотъ это и показываетъ, что частной инициативы у нихъ не было. При быстромъ ходѣ современнаго боя, принципъ частной инициативы, или, если такъ можно выразиться, *нравственной самостоятельности*, получаетъ такое громадное значеніе, что на выработку въ начальникахъ различныхъ тактическихъ организмовъ этого духа инициативы, этого *духа мгновенныхъ рѣшеній*, должно быть обращено особенное вниманіе. Нельзя ожидать, что такое качество окажется у личного состава въ бою, если онъ не будетъ къ тому приученъ въ мирное время, а потому еще въ это время каждому слѣдуетъ предоставить всю возможную въ его сферѣ долю власти. Человѣкъ, который всегда и во всемъ привыкъ ходить на помочахъ, тѣмъ болѣе потребуеъ этихъ помочей въ тяжелыхъ обстоятельствахъ. Мы не можемъ привести лучшаго подтвержденія этого положенія, нежели прекрасныя слова вице-адмирала Дубасова (\*): «Признавая *самодѣтельность* лучшимъ залогомъ успѣха во всякомъ, а тѣмъ болѣе военномъ, дѣлѣ, я старался предоставить командирамъ, въ кругу правъ и обязанностей ихъ, возможно широкую самостоятельность и починъ».

Однако, личный починъ имѣетъ также и свою вредную сторону, такъ какъ именно онъ можетъ повлечь за собою нарушеніе плана старшаго начальника. Но надо помнить, что слѣдованіе принципу частнаго почина,—это совсѣмъ не значить, чтобы каждый дѣлалъ, что онъ хочетъ, а это лишь значить, чтобы *каждый поступалъ такъ, какъ на его мѣстѣ поступилъ бы начальникъ*, — *что такое частный починъ?* И вотъ, если къ этому принципу предъявить такія требованія, то не можетъ быть у него вред-

(\*) Приказъ по эскадрѣ Тихаго океана отъ 30-го іюня 1899 г. за № 1150 («Котлинъ», № 204).

ныхъ послѣдствій, такъ какъ при такомъ условіи не можетъ быть нарушенъ планъ старшаго.

Спрашивается теперь, какъ же достигнуть развитія именно такого личнаго почина? Да очень просто. Подчиненному, вѣдь, все равно придется предоставить дѣйствовать, въ извѣ-

стныхъ предѣлахъ, самостоятельно. При этомъ вы не хотите, чтобы онъ нарушилъ вашъ планъ, — ну, значить, прежде всего не держите этотъ планъ отъ него въ секретѣ, сообщите ему во всѣхъ подробностяхъ, во всѣхъ комбинаціяхъ, заставьте его увѣровать въ цѣлесообразность вашихъ намѣреній, заставьте его думать вашими мыслями. Чѣмъ дальше и чѣмъ больше распространятся среди подчиненныхъ намѣренія старшаго, тѣмъ меньше вреда принесетъ личный починъ, т. е. тѣмъ лучше въ общемъ пойдетъ дѣло.

Вообще, если признается важность требованій, предъявляемыхъ принципомъ частнаго почина, слѣдуетъ отрѣшиться отъ

Планъ, сохранный въ тайнѣ отъ подчиненныхъ, рискуетъ остаться невыполненнымъ.

столь распространенной наклонности ко всевозможнымъ секретамъ, тѣмъ болѣе, что причины ихъ вызывающія довольно жалки. Сюда можно отнести: непониманіе значенія принципа частнаго почина, свойство характера (скрытность) начальника, недоувѣріе къ своимъ подчиненнымъ, что, конечно, очень печально, но хуже всего, и что, къ несчастью, нерѣдко бываетъ, это то, что секретъ служитъ лишь для прикрытія совершенной пустоты. Не имѣя никакого плана, не будучи въ состояніи его обдумать, отдавшись вполне на волю случайности, всего легче прикрыть эту пустоту непроницаемымъ покровомъ тайны.

Мысль эту сухопутные писатели (\*) выражаютъ такъ: «Если планъ дѣйствій, составленный ротнымъ командиромъ, будутъ знать взводные командиры, всѣ унтеръ-офицеры и рядовые роты, то при движеніи по пересѣченной мѣстности, происшедшее столпленіе, разрывы, убыль начальниковъ — не измѣнять этого плана дѣйствій, такъ какъ всѣ будутъ стремиться къ одной имъ извѣстной цѣли. Суворовъ сказалъ объ этомъ такъ: *всякій воинъ долженъ понимать свой маневръ*».

(\*) Н. А. Орловъ. «Элементарная тактика». С.-Петербургъ. 1898.

Такимъ образомъ, флагманъ долженъ по возможности чаще собирать младшихъ флагмановъ и командировъ и обсуждать съ ними возможныя комбинаціи боя, такъ чтобы всѣ они совершенно уяснили бы себѣ—чего онъ хочетъ, чего добивается, какъ намѣренъ поступать въ различныхъ случаяхъ. Тогда всякая частная инициатива съ ихъ стороны только будетъ способствовать къ достиженію общей цѣли. Отъ командировъ эти указанія разойдутся дальше — на каждомъ отдѣльномъ кораблѣ между его офицерами; надо, чтобы всѣ знали, къ чему стремится флотъ, какъ желательно дѣйствовать, въ зависимости отъ обстановки. Не то, чтобы можно было все это удержать въ памяти, — быть - можетъ, все это и трудно будетъ запомнить, — но непременно въ этомъ случаѣ составитя на эскадрѣ общій взглядъ, согласный со взглядомъ начальника, и тогда всѣмъ подчиненнымъ можетъ быть предоставлена широкая доля самостоятельности.

На этомъ мы закончимъ очеркъ тѣхъ требованій, которыя должны быть предъявлены къ морской силѣ въ военное время.

Лейтенантъ **Н. Кладо**.

*(Продолженіе слѣдуетъ).*

---



## НА МАЛАХОВОМЪ КУРГАНѢ.

Изъ воспоминаній о давно пережитомъ.

### III (\*).

Около трехъ часовъ англійскій пароходъ высадилъ насъ на деревянную пристань острова принца Жуанвильскаго, самаго большаго изъ всего архипелага Принцевыхъ острововъ. День былъ превосходный. Полуденный зной пріятно смягчался ласковымъ, прохладнымъ вѣтеркомъ Мраморнаго моря, дыханіемъ только что начавшейся южной осени. Съ моря островъ казался пустыннымъ, и намъ невольно стало грустно за будущее. А когда мы вышли на берегъ, то въ сравненіи съ дивными пейзажами Константинополя, онъ произвелъ на насъ впечатлѣніе почти что тюрьмы. На скатахъ и гребняхъ холмовъ зеленѣлъ колючій, сухой кустарникъ; узкая тропинка бѣжала, прихотливо извиваясь по склону, куда-то вверхъ, внизу стлались приземистые кусты заброшеннаго виноградника; среди монотоннаго шума иголистыхъ сосенъ и рокота набѣгающихъ на берегъ волнъ, одиноко бѣдѣли два небольшія каменные зданія, да какой-то колодець. Оказывается—греческій монастырь св. Николая. «Однако»—подумали мы съ товарищемъ, тѣмъ самымъ, съ которымъ покупали вино—«послѣ севастопольской жизни, и вдругъ монастырь! Хороши французы, нечего сказать!».

Къ намъ подошло нѣсколько французскихъ офицеровъ и переводчикъ, и раздѣлили насъ на двѣ партіи: старшихъ и младшихъ. Разница оказалась весьма существенной. Старшихъ немедленно попросили занять приготовленные для нихъ квартиры въ близлежащей деревнѣ, а намъ, младшимъ, пришлось разстаться съ товарищами. Помѣщеній для насъ еще не успѣли подыскать, и оставили ночевать въ монастырѣ.

(\*) См. «Морск. Сборн.» 1899 г., №№ 9 и 10.

Часа черезъ два къ намъ, младшимъ, подъѣхалъ верхомъ завѣдывающій плѣнными, капитанъ Лагерръ, и сообщилъ, что въ предѣлахъ острова мы вполне свободны и можемъ уходить, куда намъ угодно. «Что же касается ночлега» — прибавилъ капитанъ — «то васъ ждетъ уже, господа, чистая постель и добрый ужинъ въ монастырѣ».

Воспользоваться свободой большинство не пожелало: дадутъ ужинать, и есть, на чемъ заснуть — чего же болѣе, рѣшили они и вмѣстѣ съ французскими офицерами направились къ монастырю. Я съ товарищемъ сначала хотѣлъ послѣдовать ихъ примѣру, но потомъ отдумалъ и отправился вдвоемъ по дорогѣ въ деревню.

Вечерѣло. Мы шли берегомъ, прислушиваясь къ однообразному плеску и ударамъ волнъ въ прибрежный песокъ. Обточенные моремъ камешки хрустѣли и скрипѣли подъ ногами. Взобравшись на вершину холма, мы остановились полюбоваться видомъ утопавшаго въ зелени монастыря. Особенно восхищался мой спутникъ, совсѣмъ забывая о томъ, что нашъ путь далеко еще не конченъ. «Если мы хотимъ заночевать подъ открытымъ небомъ» — не выдержалъ, наконецъ, я — «такъ намъ только нужно почаще восторгаться красотами природы, да, пожалуй, еще умѣрить шагъ!» Мое замѣчаніе подѣйствовало, и мы прибавили хода.

Только что поднялись мы на слѣдующій холмъ, какъ передъ нами точно изъ земли выросла цѣлая кавалькада: нѣсколько дамъ на малорослыхъ осликахъ и два или три кавалера. Поравнявшись съ нами, одна изъ дамъ уронила хлыстикъ. Мой товарищъ быстро поднялъ его, подалъ ей и получилъ признательное «евхаристо (благодарю), капитане!» Это были греки. Я поздравилъ пріятеля съ чиномъ капитана, и долго еще не могли мы забыть этотъ первый для насъ, послѣ севастопольскихъ страданій, проблескъ мирной, далекой отъ военныхъ буръ жизни.

Уже стемнѣло, когда между деревьями замелькали огоньки домовъ. Мы вошли въ широкую, обсаженную бульваромъ улицу; вдоль нея темнѣли громады каменныхъ домовъ. Все это весьма мало подходило подъ наше понятіе «деревни». Мой

спутникъ выразилъ сомнѣніе, удобно ли будетъ показаться здѣсь въ нашихъ невозможныхъ шинеляхъ и растерзанныхъ сапогахъ. Но я успѣшилъ напомнить ему, — онъ былъ годомъ моложе меня, — что мы въ плѣну и прибыли сюда не изъ дому, а съ батареи Севастополя. Остановившись передъ ярко освѣщеннымъ четырехъэтажнымъ домомъ, съ небольшимъ отдѣленнымъ отъ улицы чугуною рѣшеткой садикомъ, мы скоро убѣдились, что это — гостиница. Вошли и спросили себѣ обѣдъ. Лакей проводилъ насъ въ общую залу, гдѣ за длиннымъ, хорошо сервированнымъ столомъ сидѣло довольно многочисленное общество за обѣдомъ. Разговоры на секунду смолкли, и взгляды всѣхъ устремились на наши, вѣроятно, очень сконфуженныя лица и фигуры. Но шинели и подвязанная рука моего товарища скоро разъяснили присутствующимъ, кто мы и откуда. Быстро завязались знакомства, оказавшіяся, какъ напр., съ однимъ грекомъ М., достаточно прочными. Обѣдъ прошелъ для насъ очень занимательно и весело. Оказывается, что «деревня» была лѣтнею резиденціей богатыхъ константинопольскихъ негоціантовъ, такъ что о «монастырской» скукѣ не могло быть и рѣчи. Только поздно вечеромъ добрались мы до монастыря и съ наслажденіемъ растянулись на нашихъ постеляхъ.

Комнаты монастыря, занятаго французами и нами, утратили всякіе слѣды пребыванія въ нихъ монаховъ. Нигдѣ не видно было ни образа, ни распятія, ни какой-нибудь книги св. писанія. Даже въ погребѣ, гдѣ хранились прежде монастырскіе запасы, не оказалось ничего, кромѣ сѣна и валявшихся на немъ французовъ. Я пошелъ посмотрѣть на церковь. Она стояла въ тѣни, и подъ сводами ея, несмотря на раскрытыя настѣжь готическія окна, стояла пріятная прохлада. Внутренность церкви вполне напоминала православные храмы: тѣ же клиросы, царскія врата, аналой съ полустертымъ образомъ Николая Чудотворца. Но все это бѣдное, открытое пылью, объятое тишиной покинутого зданія.

Около трехъ часовъ мы съ товарищемъ отправились въ деревню. День былъ чудесный. Жаркое солнце играло на пестрыхъ лѣтнихъ нарядахъ дамъ; намъ много ихъ встрѣтилось

по улицамъ съ зонтиками всевозможныхъ оттѣнковъ. Темными отъ высокихъ, красивыхъ домовъ переулками мы выбрались, наконецъ, къ морю и съ наслажденіемъ вдохнули полною грудью напоенный запахомъ морскихъ травъ воздухъ. На самомъ краю берега стоялъ небольшой двухэтажный домъ, съ выдавшеюся въ море террасой на сваяхъ; подъ крышей красовалась огромная надпись: «Гостиница Джіакомо». Какъ разъ за домомъ виднѣлся зеленымъ пятномъ островъ Халки, противоположный нашему (\*). Передъ островомъ высились мачты французскаго сторожеваго фрегата *Pandore*, а вдали, на самомъ горизонтѣ, едва замѣтною полосой зданій, выступалъ Константинополь. Все это весело, очаровательно, ласкало глазъ.

Вообще, надо сказать, что виды и панорамы острова, предназначеннаго служить намъ временною «тюрьмой», были до того хороши и разнообразны, что любой художникъ согласился бы всю жизнь прожить въ такой тюрьмѣ. Заросшія непроглядною зеленью балки; глубокіе обрывы и овраги съ журчащими на днѣ ихъ ручейками; странной формы валуны по берегамъ; живописно раскинутыя рыбацьи хижины, окруженныя сѣрымъ облакомъ сѣтей, и точно выросшія со дна морскаго—все это до такой степени гармонировало между собой, что съ перваго взгляда могло даже показаться искусственнымъ, на подобіе нашихъ помѣщичьихъ затѣй добраго стараго времени.

Въ гостиницѣ «Джіакомо» жили наши, уже помѣщенные въ деревнѣ товарищи: начальникъ Малахова кургана, П. А. Карповъ, и всѣ старшіе изъ взятыхъ въ плѣнъ офицеровъ, такъ что гостиница сдѣлалась какъ бы штабомъ для плѣнныхъ. Французы наняли ее для насъ всю цѣлкомъ, и платы за квартиру вносить не приходилось. Мы перекинулись нѣсколькими словами о нашемъ новомъ положеніи съ нашими же солдатами, которые стояли у воротъ съ сапогами и щетками въ рукахъ—плѣнные офицеры взяли ихъ въ денщики—и вошли

(\*) У англичанъ на этомъ островѣ было нѣсколько плѣнныхъ офицеровъ, но всѣ они лишены были свободы, имъ не разрѣшалось посѣщать Константинополь и нашъ островъ. Мы съ ними никогда не видѣлись. Денежнаго содержанія, во время плѣна, офицеры получали болѣе, чѣмъ мы у французовъ.



въ общую залу, гдѣ посрединѣ стоялъ длинный, уже накрытый для обѣда столъ. Черезъ нѣсколько минутъ зала наполнилась нашими товарищами. Мой спутникъ и сожитель, юнкеръ, вдругъ заявилъ, что онъ обѣщалъ быть въ другомъ мѣстѣ и не можетъ остаться обѣдать. Мы хоромъ высказали нѣсколько подозрѣній: посыпались намеки и шутки; но онъ, краснѣя и отбиваясь, все-таки исчезъ, а я сѣлъ обѣдать. Обѣдъ, этотъ первый обѣдъ на мѣстѣ нашего заключенія, прошелъ очень оживленно и весело. Темъ для разговора было много, а откровенность одноплеменныхъ людей, пережившихъ вмѣстѣ не одну тяжкую минуту и заброшенныхъ теперь въ чуждую страну и народъ, придавала неизсякаемый интересъ каждой рассказанной исторіи, каждому переданному вслухъ случайному впечатлѣнію... Въ монастырь я не вернулся, а остался ночевать въ деревнѣ: наша бесѣда затянулась до позднаго вечера, а идти мнѣ было довольно далеко.

Черезъ два дня послѣ этого насъ, плѣнныхъ, окончательно соединили подъ одною кровлей, переведя жившихъ въ монастырѣ къ прочимъ въ деревню. Послѣ долгой бивачной бездомной жизни у каждаго оказалась, наконецъ, своя комната, своя постель, свой шкафъ. Мы переселились — одни изъ гостиницы «Джіакомо», другіе изъ монастыря—въ небольшой двухъэтажный домикъ. Верхній этажъ заняли офицеры, а въ нижнемъ была широкая лѣстница и одна большая комната въ четыре окна, подъ которыми росли великолѣпные кусты розъ. Въ этой-то комнатѣ и поселили меня съ товарищемъ-юнкеромъ. Вся мебелировка заключалась пока въ двухъ желѣзныхъ кроватяхъ. Наверху раздавали уже и все необходимое къ нимъ: тюфяки, подушки, одѣяла; тамъ хлопотали помянутый выше капитанъ Лагерръ и нѣсколько другихъ французскихъ офицеровъ, занявшихся нашимъ хозяйствомъ. Тюки бѣлья, ящики жестяной походной посуды, свертки и пакеты съ различными предметами домашняго обихода въ безпорядкѣ загромождаютъ комнаты; постепенно ихъ со стукомъ и грохотомъ разбираютъ по разнымъ помѣщеніямъ, распаковываютъ, переписываютъ и вручаютъ по принадлежности. Одинъ изъ французовъ сообщилъ мнѣ, что мы будемъ получать по 200 фр.

въ мѣсяцъ, кромѣ ежедневной выдачи хлѣба, мяса, бобовъ, риса и прочей зелени, — словомъ, ежедневнаго офицерскаго пайка французской арміи. Затѣмъ намъ полагались еще и дрова, такъ что жизнь на островѣ была для насъ болѣе, чѣмъ обеспечена. Оставалось только устраиваться, что я сдѣлалъ съ помощью нашего солдатака, даннаго мнѣ въ денщики.

По досчатымъ стѣнамъ нашей комнаты ползало нѣсколько огромныхъ пауковъ, которыхъ я принялъ за тарантуловъ и предалъ немедленной смерти. Какъ оказалось впослѣдствіи, они, дѣйствительно, были ядовиты, хотя къ тарантуламъ и не принадлежали.

Нашъ домъ стоялъ въ одномъ изъ живописнѣйшихъ уголковъ деревни. Мимо оконъ змѣилась тропинка къ монастырю Спасителя, и съ нея отрывался чудесный видъ на веселыя группы потонувшихъ въ зелени домовъ и дачъ и на дикіе окрестные холмы. На ихъ высокихъ вершинахъ привѣтливо зеленѣли сосны; по склонамъ, покрытымъ сухимъ и колючимъ кустарникомъ, сѣрѣли тысячи позреватыхъ камней, выглядывавшихъ изъ-подъ своеобразной растительности; у самой подошвы тянулись виноградники, то окаймленные сплетенною изъ лозы изгородью, то украшенные бесѣдкой, что вся обвита широкими листьями винограда.

Изъ-за невысокаго вала, шедшаго вдоль тропинки, показывалась по временамъ фигура греческаго поселянина въ расшитою шнурами курткѣ и широкихъ «шалъварахъ»; впереди него взбирается на пригорокъ навьюченный осликъ. Иногда пройдетъ граціозная дѣвушка - гречанка за водой, съ классическимъ кувшиномъ на головѣ. А на самомъ высокомъ холмѣ, близъ монастыря Спасителя, сюда слышно, какъ шелестьятъ кипарисы.

На третій день послѣ переѣзда, часовъ около пяти вечера, всѣ мы получили приглашеніе явиться въ гостиницу «Джіакомо» за полученіемъ жалованья. Это была новая, и весьма крупная любезность со стороны французовъ, которые, вполне понимая, какъ нужны были намъ деньги особенно на первыхъ порахъ, выдали намъ жалованье за мѣсяцъ впередъ.

Около шести часовъ зала гостиницы «Джіакомо» была уже

переполнена. Всѣмъ было весело. Оживленный говоръ стоялъ въ комнатѣ. Ожидали капитана алжирскихъ войскъ Стюарта. Французы, зная его за поляка, думали доставить плѣннымъ русскимъ удовольствіе присутствіемъ одного изъ ихъ братьевъ-славянъ, и назначили Стюарта состоять при плѣнныхъ. Одною изъ его обязанностей была и раздача жалованья.

Капитанъ не опоздалъ и явился аккуратно въ назначенный часъ, не сдѣлавъ при входѣ въ залу общаго поклона, что счелъ бы непремѣннымъ долгомъ любой французскій офицеръ и что, какъ въѣливость, не могло быть лишнимъ.

Поставивъ въ уголъ свою суковатую палку, съ которою, повидимому, никогда не разставался, капитанъ разложилъ на столѣ расчетныя книги и обратился съ нѣсколькими, ровно ничего незначащими вопросами къ старшимъ офицерамъ. Очевидно, онъ желалъ «досковально» сыграть роль властимѣющаго и заставить-таки подождать себя. Кончивъ съ вопросами, онъ погрузился въ задумчивость. Затѣмъ не торопясь усѣлся въ самой непринужденной позѣ за столъ, велѣлъ принести свѣчи, вытянулъ изъ кармана туго набитый деньгами мѣшокъ и принялся разставлять золотыя въ столбики. Продѣлалъ онъ всю эту операцію очень аккуратно, спокойно, наслаждаясь ровностью столбиковъ, какъ истинный художникъ, и заботливо поправляя какой-нибудь выскочившій впередъ краешекъ монеты.

Наконецъ, столъ покрылся надлежащимъ количествомъ блестящихъ столбиковъ наполеондоровъ (20 фр.). «Пенѣндзе панове!» провозгласилъ капитанъ. Мы встрепенулись отъ неожиданно-громкаго возгласа, и невольно вниманіе всѣхъ устремилось на столъ. «Панъ—такой-то!»—продолжаетъ капитанъ. Переключка и раздача начались, разумѣется, со старшихъ. Число столбиковъ медленно уменьшалось. Каждый съ нетерпѣніемъ ждетъ возможности удалиться.

«Панъ—такой-то!»—раздается голосъ капитана, и, какъ нарочно, пана такого-то и не оказалось въ этотъ моментъ лицо. Нѣсколько уже получившихъ жалованье офицеровъ отправились его разыскивать. Очередь не прерывалась, и Стюартъ продолжалъ раздачу жалованья лицамъ, записаннымъ

ниже отсутствовавшего. Послѣдній скоро явился, и, взволнованный нечаянною отлучкой, подошелъ къ столу. Тогда павъ-капитанъ сдѣлалъ ему громкій и рѣзкій выговоръ. Съ первыхъ же словъ Стюарта въ залѣ настала мгновенная тишина. Большинство изъ насъ не говорило по-польски, но смыслъ и нѣкоторыя выраженія капитана, въ родѣ запальчиваго «до арешту, до арешту!!», были всѣмъ болѣе, чѣмъ понятны. Самыя разнообразныя ощущенія охватили насъ. Сразу всѣ точно вспомнили, что они—плѣнные, хотя капитанъ на этотъ разъ, очевидно, спуталъ положеніе военноплѣнныхъ съ положеніемъ какихъ-нибудь преступниковъ. Послѣ крайней вѣжливости, снисходительности и любезности французовъ, обращеніе капитана Стюарта не могло не показаться намъ наглымъ. А несправедливый и безправный выговоръ нашему товарищу ясно обнаружилъ чисто личное нерасположеніе къ намъ Стюарта, какъ поляка по отношенію къ русскимъ.

Но дальнѣйшее существованіе на островѣ скоро изгладило впечатлѣніе отъ этого непріятнаго инцидента: чудный климатъ. дачный образъ жизни, совершенная матеріальная обеспеченность слишкомъ манили отдохнуть и забыться послѣ севастопольской страды. Особенно памяты мнѣ дивныя южныя вечера и ночи, когда по улицамъ всюду вспыхивали фонарики, воздухъ, наполненный звуками музыки, говоромъ и смѣхомъ, дѣлался раздражительно мягокъ и душенъ, а на темномъ небѣ дрожали огромныя звѣзды.

Не менѣе благотворно подѣйствовала на насъ и нравственная поддержка, оказанная намъ родиной въ лицѣ покойнаго генералъ-адмирала Великаго Князя Константина Николаевича. Отъ его имени плѣннымъ морякамъ нѣсколько разъ присылались значительныя для насъ суммы денегъ, которыя были намъ дороги не столько своею матеріальною цѣнностью, сколько тою теплою заботой Великаго Князя о своихъ, заброшенныхъ за тысячи верстъ на чужбинѣ, соотечественникахъ, что выразилось въ ихъ присылкѣ. Эта почти отеческая заботливость генералъ-адмирала простиралась до того, что по его распоряженію, черезъ нашего посланника въ Вѣнѣ, г. Демидова, нѣкоторымъ изъ насъ, въ томъ числѣ и мнѣ, былъ присланъ

Высочайшій приказъ о производствѣ въ офицеры, или награжденіи орденомъ. Чуткая душа Великаго Князя знала, какъ пріятно намъ будетъ почувствовать, что въ Россіи не только не забыли о нашемъ существованіи, но и дѣляютъ нашу сева-стопольскую службу, какова бы она ни была.

Дни тянулись въ прежнемъ порядкѣ, намъ снова, черезъ мѣсяць, выдали жалованье, и на этотъ разъ дѣло обошлось безъ всякихъ исторій. Деньги у всѣхъ насъ были, завязались знакомства, — словомъ, жаловаться было не на что. Этотъ миръ и спокойствіе были неожиданно нарушены крайне печальнымъ происшествіемъ. Разнесся слухъ, вскорѣ обратившійся въ несомнѣнную истину, что въ лагерѣ нашихъ плѣнныхъ солдатъ случилось убійство, и убійца, судя по всѣмъ даннымъ, русскій же солдатъ. Капитанъ Лагерръ явился къ П. А. Карпову съ просьбой предложить кому-нибудь изъ русскихъ офицеровъ быть переводчикомъ на слѣдствіи по этому дѣлу, такъ какъ своего переводчика у французовъ въ то время не оказалось. П. А. Карповъ указалъ, переговоривъ съ товарищами, на моего пріятеля-юнкера В., какъ на изъявившаго согласіе занять на время должность переводчика. В. отлично владѣлъ французскимъ языкомъ и превосходно сыгралъ роль переводчика. Дальнѣйшій рассказъ объ этомъ случаѣ я предоставляю ему самому, какъ одному изъ близкихъ участниковъ всего дѣла.

«— Теперь мы займемся дѣломъ — сказалъ мнѣ послѣ завтрака капитанъ Лагерръ. — Въ деревнѣ вы, я думаю, привыкли вставать поздно; здѣсь вамъ придется отвыкнуть отъ этого. Я встаю каждый день въ четыре часа, и со спискомъ въ рукахъ отправляюсь въ лагерь. Тамъ я переключаю вашихъ солдатъ и тогда только успокаиваюсь, когда убѣждаюсь, что они въ палаткахъ всѣ налицо. Теперь это будете дѣлать вы, и я вамъ совѣтую составить для себя новый списокъ на русскомъ языкѣ. Послѣ переключки, мы до обѣда каждый день будемъ заниматься устройствомъ лагеря. Солдаты ваши, вообще, работаютъ неохотно. Вы объясните имъ, что эта работа необходима, что рвы и ровики, которые они копаютъ кругомъ своего лагеря и своихъ палатокъ, необходимы для предохраненія отъ

воды, падающей съ холма, на скатѣ котораго расположенъ лагерь... Но всѣ эти занятія лежатъ у насъ впереди. Теперь же мы займемся розысками о вашемъ убитомъ солдатѣ, и я даю вамъ честное слово, что выпрошу позволеніе разстрѣлять убійцъ передъ всѣми плѣнными...

— Какъ же вы узнали объ убійствѣ?—спросилъ я капитана. Онъ разсказалъ мнѣ, что за два дня до моего пріѣзда въ монастырь, нѣкоторые изъ плѣнныхъ солдатъ взяли у него позволеніе отправиться гулять по острову. Когда солдаты возвратились, они знаками передали, что въ отдаленной части острова видѣли трупъ кѣмъ-то убитаго своего товарища. Капитанъ посылалъ съ ними своихъ жандармовъ, и жандармы подтвердили ихъ показаніе.

— Теперь мы начнемъ дѣло съ того—закончилъ капитанъ свой разсказъ—что взявъ съ собой доктора, жандармовъ и еще кого-нибудь изъ офицеровъ, отправимся на мѣсто убійства и составимъ актъ.

Въ комнату вошли два жандарма въ длинныхъ синихъ сюртукахъ и синихъ брюкахъ, съ бѣленькими аксельбантами на плечахъ. Капитанъ послалъ ихъ за докторомъ и кѣмъ-то изъ своихъ офицеровъ, и они вскорѣ вернулись съ поручикомъ Шилэ и докторомъ. Мы прошли черезъ лагерь нашихъ солдатъ, и скоро передъ нами потянулись пустынные холмы острова. Дороги здѣсь не было, и мы шагали черезъ камни и кустарники.

Солдаты наши, отыскивавшіе трупъ, были тоже съ нами; чтобы разузнать что-нибудь объ убитомъ, капитанъ просилъ меня заговорить о немъ съ нашими солдатами. Они, дѣйствительно, его знали. Это былъ матрость-еврей; въ Севастополѣ онъ торговалъ булками и бубликами и успѣлъ этимъ скопить себѣ довольно большія деньги. Сколько у него было денегъ, они не знали, только часто выдали у него много мелкой серебряной монеты. Они знали, съ кѣмъ еврей былъ особенно друженъ и, по возвращеніи въ монастырь, обѣщались намъ показать его бывшихъ друзей.

...Наконецъ, трупъ былъ отысканъ. Мѣсто, гдѣ былъ убитъ еврей, со всѣхъ сторонъ было окружено высокимъ и колючимъ

кустарникомъ; мы пробирались впередъ, не щадя ни рукъ, ни лица, и, наконецъ, очутились передъ небольшою грудой камней; на ней, съ распростертыми руками и изуродованною головой, лежалъ нашъ убитый матросъ. Рубашка и платье убитаго были изорваны; видно было, что онъ долго защищался; кругомъ его тѣла валялось нѣсколько окровавленныхъ камней; это обстоятельство тотчасъ обратило на себя общее вниманіе. Во-первыхъ, оно показывало, какимъ оружіемъ былъ убитъ еврей; во-вторыхъ, оно заставляло предполагать, что убитъ онъ былъ кѣмъ-нибудь изъ плѣнныхъ. Греки или французы нашли бы, кромѣ камней, много другаго оружія, да имъ не для чего было бы и убивать еврея: они не могли даже и подозревать, что у него были деньги.

Жандармы подняли нѣсколько клочковъ пестряди, оторванныхъ отъ рубашки убитаго, и вмѣстѣ съ докторомъ занялись составленіемъ акта. Капитанъ Лагерръ и поручикъ Шплэ были только свидѣтелями.

На другой день утромъ, капитанъ досталъ изъ бюро списокъ плѣнныхъ солдатъ, и мы отправились въ лагерь. Солдаты наши выстроились передъ палатками, и я началъ переключку. По списку оказались всѣ налицо. Явились жандармы, и мы перешли къ слѣдствію объ убитомъ. Но всѣ наши усилія разъяснить хотя сколько-нибудь дѣло были напрасны. Боязнь быть запутанными въ дѣло заставляла каждого отвѣчать: «не знаю, не вѣдаю». Капитанъ выходилъ изъ себя. Каждая гримаса, каждое неловкое движеніе нашихъ солдатъ казалось ему замѣшательствомъ, мученіемъ совѣсти.

Потомъ мы отправились осматривать солдатскія палатки. Одѣяла у нихъ были разбросаны по землѣ; посреди палатокъ, вмѣстѣ съ французскою жестяною кухонною посудой, валялись ихъ сапоги и выточенные ими изъ дерева ложки.

Прошло еще нѣсколько дней. Наши розыски все еще были безуспѣшны. Какъ вдругъ дѣло начало раскрываться само собой. Разъ, послѣ переключки, пришли ко мнѣ нѣсколько матросовъ, единовѣрцевъ убитаго, и сказали, что подозреваютъ въ убійствѣ одного матроса, который еще въ Севастополѣ былъ въ арестантскихъ ротахъ. Матросъ этотъ шпль

въ плѣну въ одной палаткѣ съ покойнымъ евреемъ и былъ съ нимъ друженъ. Незадолго до открытія убійства они поссорились, и у нихъ завязалась ожесточенная драка, изъ которой еврей вышелъ побѣжденнымъ. Еврей пожаловался капитану, и матроса за буйство посадили въ монастырскій подвалъ. Когда матроса выпустили изъ подвала, онъ поклялся при многихъ свидѣтеляхъ, что «дойметъ» чѣмъ-нибудь еврея. Слова эти подтвердили послѣ многіе изъ плѣнныхъ. Нѣкоторые изъ евреевъ говорили даже, что видѣли, за день до открытія убійства, этого матроса имѣстѣ съ однимъ изъ своихъ товарищей, тоже бывшимъ въ севастопольскихъ арестантскихъ ротахъ, возвращающимся очень поздно изъ той части острова, гдѣ было совершено преступленіе. Все это я немедленно передалъ капитану.

Подозрѣваемые тотчасъ же были посажены подъ караулъ, и мы приступили къ осмотру ихъ вещей. У одного было найдено много серебряной русской и французской монеты; у другаго — замытая бѣлая матросская куртка, на которой еще были замѣтны кровавыя пятна. Имъ были сдѣланы соответствующіе опросы.

— Деньги я еще скопилъ въ Севастополѣ — отвѣчалъ одинъ — и послѣ здѣсь размѣнялъ на французскія...

— А я — отвѣчалъ другой — замаралъ свою куртку въ крови здѣсь, на бойнѣ.

Однако, наши солдаты, бывшіе на бойнѣ, не подтвердили его словъ; точно такъ же, никто не зналъ о существованіи денегъ у перваго. Капитанъ сказалъ, что будетъ держать ихъ подъ арестомъ и ждать призванія или новыхъ уликъ. Однако, онъ не дождался ни того, ни другаго, и черезъ нѣсколько дней оба матроса, для примѣра прочимъ, были посланы въ Тулонъ».

Капитанъ Лагерръ называлъ это «крайними мѣрами», несмотря на свое обѣщаніе разстрѣлять виновныхъ. Нельзя еще разъ не удивиться гуманному и вѣжливому отношенію французовъ къ своимъ плѣннымъ. Наши солдаты, вообще, вели себя довольно буйно, пользуясь внезапно наступившимъ для нихъ послѣ военной бури затишьемъ и безопасностью. Дис-



циплина не могла не ослабѣть до послѣдней степени, такъ какъ «начальства», т. е. своихъ офицеровъ, при нихъ не было, а «француза некрещенаго» и Богъ слушаться не велѣлъ. А между тѣмъ эти самые «некрещеные французы», видя явное непослушаніе и частыя дерзости со стороны нашихъ солдатъ, стѣснялись прибѣгать къ какому бы то ни было крутымъ мѣрамъ, и даже за преступленіе, которое наказывается по французскимъ уголовнымъ законамъ смертною казнью, назначили такую, сравнительно, ничтожную кару, какъ временныя арестантскія роты въ Тулонѣ. Мотивомъ подобнаго поведенія служило, конечно, сознаніе исключительности положенія нашихъ солдатъ.

Иногда въ лагерѣ происходили и комическія сцены. Капитанъ Лагерръ, видя неопрятность и неряшливость солдатъ, примѣнялъ къ нимъ старинное школьное наказаніе — ставить на колѣни. Разъ, за какой-то проступокъ, онъ поставилъ солдата на колѣни и, для вразумленія, надѣлъ ему на голову фантастически разрисованный дурацкій колпакъ, изъ бумаги. Солдатъ, стоя на колѣняхъ въ такомъ головномъ уборѣ, смѣялся и дѣлалъ гримасы, отъ которыхъ остальные солдаты покатывались со смѣху. Лагерръ подскакивалъ къ нему и кричалъ: «работъ», «хлѣбъ», «вода». — единственные слова, которыя зналъ. Въ отвѣтъ на это солдатъ, смѣясь и кривляясь, говорилъ всякій вздоръ въ родѣ слѣдующаго: «Что же это, ваше благородіе, сегодня хлѣбъ да вода, завтра хлѣбъ да вода, вѣдь, этакъ и черви въ брюхѣ заведутся». За этимъ, конечно, слѣдовалъ новый взрывъ хохота тутъ же находившихся солдатъ. Лагерръ, не понимая въ чемъ дѣло, выходилъ изъ себя и отдавалъ приказаніе посадить виновнаго на три дня въ карцеръ.

Всѣ мы, въ томъ числѣ и я, чуть не каждую недѣлю ѣздили въ Константинополь, до котораго отъ Принцевыхъ острововъ было всего около двухъ часовъ ѣзды. Помню, какъ поразилъ меня видъ этого, полнаго историческихъ памятниковъ города, когда я впервые увидѣлъ его съ палубы *Charlemagne*. Надъ массой дворцовъ и тутъ же лѣпившихся бѣдныхъ жилищъ величественно высились плоскіе купола мечетей и острия

иглы стройныхъ минаретовъ. Ослѣпительно сверкалъ Босфоръ, отливая расплавленнымъ золотомъ подъ лучами южнаго солнца. Близко отъ парохода отлого спускался къ морю покрытый роскошною растительностью берегъ, и дома на немъ, съ ихъ узорчатыми арабскими арками, балкончиками и террасами, казались игрушечными. У входа въ проливъ, передъ продолговатымъ, красивой постройки зданіемъ — дворцомъ султана — виднѣлось нѣсколько старыхъ, обращенныхъ въ понтоны, турецкихъ кораблей. На одномъ изъ нихъ жилъ капитанъ Стюартъ, и была устроена гауптвахта для французскихъ офицеровъ, почти постоянно полная, кстати сказать.

Но внутренность города далеко не соответствовала его внѣшнему общему виду. Кривыя, узкія, грязныя улицы, то идущія въ гору, то круто обрывающіяся внизъ, и немощеныя, поросшія травой площади переполнены толпами засаленныхъ европейскихъ матросовъ и оборванныхъ турокъ. Невозможные запахи на каждомъ шагѣ оскорбляли обоняніе. Таково было впечатлѣніе отъ собственно турецкой части города Стамбула. Иная картина развѣртывалась въ Перѣ, болѣе европейской части города, расположенной по другую сторону Золотаго Рога. Широкія, мощеныя улицы, ряды экипажей и омнибусовъ, огромныя зеркальныя окна магазиновъ, красивыя зданія—все обличало здѣсь руку европейца. Обѣ части Константинополя соединялись огромнымъ деревяннымъ мостомъ на понтонахъ.

Необычайное, никогда, вѣроятно, не повторявшееся послѣдствіи оживленіе царило тогда въ столицѣ Оттоманской имперіи. Здѣсь были сосредоточены интересы всего міра, какъ коммерческіе, такъ и военно-политическіе. Сюда стягивались для Севастополя всѣ союзныя арміи. Французскія, англійскія, итальянскія, сардинскія войска наводняли и безъ того многолюдный городъ, въ сопровожденіи цѣлой орды поставщиковъ, подрядчиковъ, интендантовъ и всякаго рода аферистовъ, какъ всегда, составлявшихъ необходимую принадлежность и условіе передвиженія большихъ армій. Не надо забывать еще, что Константинополь представляетъ собой одинъ изъ важнѣйшихъ коммерческихъ портовъ міра, куда свозятся произведенія чуть

не всѣхъ частей свѣта, отчасти для обмѣна на туземныя издѣлія, а отчасти для дальнѣйшей отправки. Легко представить себѣ поэтому, какая жизнь кипѣла въ разноплеменной и разноязычной толпѣ, наполнявшей безчисленные площади, улицы и переулки.

Не успѣете вы сдѣлать 20—30 шаговъ, какъ наталкиваетесь на статную фигуру французскаго жандарма, что стоитъ посреди улицы, зорко смотря по сторонамъ. Идете мимо караульнаго поста, — у будки стоитъ французскій же часовой. Кажется, будто французы взяли не Малаховъ курганъ, а Константинополь. Это, на первый взглядъ, странное явленіе объясняется весьма просто. Хотя, какъ извѣстно, турецкія войска и осаждали въ союзѣ съ прочими Севастополь, однако фанатическая ненависть турокъ къ «невѣрнымъ», будь то и союзники, оказалась слишкомъ явною и небезопасною. Такъ какъ султанъ не могъ, а можетъ-быть, и не хотѣлъ, вселить въ своихъ подданныхъ должное уваженіе къ личности временныхъ друзей — европейцевъ, то союзники, въ особенности французы, заявили турецкому правительству, что сами позаботятся о себѣ.

Несмотря на принятыя ими мѣры, мнѣ не разъ приходилось выслушивать жалобы на ежедневныя почти исчезновенія французскихъ и англійскихъ не только солдатъ, но и офицеровъ. Получая (особенно англичане) огромное содержаніе, они не упускали случая покутить и повеселиться, что было нетрудно, благодаря присутствію множества легко доступныхъ женщинъ всевозможныхъ національностей, а затѣмъ болѣе уже не возвращались къ своимъ, очевидно, привязанные въ какой-нибудь трущобѣ и брошенные въ мѣшкѣ въ Босфоръ. Вотъ случай, ярко характеризующій слѣпую ненависть турокъ къ европейцамъ: домъ русскаго посольства въ Константинополь былъ занятъ французами подъ лазаретъ для офицеровъ. Тамъ лежали не только французскіе, но и наши раненые и больные. Домъ этотъ помѣщался у самаго берега, на набережной. Въ Константинополь вскорѣ пришло изъ Туниса судно съ баталіономъ тамошнихъ войскъ. Ихъ спускали партіями на берегъ, противъ мѣста стоянки судна, какъ разъ у дома по-

сольства. Здѣсь на набережной, обыкновенно прогуливались выздоравливающіе, чтобы не уходить далеко отъ лазарета. Тутъ же, когда высадка кончилась, расположились на отдыхъ тунисскіе солдаты, составивъ ружья въ козлы, въ ожиданіи дальнѣйшаго пути въ Севастополь. Все, повидимому, было спокойно, какъ вдругъ къ одному изъ французскихъ офицеровъ (онъ только что началъ поправляться и вышелъ чуть не въ первый разъ на воздухъ) подходитъ сзади тунисскій изувѣрь, выхватываетъ изъ-за пояса пистолетъ и, не говоря ни слова, убиваетъ несчастнаго наповаль. Разумѣется, его разстрѣляли, но убійство все-таки совершилось.

Гораздо болѣе комичное, хотя и очень досадное происшествіе случилось съ нами, русскими. Разъ какъ-то, мы впятеромъ или вшестеромъ отправились въ прославленные турецкія бани. Съ нами былъ и только что выздоровѣвшій отъ тяжелой раны лейтенантъ Лазаревъ, о которомъ я упоминалъ въ началѣ разсказа.

Мы гурьбой подошли къ зданію, гдѣ помѣщались бани, вошли туда и уже раздѣлись; Лазаревъ почему-то замѣшклся у входа. Черезъ нѣсколько минутъ до насъ донеслись гнѣвные крики, шумъ, и голосъ Лазарева. Потомъ все стихло. Выскочить наружу мы не могли въ нашемъ первобытномъ видѣ и ограничились только разспросами. Оказывается, что Лазаревъ имѣлъ неосторожность не снятъ, отправляясь въ городъ, своего георгіевскаго крестика; турки, замѣтивъ его, моментально догадались, что имѣютъ дѣло съ русскимъ, и безъ всякихъ церемоній вытолкали Лазарева вонъ. Жаловаться, конечно, не имѣло смысла, ибо дѣло могло кончиться гораздо хуже для нашего товарища, и можно было только радоваться, что онъ отдѣлался такъ дешево.

Зато и союзники относились къ уличеннымъ виновникамъ убійства кого-нибудь изъ своихъ безъ всякой пощады. Какъ разъ въ мое присутствіе въ городъ, произошло слѣдующее. По мосту черезъ Золотой Рогъ медленно двигалась среди потока людей раззолоченная карета съ гаремными женщинами, окруженная пѣшими евнухами съ саблями наголо. Это была обычная прогулка обитательницъ сераля какого-нибудь паши,

судя по роскоши выѣзда и числу стражей. Навстрѣчу каретѣ валить съ пѣснями пьяная компанія французскихъ матросовъ. Они съ любопытствомъ глазѣютъ на турецкихъ красавицъ, а одинъ изъ нихъ кидается вдругъ къ каретѣ, вскакиваетъ внутрь и схватываетъ въ объятія первую попавшуюся женщину. Евнухъ съ дикимъ крикомъ заноситъ надъ нимъ свою саблю, но другіе матросы бросаются впередъ и удерживаютъ его за руки. Наконецъ, матроса вытащили изъ кареты, а евнуха арестовали и увели на французскій корветъ, стоявшій здѣсь же у моста. Его судили военно-морскимъ судомъ въ 24 часа, и повѣсили тутъ же на реѣ. Буйный матросъ потерпѣлъ какое-то дисциплинарное наказаніе. Кто знакомъ съ обычаями турокъ и издавна укоренившимся среди нихъ понятіемъ о неприкосновенности гаремныхъ женщинъ, особенно, со стороны «невѣрныхъ», тому осужденіе на висѣлицу евнуха не можетъ не показаться явною несправедливостью, тѣмъ болѣе, что и матросъ былъ кругомъ виноватъ, и убійства не совершилось. Здѣсь, конечно, преслѣдовалась цѣль общаго характера—показать, какъ жестоко будетъ наказано даже покушеніе на смерть европейца, хотя бы и простаго матроса. Но врядъ ли эта цѣль могла быть достигнута, если вспомнить о взаимномъ ожесточеніи турокъ и союзниковъ, которое только возрастало, благодаря случаямъ, въ родѣ приведеннаго выше.

Прошло уже болѣе трехъ мѣсяцевъ нашего пребыванія на Принцевыхъ островахъ. Время летѣло незамѣтно. Однажды двое нашихъ товарищей, прапорщикъ С. и юнкеръ К., отправились, что бывало часто, въ Константинополь, и не возвратились даже черезъ нѣсколько дней. Они жили вмѣстѣ и были большими друзьями. Думая, что они просто запоздали въ городѣ, капитанъ Лагерръ сначала молчалъ, но, когда прошла еще недѣля, а ихъ все не было, донесъ объ этомъ въ Константинополь. Поднялась тревога. Бѣглецовъ искали во всѣхъ притонахъ и закоулкахъ Константинополя, но безъ всякаго успѣха. Такъ они и пропали. Нѣкоторые говорили, что ихъ убили въ ссорѣ, и тѣла бросили въ Босфоръ. По другой, болѣе вѣроятной версіи, они собирались бѣжать въ Россію,

достали у грековъ большую, сравнительно, сумму денегъ и за огромную плату взяли себѣ мѣста на парусномъ суднѣ, уходившемъ въ Грецію. Шкиперъ-грекъ получилъ деньги впередъ и, чтобы скрыть ихъ при осмотрѣ, посадилъ въ бочку. Выйдя въ открытое море, онъ преспокойно отправилъ ихъ въ бочкѣ за бортъ, и выручивъ деньги, и избавившись отъ всякихъ хлопотъ съ бѣглыми плѣнными.

Когда прибыли на островъ еще русскіе плѣнные, взятые подъ Кинбурномъ, въ лагерь нашихъ солдатъ часто стали навѣдываться ксендзы и католическія сестры милосердія. Подъ предлогомъ доставленія солдатамъ-католикамъ духовной пищи, они раздавали имъ брошюры, озаглавленные «Родной голосъ на чужбинѣ» и содержація призывы къ освобожденію угнетенной Польши изъ-подъ русской власти. Все это дѣлалось очень ловко, начиная съ раздачи бѣлья, табаку, разныхъ лакомствъ и кончая предложеніемъ послужить «польской ойчизнѣ» въ иностранномъ легіонѣ, официально состоящемъ въ числѣ французскихъ войскъ. Нечего и говорить, что капитанъ Стюартъ принималъ здѣсь самое горячее участіе, являясь даже главнымъ и наиболѣе настойчивымъ вербовщикомъ. Дѣло въ томъ, что около этого же времени въ Константинополь прибылъ знаменитый польскій поэтъ и патріотъ, Адамъ Мицкевичъ, съ намѣреніемъ сформировать нѣсколько польскихъ легіоновъ, чтобы присоединить ихъ къ французской арміи и вмѣстѣ дѣйствовать противъ Россіи. Какъ человекъ незнакомый съ военнымъ дѣломъ, онъ поручилъ это капитану Стюарту, который явился его дѣятельнымъ помощникомъ.

Увѣщанія и подарки Стюарта и ксендзовъ подѣйствовали, и нѣсколько человекъ изъ нашихъ солдатъ уѣхали въ Константинополь, въ легіонъ. Это были уроженцы западныхъ губерній. Коренные же русскіе не поддавались: ксендзы, пришедшіе на помощь Стюарту, только увеличили ихъ недоувѣріе ко всѣмъ обѣщаніямъ и приглашеніямъ.

Какъ русскіе офицеры, мы не могли спокойно смотрѣть на эту пропаганду, и П. А. Карповъ, вмѣстѣ съ поручикомъ Фильбрантомъ, рѣшилъ составить донесеніе высшему французскому начальству о предосудительномъ, на его взглядъ, пове-

деніи капитана Стюарта. Рѣшеніе это стало безповоротнымъ, послѣ того какъ Стюартъ посадилъ, безъ всякихъ объясненій, на понтонъ нашего священника, взятаго въ плѣнъ подъ Кинбурномъ; фактическою причиною ареста была проповѣдь послѣ молебна въ лагерѣ, въ которой священникъ напомнилъ солдатамъ ихъ присягу. Написавъ донесеніе, Карповъ съ Фильбрантомъ отправились въ рыбацкѣй лодкѣ къ Константинополю; офиціального разрѣшенія на поѣздку Лагерръ имъ не далъ.

Спустя нѣсколько дней, въ деревню пріѣхалъ генераль Паризе, тотчасъ послѣ нашего обѣда. Всѣ мы были настроены довольно весело и никакъ не ожидали этого посѣщенія. Генераль вошелъ въ залу, гдѣ мы собрались, держа кепи въ рукахъ, въ сопровожденіи адъютанта. Мы были всѣ въ фуражкахъ.

—Генераль Ларше поручилъ мнѣ, господа—началъ Паризе—разобрать вашу жалобу. Несмотря на то, что вы неправы, я еще не теряю надежды возстановить между нами доброе согласіе, не прибѣгая къ строгимъ мѣрамъ. Сотня подлецовъ, господа, не увеличитъ нашей арміи. Но мы не въ правѣ запретить се-страмъ милосердія, ксендзамъ и офицерамъ иностраннаго легиона посѣщать нашъ лагерь, не въ правѣ запретить имъ говорить вашимъ солдатамъ то, что несогласно съ вашими коренными народными убѣжденіями, не въ правѣ потому, что по нашимъ понятіямъ всякій солдатъ и офицеръ можетъ обсудить, что истинно и что ложно, что благородно и что низко, и дѣйствовать сообразно полученнымъ выводамъ.

Въ отвѣтъ на эту рѣчь раздались возраженія, большею частью, умныя и дѣльныя, переданныя въ очень вѣжливой формѣ. Но, къ несчастью, поднялся ропоть, сначала тихо, потомъ все громче, и, наконецъ, перешелъ въ общій говоръ и безтолковый крикъ, заглушившій должный отвѣтъ. Каждый высказывалъ все разомъ, безъ связи, стараясь только перекричать другихъ. Генераль Паризе не выдержалъ и вспылить.

— Вы бы, господа,—крикнулъ онъ—хоть изъ уваженія къ моимъ сѣдинамъ могли выслушать меня хладнокровнѣе, да и снять фуражки, если я передъ вами держу ее въ рукахъ!...

Вы меня оскорбили, господа, и тѣмъ хуже для васъ! — И генераль вышелъ изъ комнаты.

Послѣ такой развязки, происшедшей, главнымъ образомъ, вслѣдствіе накопившейся у каждаго изъ насъ обиды и взаимнаго непониманія, трудно было ожидать чего-нибудь хорошаго. Дѣйствительно, черезъ нѣсколько дней, пристали къ острову три парохода, изъ которыхъ высадили цѣлый баталіонъ французскихъ солдатъ и направился къ гостиницѣ «Джіакомо», окруживъ ее плотнымъ кольцомъ. Тамъ же было приказано собраться и намъ. Въ залѣ снова показался генераль Паризе, въ сопровожденіи адъютанта и капитановъ Лагерра и Стюарта. По просьбѣ Карпова, который уже воротился изъ своей поѣздки, мы были на этотъ разъ безъ фуражекъ и держали себя спокойно.

Генераль заявилъ, что желаетъ говорить съ лицомъ, подавшимъ жалобу. П. А. Карповъ выступилъ впередъ, и генераль началъ читать его донесеніе по пунктамъ, дѣлая на каждый изъ нихъ возраженія. Нѣкоторыя выраженія генераль называлъ дерзкими, утверждая, что такъ нельзя говорить съ правительствомъ. На это Карповъ, черезъ одного изъ офицеровъ, возразилъ, что составитель жалобы дурно владѣлъ французскимъ языкомъ, чѣмъ и объясняется рѣзкость и шероховатость слога. Потомъ кое-кто изъ насъ сталъ жаловаться на Стюарта, не обращая вниманія на его присутствіе. Услышавъ, что Стюартъ позволилъ себѣ оскорбить словомъ нашего священника, генераль сдѣлалъ ему тутъ же выговоръ. Послѣ этого Паризе обратился къ Карпову.

— Для спокойствія вашихъ товарищей — сказалъ онъ — мы рѣшили отдалить васъ отъ нихъ. Вы опасный человѣкъ, вы горячая голова! Вы, до возвращенія въ Россію, будете жить въ Тулонѣ. Чтобы вамъ не было скучно, вы изъ числа своихъ офицеровъ можете выбрать себѣ товарища.

Карповъ выбралъ лейтенанта Панферова, и черезъ полчаса они оба были уже готовы отправиться въ путь. Сдѣлавъ общій поклонъ, генераль попросилъ ихъ слѣдовать за собой на пароходъ. Такимъ образомъ кончилась эта исторія. Карпова посадили въ тулонскій казематъ вмѣстѣ съ товарищемъ, разрѣ-



шивъ чтеніе и прогулки по крѣпости. Къ счастью, комендантъ ея оказался весьма гуманнымъ и добрымъ человѣкомъ, и радушно познакомилъ Карпова со своею семьей, въ кругу которой П. А. и дожидъ остатокъ плѣна. А минута освобожденія была уже недалека.

Въ послѣднихъ числахъ февраля мѣсяца, послѣ шестимѣсячнаго пребыванія въ плѣну, намъ было приказано готовиться къ отъѣзду въ Россію. Скоро передъ островомъ бросили якорь два огромные французскіе пароходо-фрегата, спустили гребныя суда, и началась перевозка нашихъ солдатъ.

Погода стояла пасмурная, дождливая, вѣтреная. Дымъ каменнаго угля густою, тяжелою пеленой висѣлъ въ воздухѣ. Въ лагерѣ быстро убирали палатки. На пристани слышался веселый говоръ и шумъ нашихъ солдатъ. Капитанъ Лагерръ и нѣкоторые французскіе офицеры проводили насъ до пристани, откуда мы переправились на фрегатъ *Montézuma*; на немъ помѣстились всѣ севастопольскіе плѣнные. А на другомъ суднѣ, *Christophe Colomb*, были кинбурнцы. На нашемъ фрегатѣ офицерамъ отвели пять большихъ каютъ, а солдатамъ роздали одѣяла, на случай холода. Въ три часа мы снялись съ якоря и пошли къ Константинополю. Я не безъ сожалѣнія провожалъ глазами нашъ островъ, къ которому успѣлъ привыкнуть; во всякомъ случаѣ, думалось мнѣ, здѣсь прошло для меня много хорошихъ часовъ и минутъ.

Передъ Константинополемъ мы остановились всего на четверть часа, отослать шлюпку съ какимъ-то донесеніемъ на берегъ, а затѣмъ пошли къ проливу. Облака тяжелою сѣрою массой нависли надъ нашими головами; Босфоръ потемнѣлъ и не имѣлъ уже того празднично-свѣтлаго вида, въ какомъ я увидѣлъ его въ первый разъ.

Еще не доходя до пролива, мы сѣли обѣдать, и во время обѣда встрѣтили сардинскій корветъ, который сигналами предупреждалъ о непогодѣ на морѣ. Дѣйствительно, когда *Montézuma*, уже къ вечеру, вышелъ въ море, его начало порядочно укачивать. Нѣсколько французскихъ матросовъ вбѣжали въ каютъ-компанію и крѣпко приваитовили мебель. Качка съ каждымъ часомъ увеличилась, а ночью разыгрался настоящій штормъ.

Разобранные плашкоуты для французской арміи въ Севастополь, лежавшіе у бортовъ, сорвались съ найтововъ и полетѣли на палубу, раздавивъ при своемъ паденіи троихъ нашихъ солдатъ, которые спали подлѣ нихъ и не успѣли отскочить вовремя. Кромѣ того, оторвалось орудіе, и его насилу успѣли забросать койками. Всѣ эти аварии заставили командира *Montézuma* повернуть назадъ, къ Константинополю, такъ какъ идти въ такую погоду съ тяжело нагруженнымъ судномъ было далеко не безопасно.

Пять дней, проведенныхъ нами на Босфорѣ въ ожиданіи благоприятнаго вѣтра, прошли очень весело. По вечерамъ каютъ-компанія обращалась въ концертный и танцевальный залъ, гдѣ откалывались (иначе нельзя выразиться) всевозможные танцы, начиная отъ кадрили и кончая канканомъ. Весельчаки-французы превзошли на этотъ разъ самихъ себя. И, точно для контраста, передъ этимъ мы съ сжатымъ сердцемъ присутствовали при погребеніи нашихъ безвременно, нелѣпо погибшихъ солдатъ; ихъ свезли на берегъ, около Буюкъ-Дере, и греческій священникъ отпѣлъ ихъ по православному обряду.

Когда мы, наконецъ, дождались погоды и снялись съ якоря, то оказалось, что назначеніе *Montézuma* было перемѣнено: вмѣсто Одессы, онъ шелъ сначала въ Севастополь. Эта перемѣна была для насъ очень пріятна: увидѣть еще разъ Севастополь, побывать на его батареяхъ хотѣлось каждому изъ насъ; не жаль было двухъ- или трехдневной отсрочки прибытія въ Одессу.

Весь путь до Севастополя прошелъ такъ же весело, какъ и стоянка на Босфорѣ. Черезъ три дня показались и столь дорогія для всѣхъ насъ развалины города, съ опустѣвшею, точно вымершею Сѣвernoю стороною. *Montézuma* направлялся прямо къ Камышевой бухтѣ, но не доходя до нея получилъ сигналъ стать на якорь. Мы нетерпѣливо ждали возвращенія съ берега командира судна, надѣясь, что онъ привезетъ намъ разрѣшеніе сойти на берегъ. Но всѣ наши надежды оказались тщетными. Французскій адмиралъ, желая доставить плѣннымъ, какъ можно скорѣе, удовольствіе повидать родную землю, велѣлъ идти прямо въ Одессу. и не согласился на выгрузку

привезенныхъ для арміи вещей. Намъ больно было услышать, какъ въ виду Севастополя насъ посылаютъ «на родину», точно онъ не былъ для насъ настоящею нашею кровью политою родиной. Съ разсвѣтомъ мы были уже опять въ морѣ.

Погода совсѣмъ испортилась. Снѣгъ началъ падать еще у Севастополя, и по мѣрѣ приближенія къ Одессѣ шелъ все сильнѣе и сильнѣе. Скоро передъ нами стала расти пестрая гора зданій. Все яснѣе выступала линія бульвара, статуя дюка де-Ришелье и широкая, грандіозная каменная лѣстница, сходящая своими ступенями прямо къ морю. Это была Одесса. Командиръ судна, всѣ офицеры, не говоря уже про насъ, были на палубѣ. Бинокли, трубы, невооруженные глаза—все было устремлено на городъ. Къ *Colomb*, который шелъ у насъ почти въ кильватерѣ, подошла шлюпка съ берега; отъ *Colomb* пошла къ ней навстрѣчу другая. Шлюпки сошлись, постояли другъ возлѣ друга и разошлись въ противоположныя стороны. На *Colomb* взвился сигналъ «отдать якорь». Нашъ командиръ отправился на шлюпкѣ къ *Colomb* — узнать, что случилось. Оказалось, что изъ Одессы за нами въ 4 часа придетъ пароходъ, и теперь намъ оставалось только ждать его. Но въ 4 часа никакого парохода не было. Наконецъ, уже около 6 час. показался пароходъ, но такой маленькій, что переправить всѣхъ плѣнныхъ на берегъ было невысказимо. Онъ присталъ прямо къ *Colomb* и взялъ небольшую часть плѣнныхъ солдатъ. Это былъ частный пароходъ, повидимому, нанятый для насъ казной. Не сходя съ палубы, мы ждали втораго рейса. Но пробило семь часовъ, восемь часовъ, наконецъ наступило утро, а парохода нѣтъ и слѣда. Между тѣмъ стало холодно. Ночью былъ морозъ, и, взглянувъ на Одессу, мы увидѣли, что крыши домовъ всѣ покрыты снѣгомъ, какъ зимой. Чтобы хоть сколько-нибудь согрѣть нашихъ продрогшихъ солдатъ, французы растянули надъ палубой закрытый со всѣхъ сторонъ тентъ и роздали по двойной порціи рома.

Утромъ, около 12 час., въ Одессу снова былъ посланъ парламентаръ. Начальство Одессы обѣщало прислать за нами пароходъ не ранѣе 4 час. пополудни. У него въ машинѣ

случилось какое-то поврежденіе и прибыть немедленно онъ не могъ. Высадить же плѣнныхъ самимъ французамъ попрежнему не позволяли. Цѣлый день шелъ снѣгъ, холодъ стоялъ ужасный, но парохода опять не было. Ночью французы снова принялись ухаживать за нашими солдатами.

Насталъ третій день нашей нелѣпой стоянки передъ Одессой. Опять отправился на берегъ французскій посланный; ему обѣщали сдѣлать высадку въ 12 час. Но прошелъ полдень, а французскія суда все еще стояли передъ Одессой. Провизія, взятая изъ Константинополя, почти истощилась. Въ каютъ-компаніи начали поговаривать объ уменьшеніи порцій. Еще одна ночь прошла въ безплодныхъ ожиданіяхъ.

На слѣдующій день, командиры французскихъ судовъ послали въ Одессу заявленіе, что если къ полудню пмъ не позволятъ подойти къ Одессѣ на нужное для высадки разстояніе, то они снимаются съ якоря и со всѣми плѣнными уходятъ обратно въ Крымъ. Это энергичное заявленіе, очевидно, повлияло на нерѣшительность одесскихъ властей. и разрѣшеніе было дано.

Насъ высадили въ карантинѣ французскія шлюпки. А черезъ двѣ недѣли мы съ комфортомъ размѣстились въ одномъ изъ лучшихъ отелей Одессы, и среди многочисленнаго общества гуляли по вечерамъ на роскошномъ приморскомъ бульварѣ, окаймленномъ красивыми домами, любуясь очаровательнымъ видомъ на безграничное зеленовато-синее море. Какъ одесситъ, я не могу не вспомнить картины, нарисованной въ «Евгеніи Онегинѣ» нашимъ великимъ поэтомъ: —

Тамъ все Европой дышитъ, вѣетъ,  
 Все блещетъ югомъ и пестрѣетъ  
 Разнообразностью живой.  
 Языкъ Италіи златой  
 Звучитъ на улицѣ веселой,  
 Гдѣ ходитъ гордый славянинъ,  
 Французъ, испанецъ, армянинъ,  
 И грекъ, и молдаванъ тяжелый,  
 И сынъ египетской земли  
 Корсаръ въ отставкѣ Морали.

Но въ наше время уже не было ничего подобнаго. Намъ не бросалась въ глаза «разноплеменность» Одессы. На улицахъ по преимуществу слышалась русская рѣчь, смѣшанная съ еврейскимъ жаргономъ и греческимъ діалектомъ. «Языкѣ Италиі златой» слышался очень рѣдко. Пестрая уличная жизнь, кипѣвшая въ былые годы въ Одессѣ, отошла въ область преданій.

Послѣ севастопольской жизни, долгое еще время, казался мнѣ каждый звукъ полетомъ ядра, разрывомъ бомбы, а рѣзкій шорохъ—шипѣніемъ ракеты, шуршаніемъ осколковъ гранатъ. Но протекло 44 года послѣ безпримѣрной осады, — и какъ будто не было ея. Послѣднія войны отодвинули эту кровавую оборону на задній планъ. Уже никто не говоритъ о Севастополѣ. И только благодаря Августѣйшему Севастопольцу, Великому Князю Михаилу Николаевичу, одинъ разъ въ годъ, на севастопольскихъ обѣдахъ поддерживаются бесѣды о былой сѣчи. Все это теперь кажется какимъ-то невѣроятнымъ сномъ. Какъ будто случайно полегли сотни тысячъ людей подъ необъятнымъ куполомъ севастопольскаго неба...

**В. Колчакъ.**

---



## О МАНЕВРИРОВАНИИ ВЪ ОДИНОЧНОМЪ БОЮ СЪ ПОСТОЯННЫМИ КУРСОВЫМИ УГЛАМИ (\*).

### I.

Условія уменьшенія, увеличенія и постоянства разстояній между судами.

Пусть  $A$  и  $B$  будутъ начальныя положенія судовъ,  $a$  и  $b$  — ихъ скорости хода.

$A_1$  и  $B_1$  — положенія судовъ черезъ нѣкоторый малый промежутокъ времени  $\Delta t$ .

$\alpha$  — курсовой уголъ (постоянный), на которомъ судно  $A$  удерживаетъ своего противника.

$\beta$  — таковой же уголъ судна  $B$ .

Точкою  $P$  (пересѣченіе прямыхъ, соединяющихъ точки  $A$  съ  $B$  и  $A_1$  съ  $B_1$ ), какъ центромъ, и радіусомъ равнымъ  $PA$  и  $PB$  опишемъ окружности, которыя пересѣкутъ прямую  $B_1P$  въ точкахъ  $C$  и  $D$ .

Изъ чертежа (1) видно, что

$$A_1 B_1 = CD + B_1 C + A_1 D.$$

Называя начальное разстояніе между судами черезъ  $d$ , конечное — черезъ  $d_1$  и принимая  $B_1 C$  и  $D A_1$ , за плоскіе тре-

(\*) Переведено изъ «Revue Maritime» 1897.

угольники прямоугольные при С и D, изъ предыдущаго выраженія получаемъ:

$$d_1 = d - b \Delta t \cos \beta - a \Delta t \cos \alpha,$$

или

$$\frac{d_1 - d}{\Delta t} = -b \cos \beta - a \cos \alpha,$$

или

$$\frac{d_1 - d}{\Delta t} = -(b \cos \beta + a \cos \alpha).$$

Отсюда видно, что разстояніе между судами можетъ уменьшаться, увеличиваться и оставаться постояннымъ.

1) Если курсовые углы  $\alpha$  и  $\beta$  будутъ оба порознь меньше  $90^\circ$ , т. е.

$$\left. \begin{array}{l} \alpha < 90^\circ \\ \beta < 90^\circ \end{array} \right\} \alpha + \beta < 180^\circ, \text{ то}$$

разстояніе между судами будетъ уменьшаться.

2) Если  $\alpha$  и  $\beta$  будутъ порознь оба больше  $90^\circ$ , т. е.

$$\left. \begin{array}{l} \alpha > 90^\circ \\ \beta > 90^\circ \end{array} \right\} \alpha + \beta > 180^\circ,$$

то разстояніе будетъ увеличиваться.

3) Если  $\alpha$  и  $\beta$  порознь равны  $90^\circ$ , т. е.

$$\left. \begin{array}{l} \alpha = 90^\circ \\ \beta = 90^\circ \end{array} \right\} \alpha + \beta = 180^\circ, \text{ то}$$

измѣненіе разстоянія равно нулю, а слѣдовательно разстояніе будетъ все время сохраняться постояннымъ.

4) Если одинъ изъ курсовыхъ угловъ будетъ больше  $90^\circ$ , а другой меньше, т. е.

(а) . . . . .  $\beta > 90^\circ$ , а  $\alpha < 90^\circ$ , то



для того, чтобы разстояніе уменьшалось необходимо, чтобы было

$$-b \cos \beta - a \cos \alpha < 0.$$

Положимъ  $\beta = 180^\circ - \beta_1$ , гдѣ  $\beta_1 < 90^\circ$ .

Подставляя это въ предыдущее выраженіе, получаемъ:

$$-b \cos (180^\circ - \beta_1) - a \cos \alpha < 0, \text{ или}$$

$$b \cos \beta_1 - a \cos \alpha < 0, \text{ откуда}$$

$$b \cos \beta_1 < a \cos \alpha,$$

$$\frac{b}{a} < \frac{\cos \alpha}{\cos \beta_1}, \text{ или}$$

$$\frac{b-a}{b+a} < \frac{\cos \alpha - \cos \beta_1}{\cos \alpha + \cos \beta_1}.$$

Здѣсь могутъ быть два случая: первый — когда скорость  $b > a$  и второй, — когда  $a > b$ . Во второмъ случаѣ, очевидно, сближеніе всегда возможно. Въ первомъ же случаѣ, т. е. когда  $b - a > 0$ , должно быть

$$\cos \alpha > \cos \beta_1,$$

а такъ какъ  $\alpha$  и  $\beta_1$  оба порознь меньше  $90^\circ$ , то для выполненія этого неравенства необходимо, чтобы было

$$\alpha < \beta_1, \text{ или}$$

$$\alpha < 180^\circ - \beta, \text{ или}$$

$$\alpha + \beta < 180^\circ.$$

Это условіе уменьшенія разстоянія необходимое, но не достаточное, такъ какъ скорость  $a$  можетъ быть очень малою сравнительно съ  $b$ , и въ такомъ случаѣ, хотя и было бы выполнено неравенство

$$\alpha + \beta < 180^\circ,$$

все-таки разстояніе можетъ и не уменьшаться.

Такимъ образомъ, если одно изъ судовъ, уступая нѣсколько въ скорости хода противнику, но равное по силѣ артиллеріи, желаетъ сблизиться съ нимъ, удерживая его все время на постоянномъ курсовомъ углу, то оно можетъ рассчитывать на сближеніе безъ ущерба для себя по отношенію артиллерійскаго огня въ томъ случаѣ, если расположеніе артиллеріи у него таково, что той же силѣ огня соотвѣтствуетъ большій уголъ обстрѣла отъ траверза на носъ, чѣмъ таковой же у противника на корму. Обратное: судно, удерживая противника на постоянномъ курсовомъ углу и имѣя нѣкоторое преимущество въ скорости хода, можетъ не допустить противника къ сближенію безъ ущерба своему огню въ томъ случаѣ, если расположеніе артиллеріи у него таково, что той же силѣ огня соотвѣтствуетъ большій уголъ обстрѣла отъ траверза на корму, чѣмъ таковой же у противника на носъ.

(в) . . . . Если  $\beta > 90^\circ$ , а  $\alpha < 90^\circ$ ,

то для того, чтобы разстояніе увеличивалось необходимо, чтобы

$$-b \cos \beta - a \cos \alpha > 0.$$

Положимъ, какъ и прежде,

$$\beta = 180^\circ - \beta_1, \text{ гдѣ}$$

$$\beta_1 < 90^\circ.$$

Подставляя это въ предыдущую формулу, получаемъ:

$$-b \cos (180^\circ - \beta_1) - a \cos \alpha > 0,$$

$$b \cos \beta_1 - a \cos \alpha > 0, \text{ или}$$

$$b \cos \beta_1 > a \cos \alpha,$$

$$\frac{a}{b} < \frac{\cos \beta_1}{\cos \alpha},$$

$$\frac{a-b}{a+b} < \frac{\cos \beta_1 - \cos \alpha}{\cos \beta_1 + \cos \alpha}.$$

Если скорость  $b >$  скорости  $a$ , то очевидно увеличеніе разстоянія возможно. При  $a > b$ , т. е. при

$$a - b > 0,$$

должно быть

$$\cos \beta_1 - \cos \alpha > 0,$$

$$\cos \beta_1 > \cos \alpha, \text{ или}$$

$$\beta_1 < \alpha, (180^\circ - \beta) < \alpha, 180^\circ < \alpha + \beta.$$

Опять-таки, это условіе увеличеніа разстоянія необходимое, но не достаточное, такъ какъ скорость  $b$  можетъ быть очень малою сравнительно съ  $a$ , и въ такомъ случаѣ, хотя бы и было выполнено неравенство

$$\alpha + \beta > 180^\circ,$$

все-таки разстояніе можетъ и не увеличиваться.

Поэтому, если одно изъ судовъ, уступая нѣсколько въ скорости хода противнику, но по силѣ артиллеріи равное, желаетъ увеличить разстояніе до него, удерживая его все время на постоянномъ курсовомъ углу, то оно можетъ рассчитывать на это безъ ущерба для себя по отношенію силы артиллерійскаго огня въ томъ случаѣ, если расположеніе артиллеріи у него таково, что той же силѣ огня соотвѣтствуетъ большій уголъ обстрѣла отъ траверза на корму, чѣмъ таковой же у противника на носъ.

Обратно, судно, удерживая противника на томъ же курсовомъ углу и имѣя нѣкоторое преимущество въ ходѣ, можетъ не допустить противника увеличить разстояніе безъ ущерба своему огню въ томъ случаѣ, если расположеніе артиллеріи у него таково, что той же силѣ огня соотвѣтствуетъ большій уголъ обстрѣла отъ траверза на носъ таковаго же у противника на корму.

Изъ приведеннаго разбора, между прочимъ, вытекаетъ, что при такого рода маневрированіи широкій уголъ спльнѣйшаго

обстрѣла имѣеть большее значеніе, чѣмъ небольшое преимущество въ ходѣ.

(с). . . . . Если  $\beta > 90^\circ$ , а  $\alpha < 90^\circ$ , то

для того, чтобы разстояніе не измѣнялось необходимо, чтобы

$$-b \cos \beta - a \cos \alpha = 0.$$

Въ этомъ случаѣ, на основаніи предыдущаго, когда  $b > a$ , разстояніе можетъ оставаться постояннымъ, если выполнено условіе:

$$\alpha + \beta < 180^\circ.$$

Если же  $a > b$ , то разстояніе можетъ оставаться постояннымъ, если

$$\alpha + \beta > 180^\circ.$$

Въ обоихъ этихъ случаяхъ для сохраненія разстоянія должно быть выполнено условіе

$$\cos \beta = -\frac{a}{b} \cos \alpha.$$

5) Въ томъ случаѣ, когда курсы обоихъ судовъ параллельны, т. е.

$$\alpha + \beta = 180^\circ,$$

то, при  $b > a$ , для уменьшенія разстоянія, какъ сказано было выше, необходимо, чтобы

$$\alpha + \beta < 180^\circ.$$

Поэтому, при

$$\alpha + \beta = 180^\circ$$

разстояніе между судами должно увеличиваться.

Точно такъ же, при  $b < a$ , для того, чтобы разстояніе увеличивалось необходимо, чтобы было

$$\alpha + \beta > 180^\circ.$$

Слѣдовательно, при

$$\alpha + \beta = 180^\circ$$

разстояніе между судами будетъ уменьшаться.

Сводя все вышесказанное въ одно, получаемъ: —

	При $b > a$ .	При $a > b$ .
$\alpha + \beta < 180^\circ$	$\left. \begin{array}{l} \alpha < 90^\circ \\ \beta < 90^\circ \end{array} \right\}$	$\left. \begin{array}{l} \text{Разстояніе } \textit{всегда} \text{ будетъ} \\ \text{уменьшаться.} \\ \text{Разстояніе } \textit{будетъ} \\ \textit{всегда} \text{ уменьшаться.} \end{array} \right\}$
	$\left. \begin{array}{l} \beta > 90^\circ \\ \alpha < 90^\circ \end{array} \right\}$	
$\alpha + \beta = 180^\circ$	$\left. \begin{array}{l} \beta > 90^\circ \\ \alpha < 90^\circ \end{array} \right\}$	$\left. \begin{array}{l} \text{Разстояніе } \textit{всегда} \text{ будетъ} \\ \text{увеличиваться.} \\ \text{Разстояніе } \textit{всегда} \\ \text{будетъ} \text{ уменьшаться.} \end{array} \right\}$
	$\left. \begin{array}{l} \alpha = 90^\circ \\ \beta = 90^\circ \end{array} \right\}$	
$\alpha + \beta > 180^\circ$	$\left. \begin{array}{l} \alpha > 90^\circ \\ \beta > 90^\circ \end{array} \right\}$	$\left. \begin{array}{l} \text{Разстояніе } \textit{будетъ} \textit{всегда} \\ \text{увеличиваться.} \\ \text{Разстояніе } \textit{будетъ} \\ \textit{всегда} \text{ увеличиваться.} \end{array} \right\}$
	$\left. \begin{array}{l} \beta > 90^\circ \\ \alpha < 90^\circ \end{array} \right\}$	
	$\left. \begin{array}{l} \text{Разстояніе } \textit{всегда} \text{ будетъ} \\ \text{оставаться постояннымъ.} \\ \text{Разстояніе } \textit{будетъ} \textit{всегда} \\ \text{увеличиваться.} \end{array} \right\}$	$\left. \begin{array}{l} \text{Разстояніе } \textit{всегда} \\ \text{будетъ} \text{ оставаться} \text{} \\ \text{постояннымъ.} \\ \text{Разстояніе } \textit{можетъ} \\ \text{увеличиваться} \text{ и} \\ \text{оставаться} \text{} \\ \text{постояннымъ.} \end{array} \right\}$

## II.

### Относительное движеніе.

Пусть А и В—начальныя положенія судовъ (фиг. 2), А<sub>1</sub> и В<sub>1</sub>—положенія ихъ черезъ нѣкоторый промежутокъ времени, равный единицѣ.

Отложивъ отъ В<sub>1</sub> скорость равную и противоположную  $a$ , найдемъ точку С, соединивъ которую съ В<sub>1</sub>, получимъ ВС<sub>1</sub>, выражающую собою относительную скорость судна В, какъ по величинѣ, такъ и по направленію.

Замѣтимъ, что треугольники  $ABR$ ,  $A_1B_1R_1$  (фиг. 2) и проч. будутъ между собою подобны, ибо углы  $\alpha$  и  $\beta$  — постоянные. Уголъ  $R$ , слѣдовательно, будетъ также всегда оставаться постояннымъ.

Изъ треугольника  $B_1BC$  имѣемъ

$$\text{уголъ } BB_1C = \text{углу } R,$$

а такъ какъ  $R$  есть величина постоянная, то таковою же будетъ и уголъ  $BB_1C$ , а, значить, и уголъ  $CBx$ .

Поэтому  $B$  своимъ относительнымъ движениемъ будетъ описывать логариѳмическую спираль, полюсъ которой будетъ въ  $A$ .

### III.

#### Абсолютное движеніе.

Разберемъ слѣдующіе три случая:—

- 1) Когда разстояніе между судами остается постояннымъ.
- 2) Когда скорости судовъ обратно-пропорціональны  $\sin$ -усамъ курсовыхъ угловъ.
- 3) Когда сумма курсовыхъ угловъ равна  $180^\circ$ .

1) *Разстояніе между судами не измѣняется.*

Докажемъ, что въ этомъ случаѣ пути обоихъ судовъ будутъ концентрическими кругами.

Пусть  $A$  и  $B$  — начальныя положенія судовъ (фиг. 3),  $Ax$  и  $Bx$  — касательныя въ точкахъ  $A$  и  $B$  къ кривымъ, по которымъ суда движутся. Центръ кривизны элемента пути судна  $A$  долженъ находиться на перпендикулярѣ, возставленномъ изъ  $A$  къ касательной  $Ax$ . Точно такъ же, центръ кривизны элемента пути  $B$  долженъ находиться на перпендикулярѣ, возставленномъ изъ  $B$  къ касательной  $Bx$ . Эти два перпендикуляра должны непремѣнно пересѣчься, если только  $Ax$  и  $Bx$  не параллельны между собою, а этого въ данномъ случаѣ нѣтъ, такъ какъ скорости  $a$  и  $b$  не равны. При неравен-

ствѣ скоростей и параллельныхъ курсахъ не имѣла бы мѣста неизмѣняемость разстоянія.

Итакъ, пусть упомянутые перпендикуляры пересѣкутся въ точкѣ  $O$ .

При дальнѣйшемъ движеніи судовъ, треугольники, образуемые радіусами кривизны и постояннымъ разстояніемъ между судами, будутъ между собою равны, такъ какъ углы  $BAO = 90^\circ + \alpha$  и  $ABO = \beta - 90^\circ$  будутъ постоянны. Отсюда слѣдуетъ, что радіусы кривизны:  $AO$  и  $OB$  будутъ также постоянными, а потому обѣ траекторіи будутъ кругами концентрическими, радіусы которыхъ равны  $OA$  и  $OB$ , имѣющими обшій центръ въ  $O$ .

Величина этихъ радіусовъ будетъ зависѣть отъ величины разстоянія между судами и курсовыхъ угловъ  $\alpha$  и  $\beta$ . п.и., иначе говоря, — отъ скоростей  $a$  и  $b$ .

На фиг. 3 изображенъ тотъ случай, когда

$$\alpha + \beta < 180^\circ \text{ и } \begin{cases} \alpha < 90^\circ \\ \beta > 90^\circ \end{cases}$$

На фиг. 4 — тотъ случай, когда

$$\alpha + \beta > 180^\circ \text{ и } \begin{cases} \alpha > 90^\circ \\ \beta < 90^\circ \end{cases}$$

Если  $\alpha = 90^\circ$  и  $\beta = 90^\circ$ , то оба судна точно такъ же будутъ описывать концентрическіе круги, если даже въ условіе и не введена неизмѣняемость разстоянія. Последнее будетъ уже прямымъ слѣдствіемъ перваго.

Дѣйствительно, пусть  $B, B_1$  и  $B_2$  — послѣдовательныя положенія судна  $B$  на своемъ пути черезъ малые промежутки времени  $\Delta t$ .  $A$  и  $A_1$  (фиг. 5) — положенія судна  $A$  начальное и соотвѣтствующее положенію судна  $B$  въ  $B_1$ . Прямая  $AB$  и  $A_1B_1$  на основаніи предыдущаго, пересѣкутся въ точкѣ  $O$ . Точки  $O$  и  $B_2$  соединимъ прямою, которая пересѣчетъ путь судна  $A$  въ точкѣ  $X$ .

$$\Delta OVB_1 = \Delta OB_1B_2,$$

ибо имѣютъ общую сторону  $OB_1$ , прямые углы при  $B_1$  и

$$BB_1 = B_1B_2 = b \quad \Delta t.$$

Слѣдовательно:

$$OB = OB_2 \text{ и} \\ \angle BOB_1 = \angle B_1OB_2.$$

Если каждый изъ послѣднихъ угловъ раздѣлимъ пополамъ, то получимъ четыре равные треугольника слѣдствіемъ чего явится равенство сторонъ:

$$OB = OB_1 = OB_2.$$

Слѣдовательно,  $B$  будетъ описывать окружность, центръ которой въ  $O$ .

Изъ подобныхъ треугольниковъ:  $OAA_1$  и  $OBV_1$  имѣемъ:

$$(1) \quad \dots \dots \frac{OA_1}{OB_1} = \frac{AA_1}{BV_1} = \frac{a \Delta t}{b \Delta t},$$

а изъ треугольниковъ:  $OA_1X$  и  $OB_1B_2$

$$(2) \quad \dots \dots \frac{OA_1}{OB_1} = \frac{A_1X}{B_1B_2} = \frac{A_1X}{b \Delta t}.$$

Сравнивая отношенія (1) и (2), получаемъ:

$$\frac{A_1X}{b \Delta t} = \frac{a \Delta t}{b \Delta t}. \text{ Откуда}$$

$$A_1X = a \quad \Delta t.$$

Слѣдовательно, точка  $X$  есть положеніе судна  $A$  черезъ промежутокъ времени  $\Delta t$  отъ  $A_1$ , т. е. соответствующее положенію  $B_2$ . Кромѣ того, можно показать, подобно тому, какъ это было сдѣлано выше, что

$$OA = OA_1 = OA_2 \text{ (OX)}.$$

Значить, путь судна  $A$  будетъ также кругъ, центръ котораго— въ  $O$ .



Такимъ образомъ, оба судна, А и В, будутъ описывать концентрическіе круги, общій центръ которыхъ будетъ въ О.

Отсюда слѣдуетъ, что и разстояніе между судами будетъ сохраняться неизмѣннымъ.

2) Скорости судовъ обратно-пропорціональны  $\sin$ -усамъ курсовыхъ угловъ, т. е.

$$(3) \quad \dots \dots \dots \frac{a}{b} = \frac{\sin \beta}{\sin \alpha}.$$

При этомъ можетъ быть: .

$$\left\{ \begin{array}{l} \alpha + \beta < 180^\circ \\ \alpha + \beta > 180^\circ \\ \alpha + \beta = 180^\circ \end{array} \right.$$

Для послѣдняго случая изъ пропорціи (3) получимъ:

$$\frac{a+b}{b-a} = \frac{\sin \beta + \sin \alpha}{\sin \beta - \sin \alpha} = \operatorname{tang} \left( \frac{\alpha + \beta}{2} \right) \cdot \operatorname{cotang} \left( \frac{\alpha - \beta}{2} \right) = \infty K.$$

А для того, чтобы

$$\frac{a+b}{b-a} = \infty$$

необходимо, чтобы было

$$b - a = 0 \text{ или}$$

$$a = b,$$

а разъ это существуетъ, то не можетъ быть отношенія

$$\frac{a}{b} = \frac{\sin \beta}{\sin \alpha}.$$

Поэтому, если скорости судовъ таковы, что

$$\frac{a}{b} = \frac{\sin \beta}{\sin \alpha}, \text{ то}$$

сумма угловъ  $\alpha$  и  $\beta$  равную  $180^\circ$  быть не можетъ.

Остаются два случая, т. е. когда

$$\text{а) } \alpha + \beta < 180^\circ \text{ и}$$

$$\text{б) } \alpha + \beta > 180^\circ.$$

$$\text{а.) Пусть } \alpha + \beta < 180^\circ.$$

Возьмемъ начальныя положенія судовъ въ А и В (фиг. 6) и построимъ при прямой АВ углы  $\alpha$  и  $\beta$ ; получимъ треугольникъ АВС, въ которомъ

$$\frac{AC}{BC} = \frac{\sin \beta}{\sin \alpha},$$

а если скорости хода судовъ удовлетворяютъ отношенію:

$$\frac{a}{b} = \frac{\sin \beta}{\sin \alpha}, \text{ то будетъ}$$

$$\frac{AC}{BC} = \frac{a}{b}.$$

Слѣдовательно, если оба судна удерживаютъ другъ друга на постоянныхъ курсовыхъ углахъ  $\alpha$  и  $\beta$ , при условіи, что

$$\frac{a}{b} = \frac{\sin \beta}{\sin \alpha}, \text{ то}$$

пути ихъ будутъ прямыми линіями и при этомъ суда черезъ нѣкоторый промежутокъ времени должны будутъ сойтись.

$$\text{б) } \alpha + \beta > 180^\circ.$$

А и В — начальныя положенія судовъ (фиг. 7).

ВС и АВ — прямая, составляющія съ АВ данныя курсовыя углы  $\alpha$  и  $\beta$ .

Отъ В по ВМ отложимъ ВС равную скорости  $b$ , и черезъ точку С проведемъ прямую параллельную АВ, а черезъ В — прямую параллельную CD; тогда изъ треугольника СВЕ получимъ:

$$\frac{BE}{BC} = \frac{\sin \beta}{\sin \alpha}.$$

Сравнивая это отношеніе съ даннымъ отношеніемъ

$$\frac{a}{b} = \frac{\sin \beta}{\sin \alpha}, \text{ находимъ:}$$

$$\frac{a}{b} = \frac{BE}{BC},$$

а такъ какъ  $BC = b$ , то слѣдовательно и  $BE = a$ . Поэтому,  $BE = AD$  представить собою скорость судна А. Въ тотъ моментъ, когда судно В придетъ въ точку С, А придетъ въ точку D, при чемъ на всемъ своемъ пути оба судна будутъ удерживать другъ друга на постоянныхъ курсовыхъ углахъ.

Слѣдовательно, когда  $\alpha + \beta > 180^\circ$  и отношеніе скоростей равно обратному отношенію  $\sin$ -усовъ соответствующихъ курсовыхъ угловъ, то пути судовъ будутъ прямыя, а разстояніе между ними будетъ увеличиваться.

3) Сумма курсовыхъ угловъ равна  $180^\circ$ , т. е.

$$\alpha + \beta = 180^\circ.$$

А и В — начальныя положенія судовъ.  $V_1, V_2$  и  $V_3$  — послѣдовательныя положенія судна В на своемъ пути въ моменты:  $t_1, t_2$  и  $t_3$  (фиг. 8).  $A_1$  — положеніе судна А въ моментъ  $t_1$ .

Прямыя АВ и  $A, V_1$  по продолженіи пересѣкутся въ нѣкоторой точкѣ Р.

Проведемъ прямую  $PV_2$ , которая пересѣчетъ путь судна А въ точкѣ X. Такъ какъ сумма курсовыхъ угловъ  $\alpha$  и  $\beta$  равна  $180^\circ$ , то элементы путей А и В въ каждый моментъ будутъ между собою параллельны.

Изъ подобныхъ треугольниковъ:  $PA A_1$  и  $PV V_1$  имѣемъ:

$$\frac{PA_1}{PV_1} = \frac{AA_1}{VV_1} = \frac{a \cdot \Delta t}{b \cdot \Delta t},$$

а изъ подобныхъ треугольниковъ:

$PV_1 V_2$  и  $PA_1 X$  будетъ

$$\frac{PA_1}{PV_1} = \frac{A_1 X}{V_1 V_2} = \frac{A_1 X}{b \cdot \Delta t}.$$

Сравнивая эти отношенія, находимъ:

$$\frac{A_1 X}{b \cdot \Delta t} = \frac{a \cdot \Delta t}{b \cdot \Delta t}, \text{ т. е.}$$

$$A_1 X = a \cdot \Delta t.$$

Поэтому  $X$  есть положеніе судна въ моментъ  $t_2$ .

Такимъ образомъ,  $A$  и  $B$  будутъ описывать каждый логарифмическую спираль, общій полюсъ которыхъ будетъ въ  $P$ .

#### IV.

##### Абсолютное движеніе.

###### *Общій случай.*

Если два судна удерживаютъ другъ друга на какихъ-либо постоянныхъ курсовыхъ углахъ, то въ общемъ случаѣ пути этихъ судовъ не будутъ логарифмическими спиралями.

Пусть  $A$  и  $B$  — начальныя положенія судовъ (фиг. 9).

$B_1$  и  $B_2$  — положенія судна  $B$  въ моменты  $t_1$  и  $t_2$ .

$A_1$  — положеніе судна  $A$  въ моментъ  $t_1$ .

Прямая  $B_1 A_1$  и  $BA$  по продолженіи пересѣкнутся въ нѣкоторой точкѣ  $P$ .

Проведемъ  $PB_2$ ; точка пересѣченія  $X$  этой прямой съ путемъ судна  $A$  не будетъ положеніемъ его въ моментъ  $t_2$ , т. е.  $X$  не будетъ мѣстомъ судна  $A_1$ , соотвѣствующимъ  $B_2$ . Дѣйствительно, допустимъ, что ретве судно  $C$  изъ точки  $A$  описываетъ такую кривую, что элементы ея въ каждый моментъ параллельны соотвѣствующимъ элементамъ пути судна  $A_1$ , при чемъ положеніе этого судна въ  $C_1$  будетъ соотвѣствовать положенію судна  $B$  въ  $B_1$ . Точка  $P$  будетъ общимъ полюсомъ кривыхъ  $BB_1B_2$  и  $AC_1C_2$ .

Изъ подобныхъ треугольниковъ  $PAC_1$  и  $PBB_1$  имѣемъ:

$$\frac{AC_1}{BB_1} = \frac{PC_1}{PB_1},$$

а изъ подобныхъ же треугольниковъ  $PC_1C_2$  и  $PB_1B_2$ :

$$\frac{PC_1}{PB_1} = \frac{C_1 C_2}{B_1 B_2}$$

Сравнивая эти двѣ пропорціи, получаемъ:

$$\frac{AC_1}{BB_1} = \frac{C_1 C_2}{B_1 B_2}, \text{ или}$$

$$AC_1 = C_1 C_2,$$

т. е.  $C_2$  есть положеніе судна  $C$  въ моментъ  $t_2$ .

Проведемъ черезъ  $C_1$  прямую  $C_1 M$  параллельную элементу пути  $A_1 X$ , тогда изъ равныхъ треугольниковъ  $AC_1 A$  и  $C_1 C_2 M$  получимъ:

$$C_1 M = AA_1 = a \cdot \Delta t.$$

Съ другой стороны, если  $X$  есть положеніе судна  $A$  въ моментъ  $t_2$ , то должно быть

$$A_1 X = a \cdot \Delta t, \text{ а значитъ}$$

$$A_1 X = C_1 M,$$

чего быть не можетъ.

Слѣдовательно  $X$  не есть положеніе судна  $A$  въ моментъ  $t_2$ .

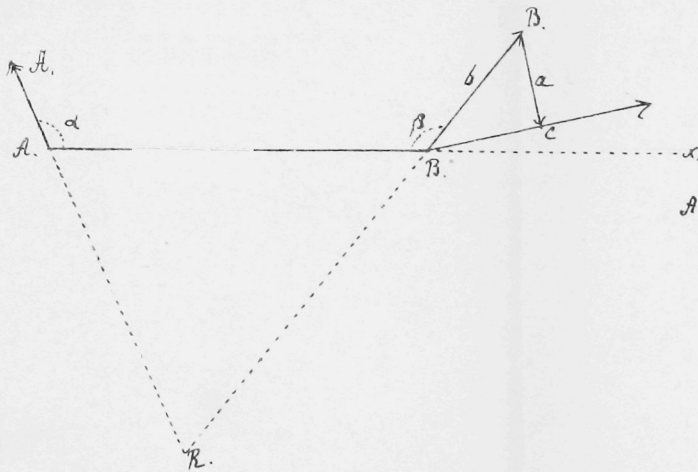
Дѣйствительное положеніе  $A$  въ этотъ моментъ будетъ правѣ точки  $X$  (фиг. 9), и точка пересѣченія прямыхъ  $B_1 A_1$  и  $B_2 A_2$  будетъ расположена въ данномъ случаѣ ниже  $P$ .

Вообще, вмѣстѣ съ перемѣщеніемъ судовъ положеніе общаго полюса  $P$  для двухъ послѣдовательныхъ моментовъ будетъ также перемѣщаться по нѣкоторой кривой, при чемъ характеръ этого перемѣщенія будетъ зависѣть какъ отъ скоростей  $a$  и  $b$ , такъ и отъ курсовыхъ угловъ  $\alpha$  и  $\beta$ .

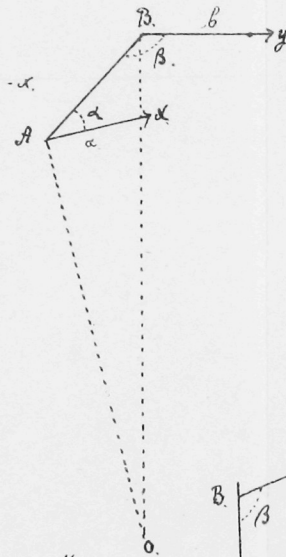
Если вычертить эти три кривыя при нѣкоторыхъ постоянныхъ скоростяхъ  $a$  и  $b$  и курсовыхъ углахъ  $\alpha$  и  $\beta$ , то онѣ будутъ имѣть видъ, подобный кривымъ на фиг. 10, гдѣ кривая  $AA_1 A_2 \dots$  — путь судна  $A$ , удерживающаго противника на постоянномъ курсовомъ углу  $\alpha$ .

$BB_1 B_2 \dots$  — путь судна  $B$  при курсовомъ углу  $\beta$  и  $PP_1 P_2$  — кривая, по которой будетъ перемѣщаться полюсъ  $P$ .

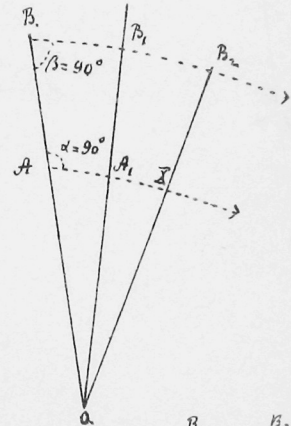
КЪ СТ., О М. ТРОВАНИИ ВЪ ОДИНОЧНОМЪ БОЮ "



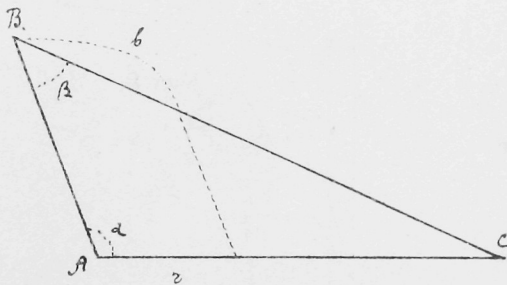
Фиг. 3.



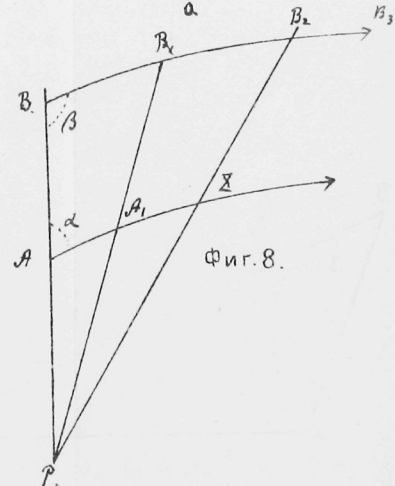
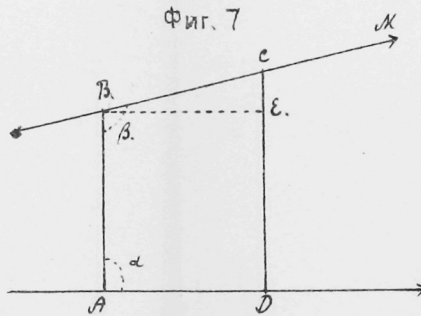
Фиг. 5.



Фиг. 6.

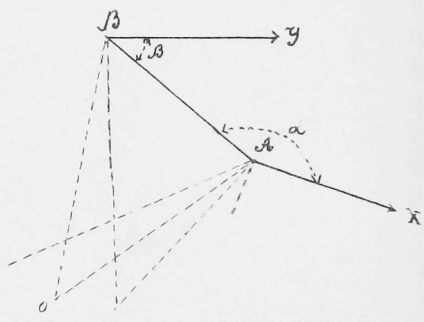


Фиг. 7.

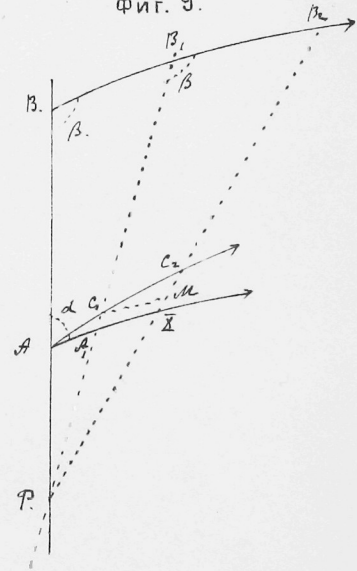


Фиг. 8.

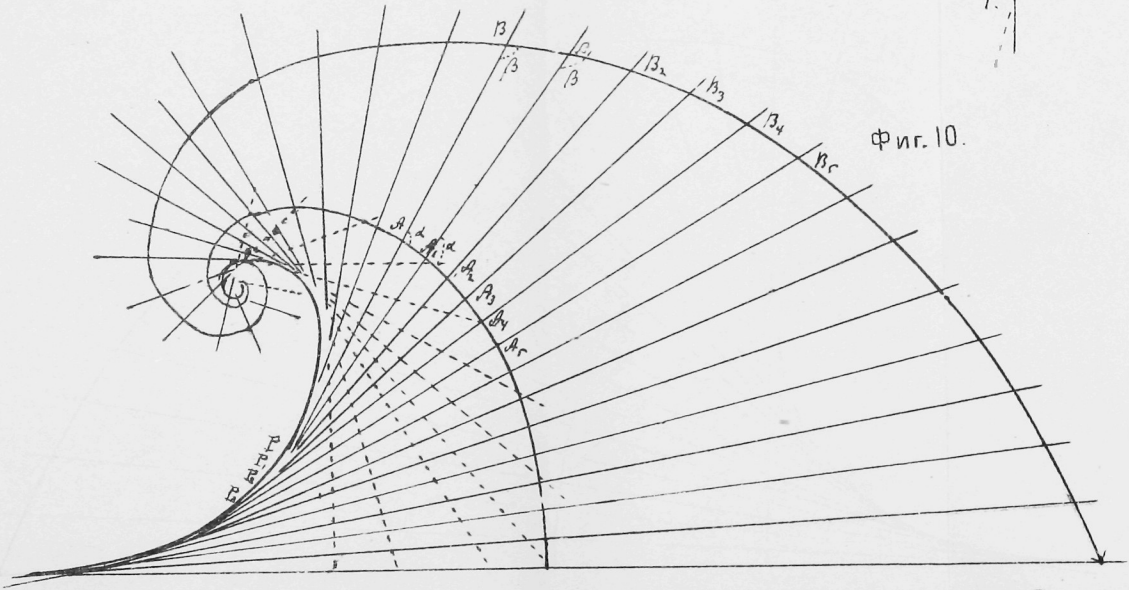
Фиг. 4.



Фиг. 9.



Фиг. 10.







## КЪ ВОПРОСУ О МАГНИТНЫХЪ АНОМАЛИЯХЪ.

(Отвѣтъ на статью г. Скаловскаго).

Въ цѣломъ рядъ статей, появившихся разновременно въ «Морскомъ Сборникѣ», г. Скаловскій представляетъ намъ обширную и прекрасную картину физико-географическихъ явленій въ Черномъ морѣ, и вмѣстѣ съ тѣмъ излагаетъ свою гипотезу о происхожденіи этихъ явленій отъ ниже-босфорскаго теченія. Насколько эта гипотеза согласуется съ результатами Черноморскихъ глубоководныхъ экспедицій, видно изъ помѣщенной раньше статьи барона Врангеля (\*), и я считалъ бы вопросъ о ниже-босфорскомъ теченіи исчерпаннымъ, если бы г. Скаловскій не приписалъ тому же теченію происхожденіе магнитныхъ аномалій Чернаго моря вообще и въ особенности Одесской, изслѣдованной мною въ 1881 г.

Считая читателей знакомыми съ гипотезою г. Скаловскаго, я, во избѣжаніе повтореній, приведу здѣсь только его общій выводъ. На страницѣ 148 своей послѣдней статьи (\*\*) онъ говоритъ: «Вѣрнѣе слѣдуетъ допустить, что, подобно тому какъ во всѣхъ случаяхъ, приведенныхъ мною въ прежнихъ работахъ, такъ и въ настоящихъ особенностяхъ явленій распределенія земнаго магнетизма на Черномъ морѣ, главною причиною надо считать вліяніе ниже-босфорскаго теченія. Дѣйствительно, съ одной стороны, мы имѣемъ колеблющіяся въ количествѣ подачи плотныя, соленыя, холодныя лѣтомъ и теплыя зимою, воды ниже-босфорскаго теченія; съ другой

(\*) См. «Морск. Сборн.» 1899 г., № 10, статья: «Ниже-босфорское теченіе, Гольфстремъ и бора».

(\*\*) «Морск. Сборн.» 1899 г., № 3.

стороны, навстрѣчу имъ идутъ тоже колеблющіяся въ подачѣ, легкія, прѣсныя воды рѣчныхъ системъ. Встрѣтившись съ босфорскими, эти рѣчныя воды врѣзываются въ нихъ струями. Такіе два могучіе фактора, противоположные какъ по температурѣ, такъ и по химическому составу, въ мѣстахъ соприкосновеній, безъ сомнѣнія, должны вызвать явленія термо-электрическія, а также и электричество отъ соприкосновенія и химическаго воздѣйствія. Если же въ вышеприведенныхъ районахъ скопленій рѣчныхъ водъ, отъ столкновенія съ ниже-босфорскими водами, мы допустимъ возможность и существованіе таковыхъ непрерывныхъ токовъ, то, полагаю, можно съ большою вѣроятностью приписать именно *ихъ воздѣйствію на магнитную стрѣлку въ замѣченныхъ въ этихъ районахъ Черноморскаго бассейна магнитныя аномаліи*.

Въ другомъ мѣстѣ той же статьи, почтенный авторъ указываетъ еще на другихъ лицъ, высказавшихъ возможность происхожденія въ водѣ термо-электрическихъ токовъ, влияющихъ на компасную стрѣлку, и эти свѣдѣнія очень цѣнны для моряковъ, какъ предупрежденіе, чтобы они, въ извѣстныхъ условіяхъ плаванія, не очень довѣрялись своимъ компасамъ. Я не могу, однако, согласиться съ тѣмъ, чтобы подобныя термо-электрическіе токи въ морѣ могли вызвать неправильности въ элементахъ земнаго магнетизма на большихъ площадяхъ суши, какъ напр. въ окрестностяхъ г. Одессы. Одного взгляда на карту одесской магнитной аномаліи достаточно, чтобы убѣдиться въ томъ, что источникъ аномаліи скрывается на материкѣ, и только частью онъ тянется подъ дномъ морскимъ; не проще ли поэтому искать причину аномаліи въ земной корѣ, тѣмъ въ термо-электрическихъ токахъ, происходящихъ въ водахъ Одесскаго бассейна?

Мы теперь знаемъ, что на материкѣ существуютъ разныя причины для происхожденія магнитныхъ аномалій, т. е. не только отъ желѣзной руды или песку, но и отъ «особенности строенія и физическаго состоянія земной толщи», на которыя указываетъ профессоръ Мушкетовъ, и отъ «связи земныхъ электрическихъ токовъ съ земнымъ магнетизмомъ», упоминаемымъ г. Тилло. Не естественнѣе ли на этомъ основаніи уяснить

себѣ одесскую аномалію вышеозначенными причинами, чѣмъ одною только встрѣчей прѣсныхъ водъ Одесскаго бассейна съ ниже-босфорскимъ теченіемъ, существованіе котораго въ Одесскомъ бассейнѣ, къ тому же опровергнуто барономъ Врангелемъ.

Возьмемъ другой примѣръ — магнитную аномалію въ Финскомъ заливѣ у о-ва Юссарэ, изслѣдованную академикомъ Ленцомъ въ 1860 г. По его словамъ, эта аномалія тянется также на сѣверъ отъ Юссарэ даже за г. Таммерфорсъ, и на югъ черезъ Финскій заливъ, и замѣчается на о-вахъ Даго, Эзель, Вормсъ, и Моонъ. Магнитное склоненіе мѣняется тамъ мѣстами отъ  $140^{\circ}$  W до  $138^{\circ}$  O, а въ одномъ мѣстѣ стрѣлка принимаетъ даже совсѣмъ неопредѣленное положеніе. Какія же послѣ того должны были бы существовать разности въ плотностяхъ и температурахъ въ водѣ Финскаго залива, для производства сильнѣйшихъ термо-электрическихъ токовъ, порождающихъ, въ свою очередь, столь огромныя неправильности въ земномъ магнетизмѣ? Но подобныхъ различныхъ водъ и теченій въ Финскомъ заливѣ не существуетъ, какъ это извѣстно всякому.

Эти разсужденія не относятся исключительно къ приведеннымъ выше двумъ аномаліямъ, а могутъ быть обобщены для всего района Чернаго моря, гдѣ г. Скаловскій указываетъ на неправильное показаніе магнитной стрѣлки.

Предполагая «связь районовъ скопленія прѣсныхъ водъ съ магнитными аномаліями», г. Скаловскій приводитъ цѣлый перечень явленій этого рода на стр. 142 своей послѣдней статьи. Возьмемъ изъ нея нѣсколько пунктовъ, и постараемся ихъ освѣтить съ другой точки зрѣнія: —

*Пунктъ 2-й.* «Линія максимальныхъ плотностей и температуръ глубоководныхъ экспедицій упираются въ Кавказъ у Редуть Кале; около Редуть Кале найдено наименьшее склоненіе»

Указывая на наименьшее склоненіе, авторъ, очевидно, ищетъ связь его съ максимальными плотностями и температурами, но, по моему мнѣнію, между ними нѣтъ ничего общаго. Изогоническая линія  $0^{\circ}$  въ 1886 г. дѣйствительно проходила близъ Редуть Кале, отдѣляя собою систему линій

западнаго склоненія отъ восточной системы, но это могло быть только случайнымъ совпаденіемъ. Въ настоящее время, въ 1899 г., изогоническая линія  $0^\circ$  проходитъ уже далеко западнѣе, и у Редуть Кале склоненіе должно быть не западное, а приблизительно  $1^\circ$  восточное; слѣдуя поэтому мнѣнію г. Скаловскаго, надо было бы допустить, что теперь связь между плотностями и температурами съ магнитнымъ склоненіемъ стала еще больше.

*Пунктъ 3-й.* «Отъ Редуть Кале тѣ же линіи круто изгибаются къ мысу Язонъ. Глубоководныя экспедиціи установили въ этомъ углу «странную аномалію» — область холодной воды. Наблюденіями офицеровъ лодки «Запорожець» установлено, что это явленіе всецѣло зависить отъ массы прѣсныхъ холодныхъ водъ, подаваемыхъ сюда Ріономъ и Чорохомъ. *Здѣсь же и магнитныя наблюденія указываютъ, что изогоническая линія принимаетъ замѣчательное направленіе».*

На это я замѣчу, что если г. Скаловскій видитъ замѣчательное направленіе изогонической линіи въ томъ, что она направляется въ восточной части Чернаго моря не по меридіану, а подъ угломъ, то подобное же явленіе встрѣчается и у западнаго берега Чернаго моря, только въ обратную сторону, а здѣсь присутствія ниже-босфорской струи совсѣмъ не замѣчается. Обѣ эти линіи дѣйствительно замѣчательны, но едва ли онѣ скоро будутъ объяснены въ явленіяхъ земнаго магнетизма.

*Пунктъ 5-й.* «Керчь, Анапа и Новороссійскъ находятся въ районѣ вліянія рѣчныхъ водъ Дона и Кубани. *Въ этихъ мѣстностяхъ существуютъ магнитныя аномаліи, какъ видно изъ сравнительной таблицы склоненій за разные годы, а также и по наблюденіямъ Дикова, Гурина и др.».*

Въ Керчи дѣйствительно существуетъ магнитная аномалія, но она, очевидно, происходитъ не отъ вліянія рѣчныхъ водъ, а отъ вновь открытой желѣзной руды, о которой упоминаетъ самъ же г. Скаловскій. Въ Анапѣ и въ Новороссійскѣ особенной неправильности въ магнитномъ склоненіи по нашимъ наблюденіямъ не замѣчалось.

*Пунктъ 6-й.* «Въ Севастополѣ, около Константиновскаго мыса, по всей поверхности, сходятся воды Алмы, Бельбека, Качи, съ одной стороны, и Черной рѣчки, съ другой; воды послѣдней, по многимъ даннымъ, видимо текутъ вдоль сѣвернаго берега большаго рейда. *Здѣсь же, около батареи № 4, найдена замѣчательная аномалія; склоненіе компаса на 12', 2 больше чѣмъ на Николаевскомъ мыскѣ; разстояніе между этими пунктами — ширина большаго рейда.*».

Упомянутая разница въ склоненіи на 12', 2 не составляетъ еще аномаліи, и легко можетъ быть объяснима присутствіемъ на батарее № 4 въ землѣ осколковъ пушекъ, ядеръ и прочихъ остатковъ Крымской войны. Если подобныя небольшія разницы въ склоненіи относить къ аномаліямъ, то ихъ нашлось бы на небольшомъ районѣ очень много, но онѣ происходятъ отъ разныхъ неизбежныхъ случайныхъ причинъ, какъ напр. отъ разныхъ наблюдателей и инструментовъ, случайныхъ возмущеній въ земномъ магнетизмѣ, неточности приведенія наблюденій къ одной эпохѣ, а главное—отъ несоблюденія всѣхъ предосторожностей во время наблюденій. Всякому наблюдателю элементовъ земнаго магнетизма на сушѣ хорошо извѣстно, съ какимъ вниманіемъ надо выбирать мѣсто наблюденій, чтобы устранить малѣйшее вліяніе мѣстныхъ желѣзныхъ предметовъ.

Дальнѣйшія разсужденія по поводу занимающаго насъ вопроса завели бы меня слишкомъ далеко, а потому я въ заключеніе замѣчу только, что видимо самъ г. Скаловскій чувствуетъ несостоятельность своей гипотезы, говоря, что «быть-можетъ, вѣковому отложенію этого желѣза обязаны вновь открытыя руды на берегу въ Керчи (около Стараго каравина). Быть-можетъ, и въ другихъ мѣстахъ постоянной встрѣчи босфорскихъ водъ съ прѣсными будутъ также найдены на берегу залежи руды. *Но въ магнитныхъ аномаліяхъ побережья Чернаго моря врядъ ли играютъ роль эти отложенія; въ магнитныхъ же аномаліяхъ въ морѣ главную роль, конечно, играютъ термо-электрическіе токи.*».

Съ этимъ послѣднимъ замѣчаніемъ относительно аномалій въ морѣ мы (за отсутствіемъ данныхъ) охотно соглашаемся

съ почтеннымъ авторомъ, и для мореплаванія будетъ оказана большая услуга, если, подобно г. Скаловскому, найдутся и другіе столь усердные труженики по изслѣдованію явленій земнаго магнетизма *на морѣ*. Г. Скаловскій первый подалъ примѣръ молодымъ изслѣдователямъ морей своимъ всестороннимъ изученіемъ предмета, и если нѣкоторые его выводы не соотвѣтствуютъ дѣйствительности, то это не умаляетъ еще пользы его большихъ трудовъ, и только способствуетъ дальнѣйшему изученію столь загадочныхъ физико-географическихъ явленій Чернаго моря.

Баронъ Майдель.

---

## ПАРОВЫЯ ТУРБИНЫ ПАРСОНСА ВЪ ПРИМЪНЕНИИ КЪ МОРСКИМЪ МАШИНАМЪ.

---

Благодаря усовершенствованіямъ въ судовыхъ механизмахъ, суда достигли нынѣ необычайныхъ скоростей хода, казавшихся невозможными какія-нибудь 25—30 лѣтъ назадъ. Предпоследнимъ факторомъ уменьшенія вѣса механизмовъ недавно явились водотрубные котлы, содержащіе въ себѣ сравнительно небольшое количество воды. Нынѣ же, съ постройкою въ 1897 г. лодки-модели *Turbinia* съ паровыми турбинами Парсонса, занялась заря новой эры могучаго облегченія вѣса и самыхъ машинъ. Если недавно еще, годъ назадъ, нашъ строящійся крейсеръ «Новикъ», съ его, казалось, совсѣмъ необычнымъ ходомъ небольшого миноносца, въ 25 узл., представлялся послѣднимъ словомъ въ этомъ отношеніи, то приводимая нами ниже, изъ журнала «*Engineering*», интересная статья покажетъ, что и эта 25-узл. скорость хода можетъ быть значительно превзойдена, благодаря поразительному облегченію вѣсовъ механизмовъ, съ примѣненіемъ, въ совокупности съ водотрубными котлами, еще и паровыхъ турбинъ. О значеніи такого фактора—уменьшенія вѣса механизма, когда оно подтвердится на дѣлѣ,—на проектированіе болѣе боевыхъ судовъ—нечего распространяться, такъ какъ оно, очевидно, отразится, при всѣхъ прочихъ одинаковыхъ условіяхъ, на существенномъ усиленіи оборонительныхъ и наступательныхъ средствъ, этихъ важнѣйшихъ *desiderata* всякаго боеваго корабля.

---

Какъ это понятно всѣмъ изобрѣтателямъ подобнаго рода машинъ, примѣнить сразу паровыя турбины къ движенію судовъ — было не легко. Хотя, можетъ-быть, вся обширность

такой задачи не была признана съ самаго же начала Парсонсомъ и его сотрудниками, однакоже, они предвидѣли, что имъ придется преодолѣть весьма много затрудненій, много поработать надъ новымъ дѣломъ и потратить порядочно денегъ, прежде чѣмъ добиться успѣшныхъ результатовъ. Такой практическій взглядъ на обстоятельства дѣла повелъ къ составленію особой компаніи, или синдиката, построившаго сначала только опытную машину и лодку *Turbinia*. Синдикатъ этотъ составилъ въ январѣ 1894 г., и работа началась тотчасъ же послѣ того. Признавалось, что потребуется много опытовой работы, прежде чѣмъ можно будетъ достигъ удовлетворительныхъ результатовъ, и потому сначала былъ построенъ возможно наименьшій моторъ, способный дать практическія данныя для будущаго употребленія. Первый моторъ этого рода, построенный для движенія судна, оказался совсѣмъ неудовлетворительнымъ, и его пришлось бросить. Большое затрудненіе встрѣтилось не въ самой машинѣ, а въ гребномъ движителѣ. Г. Парсонсъ, ознакомившись, естественно, съ трудами Фруда, могъ предвидѣть, что встрѣтится затрудненіе вслѣдствіе образования въ водѣ пустотъ съ заднихъ сторонъ лопастей движителя, вращающагося съ очень большимъ числомъ оборотовъ, но онъ не ожидалъ, что явленіе это окажется столь важнымъ препятствіемъ, какъ это оказалось на самомъ дѣлѣ. Не испугавшись этой серьезной помѣхи, онъ продолжалъ работать и произвелъ рядъ опытовъ, достойныхъ быть поставленными на ряду съ опытами Фруда, который былъ, конечно, самымъ выдающимся изъ экспериментаторовъ, когда-либо работавшихъ въ области физическихъ изслѣдованій. Мы заняли бы слишкомъ много мѣста, приводя полностью подробности этихъ опытовъ, да это и не составляетъ необходимости, такъ какъ ближе интересующіеся этимъ могутъ найти подробное описаніе этихъ опытовъ въ трудахъ Лондонскаго института корабельныхъ инженеровъ, а именно въ запискѣ, читанной самимъ Парсонсомъ 8-го апрѣля 1897 г. Здѣсь же намъ достаточно будетъ сказать, что модели гребныхъ винтовъ вращались при этомъ съ большою скоростью въ бассейнѣ съ нагрѣтою водою. Нагрѣваніе воды образовывало паръ быстрѣе тамъ, гдѣ давленіе



было меньше, а такое уменьшение давления естественно производилось съ заднихъ сторонъ лопастей; короче говоря, образование въ водѣ пустотъ было вполне доказано и этимъ дальнѣйшее изслѣдованіе предмета облегчено. При этомъ примѣнено было также весьма остроумное приспособленіе, благодаря которому глаза наблюдателя могли слѣдить за лопастью винта только въ продолженіе одной части оборота; впрочемъ, приспособленіе это не получило своего начала именно при этихъ опытахъ. Результатомъ такихъ изслѣдованій было снабженіе лодки *Turbinia* паровыми турбинами системы компаундъ, съ тройнымъ рядомъ расширенія пара, расположенными слѣдующимъ образомъ:—каждая машина, составляющая цѣлый компаундъ, имѣла свой отдѣльный валъ и на каждомъ такомъ валѣ было насажено по три винта. Такъ какъ винты эти вращались со скоростью 2 000 оборотовъ въ минуту, то понятно, что и система ихъ отличается отъ системы обыкновенныхъ гребныхъ винтовъ. На рисункѣ, помѣщенномъ въ журналѣ «*Engineering*» отъ 1-го сентября (н. ст.) 1899 г., изъ котораго взята нами эта статья, представлена часть сборочной мастерской Хитонскаго завода, на которомъ были проектированы и построены машины и котель лодки *Turbinia*, съ показаніемъ винтовъ этого судна.

Въ «Морскомъ Сборникѣ» своевременно была уже описана лодка *Turbinia* (\*), поэтому намъ нѣтъ особенной надобности приводить все подробности о ней здѣсь. Напомнимъ только, что судно это было длиною 100 ф. и шириною 9 ф. Котель его былъ водотрубной системы съ рабочимъ давленіемъ въ 225 фн. на кв. д. и площадь колосниковой рѣшетки въ 42 кв. ф. Парсонсъ далъ слѣдующія статьи грузовъ этой лодки:—

Машины съ котломъ, винтами, валами, систернами и проч! . . . . .	22 т.
Корпусъ судна съ принадлежностями . . . . .	15 »
Уголь и вода . . . . .	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> »
<hr/>	
Полное водоизмѣщеніе . . . . .	42 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> т.

(\*) См. «Морск. Сборн.» 1897 г., № 9, ст. Д. Голова: «Турбинная паровая машина».

Въ этомъ числѣ, однѣ машины вѣсили всего 3 т. 13 центн.

Намъ придется еще вернуться снова къ *Turbinia*, при описаніи вновь предполагаемыхъ или уже строящихся позднѣйшихъ судовъ, снабжаемыхъ подобными же турбинными машинами. Теперь же удобно будетъ перейти къ краткому описанію заводовъ, устроенныхъ для изготовленія такихъ машинъ на р. Тайнѣ. Въ сентябрѣ 1897 г. составила компанія для эксплуатаціи морскихъ паровыхъ турбинъ системы Парсонса, въ цѣляхъ развитія этой системы приведенія въ движеніе судовъ, въ коммерческомъ масштабѣ. На это дѣло былъ собранъ капиталъ около четверти милліона фн. ст., и, послѣ приобрѣтеніе 25 акровъ береговой земли въ Уоллендѣ, было приступлено къ сооруженію необходимыхъ зданій. Въ томъ же № «*Engineering*», на другомъ рисункѣ, изображена внутренность главнаго сборочнаго отдѣла турбинныхъ заводовъ.

Нынѣ эти заводы оборудованы всѣми механическими приспособленіями для изготовленія турбинныхъ машинъ до той величины, какая требуется для самыхъ большихъ судовъ. Всѣ эти приспособленія приводятся въ дѣйствіе электричествомъ—моторами, дѣйствующими на короткія части приводныхъ валовъ, при чемъ токъ доставляется двумя турбино-генераторами въ 60 и 140 электр. лошади. Самыя мастерскія—железные, были построены сэромъ В. Арролемъ и К°. Крыши ихъ—стекляныя, сдѣланныя матовыми окраскою снаружи бѣлилами съ саломъ. Такимъ образомъ достигается хорошо распределенный свѣтъ и ослабляется лѣтняя жара. Для зимняго отопленія изъ турбинъ пропускается отработавшій паръ по тремъ рядамъ 4-д. трубъ, расположенныхъ на каждой сторонѣ мастерской, вдоль всей длины ея. Охлажденная вода собирается въ систерны для дальнѣйшаго употребленія. Главный машино-сборочный отдѣлъ завода имѣетъ въ длину 360 ф. и въ ширину 80 ф. Въ немъ установлены обычные станки, необходимые на заводахъ подобнаго рода. Большихъ передвижныхъ крановъ—три, каждый съ подъемною силой въ 10 т. Краны эти поставлены г. Адамсономъ и К°, въ Хайдѣ. Имѣются еще небольшіе краны со стрѣлами. Вдоль каждаго отдѣла мастерскихъ проходятъ, по срединѣ его железнодо-

рожные ширококолейные рельсы, благодаря которым вагоны всѣхъ желѣзнодорожныхъ компаній могутъ вѣзжать въ самыя мастерскія. Тѣ же рельсы доходятъ до самаго конца заводской пристани, гдѣ установленъ большой заводскій кранъ и, кромѣ того, 5-т. электрическій кранъ.

Но не столько интересны эти заводы для изготовленія паровыхъ турбинъ, сколько самая работа, производимая на нихъ. Во время нашего посѣщенія заводовъ «Турбинія», на нихъ изготовлялись турбинныя машины для новыхъ истребителей миноносцевъ. Машины эти сходны по своему проекту съ машинами лодки *Turbimia*, но отличаются отъ послѣднихъ въ томъ отношеніи, что составлены изъ двухъ отдѣльныхъ группъ машинъ на каждой, правой и лѣвой, сторонѣ судна. Также имѣются не три гребные вала, какъ у *Turbimia*, а четыре. На каждой сторонѣ судна находится по турбинному мотору высокаго давленія, приводящему въ движеніе наружный гребной валъ, и по одному такому же мотору низкаго давленія и еще по одному небольшому мотору для обратнаго или задняго хода, приводящихъ въ движеніе внутренніе гребные валы. Совокупная лошадиная сила машинъ на обоихъ бортахъ для движенія судна впередъ достигаетъ свыше 10 000 с., и сила эта соотвѣтствуетъ ожидаемой скорости хода свыше 35 узл., а для задняго хода — развиваемая сила предполагается достаточною для скорости хода въ 13 узл. Впрочемъ, машины эти рассчитаны съ запасомъ силы сверхъ здѣсь назначенной. На каждой сторонѣ судна поставлено по поверхностному холодильнику, имѣющему по два воздушные насоса, приводимые въ дѣйствіе турбинами, т. е. всего четыре воздушные насоса, и по двѣ циркуляціонныя помпы, приводимыя въ дѣйствіе обыкновенными мапинками двойнаго дѣйствія. Для смазки подшипниковъ главныхъ машинъ имѣется полная система масляной лубрикаціи. Питательныя устройства состоятъ изъ двухъ питательныхъ и одной запасной помпы системы Вира. Несмотря на то, что описываемыя паровыя турбинныя машины назначены для развитія вдвое бѣльшей лошадиной силы, по сравненію съ силою механизмовъ существующихъ англійскихъ 30-узл. истребителей миноносцевъ, онѣ вѣсятъ меньше, что

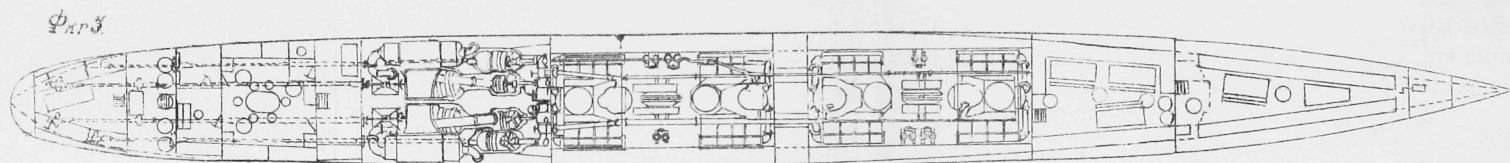
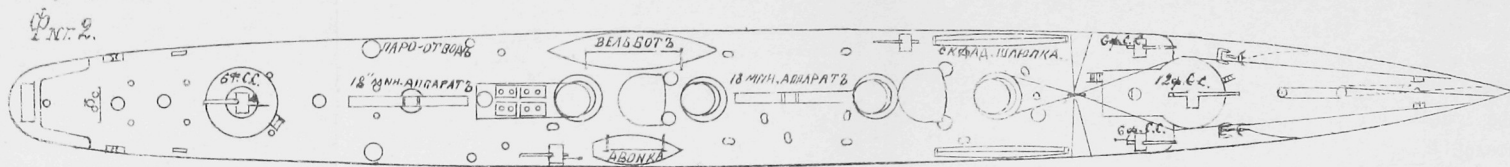
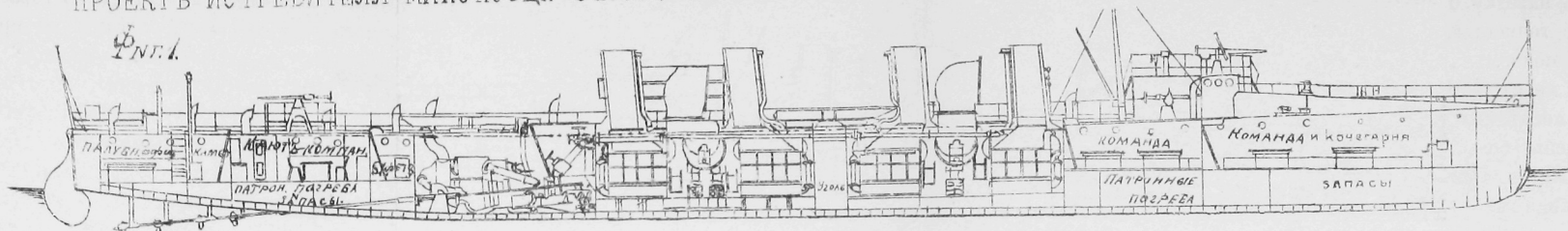
позволило увеличить котлы на 12<sup>0</sup>/. Кромѣ того, ожидается, что расходъ пара на лошадиную силу будетъ гораздо меньше, чѣмъ въ вертикальныхъ механизмахъ того же класса съ переменнымъ ходомъ или съ составными частями, движущимися вверхъ и внизъ.

Выгоды, ожидаемая отъ замѣны на такихъ судахъ обыкновенныхъ вертикальныхъ машинъ, съ составными частями движущимися вверхъ и внизъ,—турбинными машинами системы компаундъ, состоятъ, главнымъ образомъ, въ большомъ уменьшеніи машинныхъ грузовъ, а также въ уменьшеніи вѣсовъ валовъ и гребныхъ двигателей. Существуютъ, кромѣ того, выгоды въ пониженіи центра тяжести машинъ и значительномъ повышеніи въ полезномъ дѣйствіи пара въ самихъ машинахъ, одновременно съ почти совершеннымъ устраненіемъ вибраціи, происходящей отъ дѣйствія валовъ и винтовъ. Это отсутствіе вибраціи было особенно замѣтно на *Turbinia*, при всѣхъ скоростяхъ хода этой лодки. Отсюда слѣдуетъ, что съэкономизированный вѣсъ на машинахъ дастъ возможность ставить котлы бѣльшей величины, такъ что, у 310-т. истребителей, увеличеніе это, какъ намъ сообщали, составитъ около 2 000 кв. ф. добавочной нагрѣвательной поверхности. Съ увеличенною экономіей употребленія пара машинами—опредѣленную отъ 20 до 25<sup>0</sup>/% и съ бѣльшими котлами, при обычныхъ скоростяхъ будетъ развиваться болѣе высокая сила, и сила эта можетъ достигаться съ меньшимъ форсированіемъ котловъ, а слѣдовательно, и съ бѣльшею производительностью котловъ. Естественно, что въ случаѣ крайней надобности могутъ быть, при этомъ, реализованы гораздо бѣльшія силы и скорости судна безъ чрезвычайнаго напряженія механизмовъ. Благодаря легкости машинъ, части ихъ могутъ изготовляться съ бѣльшимъ запасомъ прочности, чѣмъ это дѣлается обыкновенно у машинъ съ переменнымъ ходомъ. Должно замѣтить также, что когда котлы бѣльшей величины работаютъ полною своею силой, то паръ утилизируется съ бѣльшею дѣйствительностью и, благодаря этому, легче будутъ достигаться тѣ необычайно бѣльшія скорости, которыя ожидаются проектирователями турбинныхъ машинъ. Отсутствіе же вибрацій позволяетъ произво-



къ ст. „Паровыя турбины Парсонса.“

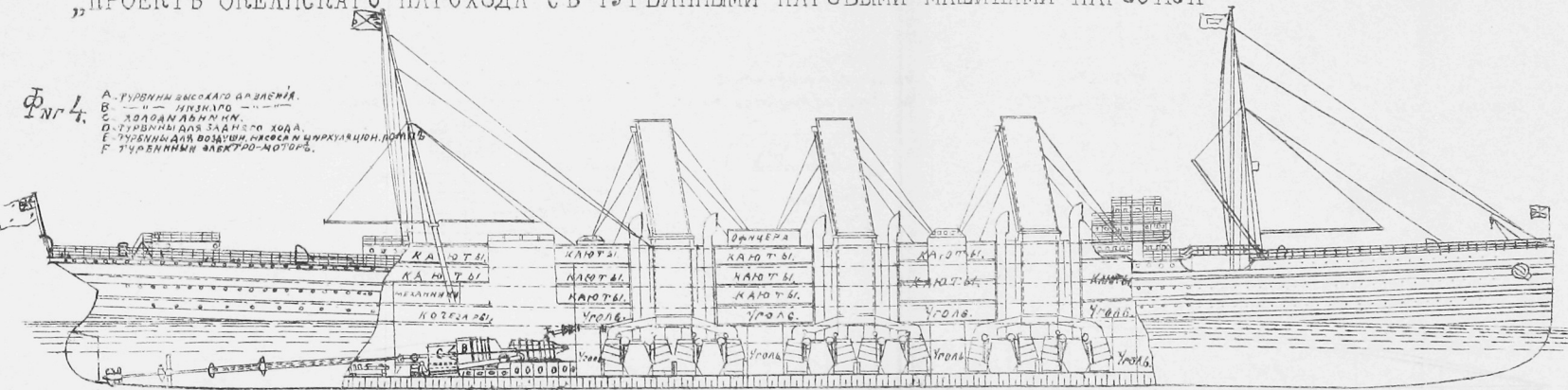
проектъ истребителя миноносца съ паровыми турбинами Парсонса.



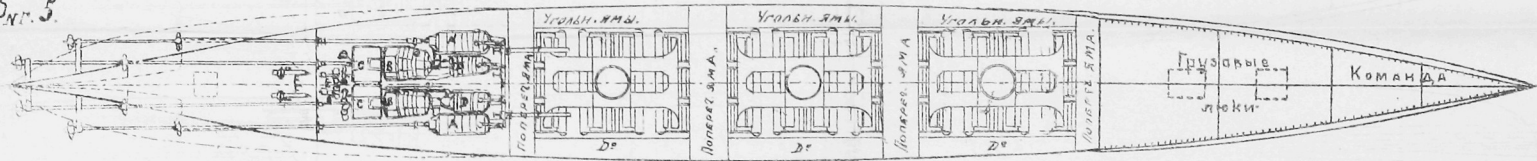
„Проектъ океанскаго парохода съ турбинными паровыми машинами Парсонса.“

Фиг. 4.

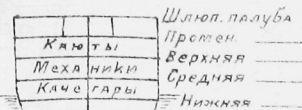
А. Турбины высшего давления.  
 В. — — — низкаго — — —  
 С. Холодильники.  
 Д. Турбины для заднего хода.  
 Е. Турбинный воздушн. насос и циркуляц. помпы.  
 F. Турбинный электро-моторъ.



Фиг. 5.

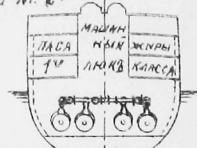


Фиг. 6.



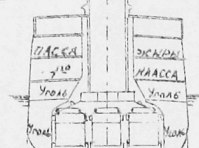
Съченіа при заднемъ концѣ машинн. отдѣленія.

Фиг. 7.



Съченіе при передн. концѣ машиннаго отдѣленія.

Фиг. 8.



Съченіе при почетѣльномъ отдѣленіи.

дить наводку орудій и мпныхъ аппаратовъ съ гораздо ббльшею точностью; можно будетъ легче слѣдить за прицѣлами при полномъ ходѣ судна на умѣренномъ волненіи. Съ другой же стороны, слѣдуетъ также напомнить и о томъ, что въ послѣднее время и у машинъ съ переменнымъ ходомъ введены большія усовершенствованія въ цѣляхъ устраненія вибрацій. Тѣмъ не менѣе, *Turbina* показала себя самымъ спокойнымъ судномъ изъ всѣхъ, на которыхъ намъ приходилось плавать. Если бы на этой лодкѣ не было машинки воздушнаго насоса, обыкновенной системы, съ переменнымъ ходомъ, то судно это было бы вполне совершеннымъ въ этомъ отношеніи. Этотъ типъ машинокъ воздушныхъ насосовъ, какъ было уже упомянуто, нынѣ замѣненъ у вновь строящихся истребителей воздушными насосами, приводимыми въ дѣйствіе также турбинами. Фигуры 1, 2 и 3 изображаютъ (въ 3 видахъ) истребителя миноносцевъ, снабженнаго водотрубными котлами и паровыми турбинными машинами. Главныя размѣренія такого судна и вѣса его механизмовъ суть слѣдующія: —

Длина между перпендикулярами . . . . .	210 ф.
Наибольшая ширина . . . . .	21 »
Глубина корпуса . . . . .	12 » 9 д.
Углубленіе въ водѣ . . . . .	5 » 4 »
Водоизмѣщеніе . . . . .	320 т.

	Тон.	Центн.	Квар.	Фунт.
Грузы котельныхъ отдѣленій съ водою въ котлахъ . . . . .	100	15	0	0
Грузы машиннаго отдѣленія съ вспомогательными механизмами и водою въ холодильникахъ . . . . .	52	6	1	5
Вѣсъ гребныхъ валовъ, винтовъ и проч. . . . .	7	14	2	0
Итого . . . . .	160	15	3	5

При силѣ такого механизма въ 12 000 инд. с. вѣсъ этотъ соотвѣтствуетъ 30,01 фн. на инд. с.

Въ проектѣ 30-узл. истребителей подобной же величины съ обыкновенными машинами, вѣсъ механизма принять слѣдующій: —

	Тоннъ.
Грузъ котельныхъ отдѣленій съ водою въ котлахъ . . . . .	78
Грузъ машин. отдѣленія съ вспомогат. механизмами и водою въ холодильникахъ . . .	56
Валы и винты . . . . .	10
	Итого 144

При 6 000 инд. лош. с. такого механизма, вѣсъ этотъ соотвѣтствуетъ 53,76 фн. на инд. с.

Должно также замѣтить, что такой уменьшенный вѣсъ сопровождается попутно и значительнымъ еще облегченіемъ вѣса корпуса судна, при замѣнѣ обыкновенныхъ машинъ турбинными, такъ какъ при послѣднихъ, вслѣдствіе отсутствія вибраціи, не требуется какихъ-либо специальныхъ подкрѣпленій корпуса ни подъ машинами, ни въ сосѣдствѣ съ винтами.

Расходование пара у турбино-электрическихъ генераторовъ съ холодильниками, наибольшихъ величинъ, — весьма низко, а именно: у машинъ въ 500 кило-ваттовъ электроосвѣтительной компаніи для освѣщенія Ньюкастля и его округа, такой расходъ пара ограничивается  $26\frac{1}{2}$  фн. на кило-ваттъ, при полномъ давленіи въ 100 фн. въ котлахъ и пустотѣ въ  $23\frac{1}{2}$  д., что соотвѣтствуетъ 61% энергіи пара, обращенной въ электрическую энергію по мѣрилу англійскаго комитета Института гражданскихъ инженеровъ. Такъ какъ нѣтъ средствъ для выраженія силы турбинныхъ машинъ индикаторами, то профессоръ Ивингъ, въ своихъ испытаніяхъ лодки *Turbinia*, прибѣгъ къ опредѣленію силы такихъ машинъ по сопротивленію судна, опредѣленному по модельнымъ испытаніямъ въ бассейнѣ, по способу покойнаго Фруда, общепринятому нынѣ для опредѣленія дѣйствительной силы, которая требуется для буксировки судна съ извѣстною скоростью. На такихъ основаніяхъ, профессоръ Ивингъ вычертилъ кривую, дающую лошадиную силу при всякой скорости хода до 32 узл. Онъ также тщательно



измѣрялъ питательную воду, накачиваемую въ котлы при различныхъ скоростяхъ движенія лодки. Отсюда имъ было выведено, что расходование пара для всѣхъ надобностей, при скорости въ 32 узла, составляло 28 фн. на силу, затрачиваемую собственно на движеніе судна, что соотвѣтствуетъ  $14\frac{1}{2}$  фн. пара на индикаторную силу, принимая дѣйствительную силу, затрачиваемую на движеніе судна, равную 53% полной индикаторной силы. Если же продолжить упомянутую кривую (сохраняющую правильный характеръ) до скорости 34 узл., то окажется, что исчисленный расходъ пара падаетъ до  $13\frac{3}{4}$  фн. на инд. силу.

Результаты эти, замѣчательные для судна миноноснаго типа, движущагося съ высокою скоростью хода, признаются, въ большой мѣрѣ, объясняющими качества, выказанныя лодкою *Turbinia*. Изготавлиющіяся нынѣ на заводахъ машины для истребителей миноносцевъ проектированы развивать силу въ 5 разъ большую, по сравненію съ машинами лодки *Turbinia*. Мы слышали, что въ нихъ введены дальнѣйшія усовершенствованія, благодаря которымъ ожидается достиженіе еще бѣльшей экономіи въ расходѣ пара.

Хотя сначала паровыя турбины были проектированы для небольшихъ судовъ необычайной силы механизма и скорости хода, существуетъ мнѣніе, что не имѣется препятствій къ примѣненію ихъ и къ быстроходнымъ судамъ большой величины, а въ томъ числѣ: океанскимъ пароходамъ, крейсерамъ и пассажирскимъ судамъ, плавающимъ черезъ Англійскій каналъ, при чемъ ожидаемая отъ этого выгоды будутъ не менѣе тѣхъ, какія ожидаются отъ примѣненія такихъ машинъ къ небольшимъ миннымъ судамъ. Опытъ, повидимому, показываетъ, что чѣмъ бѣльшей величины будутъ турбинныя машины, тѣмъ легче будутъ соблюдаться условія наибольшей экономіи пара, при минимальномъ вѣсѣ машинъ. Хотя покуда еще предположеніе о постройкѣ океанскаго парохода, снабженнаго турбинными машинами, не подвинулось дальше составленія проекта такого парохода, обстоятельства, при которыхъ вводится при этомъ новый видъ мотора, столь интересны, что мы приводимъ на фиг. 4—8 соотвѣтствующіе рисунки, въ томъ числѣ планъ трюма,

поперечныя сѣченія и продольный разрѣзъ того океанскаго парохода, для котораго компанія предложила поставку механизма такой системы.

Главные размѣренія этого парохода и введенныя въ проектъ статьи грузовъ суть слѣдующія: —

Длина между перпендикулярами . . . . .	600 ф.
Наибольшая ширина . . . . .	63 » 3 д.
Глубина, или высота корпуса . . . . .	42 »
Углубленіе въ водѣ . . . . .	28 »
Водоизмѣшеніе . . . . .	18 000 т.
Полная вмѣстимость угольныхъ ямъ . . . . .	5 000 т.
Вѣса грузовъ котельныхъ отдѣленій съ водою въ водотрубныхъ котлахъ . . . . .	1 364 т.
Вѣса грузовъ машиннаго отдѣленія съ вспомогательными механизмами и водою въ холодильникахъ . . . . .	822 »
Вѣсъ валовъ и винтовъ . . . . .	210 »
	Всего 2 396 т.

При силѣ такого механизма въ 38 000 инд. с., вѣсъ его составитъ 141 англ. фн. на инд. с.

Сравнительные же вѣса тѣхъ же машинныхъ грузовъ подобнаго же парохода съ обыкновенными вертикальными машинами и цилиндрическими паровыми котлами, были бы слѣдующіе: —

Грузовъ котельныхъ отдѣленій съ водою въ котлахъ . . . . .	2 225 т.
Грузовъ машиннаго отдѣленія съ вспомогательными механизмами и водою въ холодильникахъ . . . . .	1 220 »
Вѣсъ валовъ и винтовъ . . . . .	305 »
	Всего 3 750 т.

При силѣ такого механизма въ 26 000 инд. с., это составитъ 323 англ. фн. на инд. с. Рассчитывается, что пароходъ такой величины, снабженный турбинными машинами, съ водотрубными котлами, будетъ дѣлать океанскіе переходы со ско-

ростью 26 узл. Заявляемая выгода отъ замѣны на такомъ пароходѣ обыкновенныхъ машинъ — турбинными, будутъ слѣдующія:—

1) Уменьшеніе полного вѣса грузовъ машиннаго отдѣленія приблизительно на половину того вѣса, который требуется при машинахъ обыкновенной системы.

2) Небольшое уменьшеніе расхода пара на каждую индикаторную силу.

3) Полное устраненіе сотрясеній, или вибраціи, происходящихъ отъ дѣйствія главныхъ двигательныхъ машинъ и большое уменьшеніе сотрясеній, или вибраціи, происходящихъ отъ дѣйствія винтовъ.

4) Меньшій личный составъ машинной команды при болѣе простыхъ и легкихъ машинахъ и валахъ.

5) Меньшій расходъ смазочныхъ и другихъ матеріаловъ.

Резюмируя вышесказанное, можно еще добавить, что совершенное уравновѣшиваніе машинъ допускаетъ дѣлать машинные фундаменты болѣе легкими и устраняетъ тѣ натяженія, которыя вызываются въ самомъ корпусѣ судна отъ переменнаго хода обыкновенныхъ машинъ.

Устраненіе смазочнаго матеріала изъ внутреннихъ частей машинъ повліяетъ благоприятно на службу холодильниковъ и котловъ. Оно удешевитъ стоимость чистки и исправленій ихъ и позволитъ употреблять безъ риска весьма высокое давленіе пара въ котлахъ.

Паръ между цилиндрами высокаго и низкаго давленія предполагается вновь нагрѣвать при помощи змѣвиковъ изъ стальныхъ трубъ, по которымъ пропускается паръ того же давленія, какъ въ котлахъ. Особые нагрѣватели питательной воды, собранной изъ тѣхъ различныхъ мѣстъ главныхъ машинъ, въ которыхъ производится расширеніе пара, будутъ повышать температуру питательной воды свыше 212° Ф. Отработавшій паръ изъ вспомогательныхъ механизмовъ также будетъ проведенъ въ нагрѣватели питательной воды. Испытанія лодки *Turbinia* выяснили полный расходъ пара для всѣхъ надобностей въ 14½ англ. фн. на инд. с. главныхъ машинъ при скорости хода въ 31 узель, но у проектируемаго океанскаго

парохода такой расходъ пара будетъ несомнѣнно меньше, благодаря большему и болѣе совершенному расширенію, болѣе высокому давленію пара, лучшей пустотѣ и другимъ менѣе важнымъ подробностямъ. Меньшая величина гребныхъ винтовъ уменьшитъ вибрацію, происходящую отъ неравномѣрнаго дѣйствія лопастей на струистое теченіе воды около судна. Меньшій діаметръ ихъ позволитъ опустить верхнія кромки лопастей приблизительно на 8 ф. ниже, что умѣритъ неблагоприятныя вліянія перебоя въ свѣжую погоду и будетъ способствовать лучшему сохраненію скорости хода судна.

При паровыхъ турбинныхъ машинахъ, вращательный моментъ, дѣйствующій на гребные валы—абсолютно равномѣренъ, и машины эти обладаютъ гораздо большимъ «количествомъ движенія» (инерціею маховаго колеса), чѣмъ обыкновенныя машины. Поэтому въ нихъ, при прохожденіи лопастями винтовъ верхнихъ половинъ ихъ дисковъ, не будетъ столь усиливаться скорость вращенія, а вслѣдствіе того у машиннаго регулятора будетъ, такъ сказать, больше времени начинать свое дѣйствіе и предупреждать перебой. Валы, при этомъ, требуется имѣть всего только въ половину того діаметра, какой необходимъ у обыкновенныхъ машинъ той же индикаторной силы, и потому съ ними легче обращаться машинной командѣ, а также на суднѣ легче носить запасныя ихъ части. Четыре вала представляютъ добавочную гарантію противъ полной поломки машинъ, ибо, въ случаѣ поломки въ одной машинѣ, остальные три могутъ продолжать дѣйствовать, такъ какъ онѣ совершенно независимы, за исключеніемъ снабженія паромъ, контролируемаго клапанами. Небольшая высота, или глубина, интрузовъ, потребная для турбинныхъ машинъ и ихъ спокойное дѣйствіе позволяютъ располагать каютныя устройства надъ частью машиннаго отдѣленія.

Вышеприведенныя преимущества турбинныхъ машинъ суть лишь главнѣйшія изъ тѣхъ, на которыхъ настаиваетъ г. Парсонсъ, и на ряду съ ними существуютъ и другія, менѣе важныя, о которыхъ мы здѣсь не будемъ распространяться въ подробности. Упомянемъ лишь, однакоже, въ заключеніе нашего очерка, еще только о томъ, что съ примѣненіемъ

такихъ машинъ на грузахъ машиннаго отдѣленія коммерческаго океанскаго парохода, водоизмѣщеніемъ въ 18 000 т., ожидается экономія около 600 т. Основываясь на положеніи, что экономія на вѣсѣ механизма въ 1 т. соотвѣтствуетъ экономія въ 3 т. полного водоизмѣщенія судна, видимъ, что облегченіе въ общемъ вѣсѣ механизма той же силы на 600 т. равнозначуще сдѣланію судна, въ отношеніи его грузоподъемности, равнымъ другому, имѣющему на 10% большее водоизмѣщеніе. Такая выгода сопровождается при этомъ не большимъ, а нѣсколько меньшимъ расходомъ топлива на каждую инд. л. силу, такъ что, въ окончательномъ результатѣ, получаются какъ уменьшеніе на 10% въ расходѣ топлива на тоннъ перевозимаго груза, такъ и экономія также около 10% въ первоначальной цѣнѣ парохода на тоннъ перевозимаго груза.

Перевелъ Э. Е. Гуляевъ.

---



## МЕТАЛЛУРГИЧЕСКІЯ ЗАМѢТКИ.

### Изложницы для сталелитейнаго дѣла.

Согласно практикѣ г. Зиммерсбаха, для отливки прочныхъ чугунныхъ изложницъ необходимо пользоваться самымъ крѣпкимъ литейнымъ чугуномъ, т. е. металломъ, заключающимъ, при наименьшемъ количествѣ вредныхъ примѣсей, нѣкоторый избытокъ углерода, напр.

Углерода . . . .	3,5—4,4%
Кремнія . . . .	3 —3,5 »
Марганца . . . .	0,6—1,2 »
Сѣры . . . . .	0,075% (максимумъ).
Фосфора . . . .	0,1% „
Мѣди . . . . .	0,1% „

Углеродъ долженъ находиться преимущественно въ формѣ графита, и желателно равномерное распредѣленіе этого элемента въ свинкахъ чугуна. Изломъ такихъ свинокъ обладаетъ мелкозернистымъ сложеніемъ.

Присутствіе марганца особенно важно для удержанія перехода сѣры топлива (ваграночнаго кокса) въ чугунъ. Для той же цѣли, а также для разжиженія шлаковъ, важно, чтобы заваливаемый съ чугуномъ въ вагранку известнякъ былъ бы равномерно распредѣляемъ по всей завалкѣ, назначенной въ плавку.

Всегда слѣдуетъ имѣть избытокъ кремнія въ чугунѣ для отливки изложницъ; иначе, плохо будетъ, если расплавляющійся чугунъ начнетъ заимствовать кремній изъ кирпичей, составляющихъ футеровку вагранки.

Въ такомъ случаѣ наблюдается при застываніи чугуна, отлитаго изъ вагранки, появленіе въ металлѣ неправильно распределенныхъ гнѣздъ графита, что крайне вредно отзывается на службѣ изложницъ. Дѣло въ томъ, что такія гнѣзда, расположенныя на внутренней поверхности изложницы, отъ жара вливаемой стали постепенно, а иногда и сразу, выкрашиваются, давая внутри изложницы совершенно нежелательныя впадины, проявляющія слѣдующія вредныя явленія: 1) около такихъ мѣстъ скорѣе всего возможно появленіе трещинъ въ стальной болванкѣ, и 2) глубокія впадины, могущія появиться отъ моментальнаго отрыванія гнѣздъ графита, при литьѣ стали въ изложницу, способны совершенно задержать вниманіе стальной болванки изъ изложницы и сдѣлать послѣднюю негодною для употребленія, такъ какъ въ такомъ случаѣ приходится разбивать изложницу, для освобожденія болванки.

Кромѣ того, въ подобныхъ болванкахъ, вслѣдствіе неравномѣрной усадки ихъ по длинѣ, происходящей отъ задерживательной способности впадинъ въ стѣнкахъ изложницъ, постоянно встрѣчаются трещины, и самыя вредныя по своему виду (поперечныя).

Присутствія сѣры особенно надо избѣгать. При 0,15% сѣры, чугуныя изложницы оказываются уже настолько краснотелыми, что не въ состояніи выдержать жара расплавленной стали, и легко трескаются. Та же недолговѣчность наблюдается въ изложницахъ, содержащихъ болѣе 0,2% фосфора; если онѣ не трескаются столь замѣтнымъ образомъ, то легко выкрашиваются.

Мышьякъ въ значительныхъ количествахъ вреденъ для металла изложницъ, какъ элементъ придающій краснотелость. Если онъ заключается въ чугунѣ, то можно брать для отливки изложницъ лишь такой чугунъ, котораго общій процентъ мышьяка + сѣры не будетъ превосходить 0,075%.

Долговѣчность изложницъ также много зависитъ отъ хорошаго соотношенія между вѣсомъ изложницы и толщиной ея стѣнокъ: —



Вѣсъ изложницъ.	Толщина стѣновъ.
20 пудовъ	50—60 м.-м.
30—50 »	55—60 »
50—65 »	60—70 »
65—90 »	75—85 »
90—120 »	80—90 »
2—3 тонна	95—105 »
3—6 »	110—120 »
6—10 »	130—140 »
10—13 »	165—180 »

Эти цифры относятся къ германскимъ сталелитейнымъ заводамъ. Англійскіе заводы предпочитаютъ примѣнять для литья стали изложницы съ нѣскольکو болѣе толстыми стѣнками.

С. Кернъ.

---



# МОРСКАЯ ХРОНИКА.

---

## МОРСКОЕ ДѢЛО ЗА ГРАНИЦЕЮ.

---

**Военное судостроеніе за границею и иностранные флоты:** Суда, строящіяся для англійскаго флота; военныя суда, строящіяся въ Англии для разныхъ флотовъ; спускъ англійскихъ броненосцевъ *London*, *Bulwark* и *Venerable*; испытаніе англійскаго броненосца *Goliath*; испытанія англійскаго крейсера *Pioneer*; заказъ для англійскаго флота шлюзовъ *Espiegle* и *Fantôme*; спускъ французскаго крейсера *Infernet*; спускъ датскаго броненосца береговой обороны *Hertuf Trolle*; спускъ японскаго истребителя миноносцевъ *Kagerou*; испытаніе сѣверо-американскаго броненосца *Alabama*; спускъ сѣверо-американскаго учебнаго судна *Chesapeake*; спускъ сѣверо-американскаго миноносца *Craven*. **Несчастные случаи на судахъ:** Гибель сѣверо-американской канонерской лодки *Urdaneta*. **Артиллерія:** Практическая стрѣльба изъ орудій на судахъ средиземноморской эскадры французскаго флота. **Торговый флотъ:** Статистическія данныя о судовомъ составѣ главныхъ коммерческихъ флотовъ въ 1899—1900 г.

Военное судостроеніе за границею и иностранные флоты.

Суда, строящіяся для англійскаго флота. Отчасти вслѣдствіе стачки между рабочими, задержавшей окончаніе весьма многихъ судовъ, и отчасти благодаря чрезвычайно энергичной судостроительной дѣятельности нѣсколькихъ послѣднихъ лѣтъ, въ Англии въ настоящее время находится въ постройкѣ столько судовъ, что изъ нихъ можно бы составить весьма внушительный флотъ. Въ самомъ дѣлѣ, ограничиваясь напр. наиболѣе крупными броненосцами и крейсерами—въ 9 800 т. и больше—видимъ, что ихъ строится 35, т. е. почти какъ разъ

столько, сколько имѣется ихъ налицо во французскомъ флотѣ и заканчивается постройкою для него. Болѣе крупныя изъ строящихся англійскихъ судовъ показаны въ слѣдующемъ перечнѣ, заимствованномъ изъ журнала «*Scientific American Supplement*».

Эскадренные бронепосцы I класса.	Бронированные крейсера.	Палубные крейсера.
12 950 т. {	14 100 тон. {	11 000 т. {
<i>Canopus</i>	<i>King Alfred</i>	<i>Amphitrite</i>
<i>Goliath</i>	<i>Africa</i>	20 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> узл. { <i>Ariadne</i>
<i>Ocean</i>	<i>Drake</i>	<i>Spartiate</i>
<i>Albion</i>	23 узл. { <i>Leviathan</i>	
<i>Glory</i>		
<i>Vengeance</i>		
15 000 т. {	12 000 т. {	5 600 т. {
<i>London</i>	<i>Cressy</i>	<i>Hermes</i>
<i>Venerable</i>	<i>Aboukir</i>	21 узель { <i>Highflyer</i>
<i>Bulwark</i>	<i>Hogue</i>	<i>Hyacinth</i>
<i>Implacable</i>	21 узель. { <i>Sutlej</i>	Подробно-А
<i>Irresistible</i>	<i>Euryalus</i>	сти неиз-В
<i>Formidable</i>	<i>Bacchante</i>	вѣстны. С
14 000 т. {	9 800 т. {	2 135 т. {
<i>Cornwallis</i>	<i>Essex</i>	<i>Pandora</i>
<i>Duncan</i>	<i>Bedford</i>	20 узл. { <i>Pioneer</i>
<i>Exmouth</i>	<i>Kent</i>	<i>Prometheus</i>
<i>Russell</i>	<i>Monmouth</i>	<i>Pyramus</i>
А		<i>Perseus</i>
В		
18	14	14

Но кромѣ этихъ судовъ, — общее водоизмѣщеніе которыхъ превышаетъ 488 000 т., т. е. равняется приблизительно водоизмѣщенію всѣхъ судовъ сѣверо-американскаго флота, — для Англій строится еще 8 шлюповъ, 4 мелкосидяція канонерскія лодки (для Янцекіанга), около 30 истребителей миноносцевъ и 2 миноносца I класса. Такимъ образомъ, общее число готовыхъ судовъ англійскаго флота доходитъ до 90.

За исключеніемъ одного или двухъ истребителей, постройка которыхъ сильно затянулась по какимъ-то непонятнымъ причинамъ, всѣ эти суда заложены въ 1896 г. или и позже.

Однакоже, общераспространенное мнѣніе, что на постройку броненосца въ Англии нужно въ среднемъ только два года, не подтверждается спискомъ строящихся теперь судовъ. Въ самомъ дѣлѣ, постройка первыхъ пяти броненосцевъ, типа *Canopus*, предусматрѣна смѣтами на 1896 г., и закладка ихъ состоялась или въ концѣ того же года или въ началѣ слѣдующаго, а между тѣмъ и по сіе время неготовъ еще ни одинъ изъ нихъ, хотя, впрочемъ, еще этою же осенью долженъ быть изготовленъ къ плаванію *Canopus*. Всѣ эти суда строятся уже по 31—30 мѣсяцевъ.

Далѣе, о предполагаемой постройкѣ *Formidable*, *Implacable* и *Irresistible* было возвѣщено въ мартѣ 1897 г., дѣйствительно же начаты постройкою они были годомъ позже, въ мартѣ или апрѣлѣ 1898 г. Вообще на постройку наиболѣе крупныхъ англійскихъ судовъ, считая со времени перваго упоминанія о нихъ въ смѣтахъ и до окончанія приѣмныхъ испытаній, идетъ въ среднемъ отъ 3 до 3½ лѣтъ. Числа эти, хотя они и не кажутся поразительными съ перваго взгляда, все же выгодно выдерживаютъ сравненіе съ результатами, получаемыми въ другихъ флотахъ. Хотя, впрочемъ, бывають и исключенія; такъ, большой крейсеръ, заказанный въ прошломъ году Россіею въ Соединенныхъ Штатахъ, будетъ сданъ по принадлежности еще въ текущемъ году, а эскадренный броненосецъ, также заказанный лишь въ прошломъ году, будетъ готовъ слѣдующею весной.

Въ приведенномъ выше спискѣ строящихся судовъ обращаетъ на себя вниманіе фактъ одновременной постройки по нѣскольку судовъ одного и того же типа. Такъ напр. броненосцы распадаются на три группы, содержація по шести одинаковыхъ судовъ. Но и отдѣльныя группы весьма сходны между собой по наступательной и оборонительной силѣ и радіусу дѣйствій своихъ судовъ, которыя такимъ образомъ будутъ весьма пригодны для совмѣстныхъ дѣйствій. Всѣ эти суда снабжены водотрубными котлами, которые, несмотря на ожесточенные нападки своихъ предубѣжденныхъ противниковъ, приняты теперь во всѣхъ флотахъ. По быстротѣ, на первомъ мѣстѣ стоитъ группа броненосцевъ типа *Cornwallis*, съ

ходомъ въ 19 узл. при естественной тягѣ; затѣмъ слѣдуетъ классъ *Canopus*, съ ожидаемою скоростью хода въ  $18\frac{1}{4}$ — $18\frac{1}{2}$  узл., тогда какъ въ классѣ *Formidable* она составляетъ только 18 узл. Что же касается артиллерійскаго вооруженія, то оно почти одинаково на всѣхъ этихъ броненосцахъ и состоитъ изъ четырехъ 12-д. (скрѣпленныхъ проволокою) орудій, двѣнадцати 6-д. скорострѣльныхъ пушекъ и нѣсколькихъ 12- и 3-фн. пушекъ. Вообще броненосцы эти вооружены гораздо слабѣе новыхъ русскихъ судовъ, каждое изъ которыхъ имѣетъ на вооруженіи 46 малокалиберныхъ пушекъ противъ 18 пушекъ *Cornwallis*.

По внѣшности, всѣ эти суда весьма сходны между собою—у всѣхъ по двѣ дымовыя трубы, по двѣ же военныя мачты и обычный въ настоящее время на англійскихъ судахъ высокій надводный бортъ. Хорошія мореходныя качества и особенная прочность составляютъ всегда предметъ желаній сэра Вильяма Уайта, обыкновенно имъ и осуществляемый въ его проектахъ. Что касается мореходности этихъ судовъ, то можно напомнить, что *Repoint*, имѣя одинъ винтъ поврежденнымъ, совершилъ переходъ черезъ Атлантическій океанъ съ равномерною скоростью въ 15 слишкомъ узловъ, т. е. со скоростью почти на 4 узла превысившею рекордную скорость *Oregon*. Суда же класса *Cornwallis* будутъ въ состояніи имѣть въ морѣ, въ полномъ грузу,  $17\frac{1}{2}$ —18 узл. хода.

Строящіеся въ значительномъ числѣ бронированные крейсера представляютъ собою въ сущности тѣхъ же броненосцевъ, но только съ нѣсколько болѣе слабою защитою и вооруженіемъ, которыми приходится тутъ нѣсколько поступиться ради достиженія большей быстроходности. Изъ числа судовъ этого рода особенно выдѣляется группа четырехъ крейсеровъ класса *Drake*, являющихся усовершенствованными *Powerfuls*. Въ составъ вооруженія послѣднихъ входятъ лишь двѣ 9,2-д. и двѣнадцать 6-д. пушекъ, тогда какъ новые крейсера будутъ вооружены двумя 9,2-д. и шестнадцатью 6-д. пушками. Равнымъ образомъ, будетъ увеличенъ и ходъ, а именно вмѣсто 21,8 узл. онъ назначенъ въ 23 узл. Это будутъ огромныя суда, съ четырьмя дымовыми трубами, по своей внѣшности лишь не-

значительно отличающіяся отъ *Powerful* и, подобно ему, могущія съ удобствомъ служить въ любомъ морѣ и выдерживать самую неблагоприятную погоду. По своимъ же боевымъ элементамъ они будутъ вполне равняться большинству британскихъ и иностранныхъ эскадренныхъ броненосцевъ не самой послѣдней постройки.

За ними слѣдуетъ группа шести бронированныхъ же крейсеровъ, но меньшихъ размѣровъ, менѣе быстроходныхъ и не такъ хорошо защищенныхъ, имѣющихъ по 12 000 т. водоизмѣщенія и извѣстныхъ подъ именемъ класса *Cressy*. Они будутъ обладать 21-узл. ходомъ и подобнымъ же артиллерійскимъ вооруженіемъ, какъ и суда класса *Drake*, съ тою только разницею, что 6-д. пушекъ на нихъ будетъ на четыре меньше. Вообще они также будутъ очень близки къ эскадреннымъ броненосцамъ. По мнѣнію сѣверо-американскаго адмирала Сэмпсона, этотъ классъ могучихъ бронированныхъ крейсеровъ постепенно совершенно вытѣснить въ будущемъ менѣе быстроходные и болѣе тяжелые броненосцы.

Слѣдующій, наименьшій классъ бронированныхъ крейсеровъ, такъ называемый классъ *Essex*, будутъ заключать въ себѣ суда, отличающіяся отъ только что описанныхъ судовъ прежде всего своими тремя дымовыми трубами, вмѣсто четырехъ. Крейсера эти должны обладать 23-узл. ходомъ и будутъ вооружены четырнадцатью 6-д. пушками, защищенными 4-д. броней, которая будетъ также употреблена и на поясъ по ватерлиніи. Ожидается, что крейсера эти будутъ значительно превосходить сѣверо-американскіе бронированные крейсера *Brooklyn* и *New York*, сослужившіе столь хорошую службу во время послѣдней войны.

Изъ числа строящихся бронепалубныхъ крейсеровъ первые шесть неоднократно уже были описаны. *Amphitrite* и его два однотипника представляютъ собою уменьшенные копіи *Powerful*, но невыгодно отличаются отъ него отсутствіемъ бортовой брони. *Hermes* является хорошимъ представителемъ сильно вооруженнаго крейсера небольшихъ размѣровъ. Что же касается новыхъ судовъ *A*, *B* и *C*, то они будутъ уже другаго типа, съ ходомъ въ 25—26 узл., и служить отвѣтомъ

на 25-узл. русскіе крейсера класса «Новикъ», два или три представителя котораго должны быть готовы въ 1900 г. Не далѣе какъ въ 1890 г., 19 или 20 узл. считались подходящею скоростью хода для небольшого крейсера, но въ послѣднее время жаркое соперничество между державами сильно подняло требованіе относительности быстроходности, тогда какъ водотрубные котлы дали въ распоряженіе судостроителя возможность имѣть большую паропроизводительность при маломъ вѣсѣ. Малые крейсера класса *P* не представляютъ особеннаго интереса; нѣкоторые изъ нихъ находятся уже на службѣ, въ томъ числѣ два въ эскадрѣ Канала. Они обладаютъ хорошими мореходными качествами, не особенно быстроходны и притомъ нѣсколько слабо вооружены. Шлюпы въ добавокъ къ паровому двигателю имѣютъ еще и паруса, и будутъ, вѣроятно, полезными судами для службы въ колоніяхъ. Они отличаются весьма малою осадкой и предназначаются скорѣе для полицейской службы, чѣмъ для боя, хотя, впрочемъ, подобныя суда сѣверо-американскаго флота хорошо зарекомендовали себя и съ послѣдней стороны, при военныхъ дѣйствіяхъ у кубанскихъ береговъ.

Изъ числа мелкоспядящихъ канонерскихъ лодокъ одна, *Dwarf*, закончила уже недавно свои пріемныя испытанія, при чемъ дала 13 узл. хода. Въ заключеніе упомянемъ еще про строящееся для англійскаго флота судно съ турбиннымъ двигателемъ, которое обѣщаетъ быть самымъ быстроходнымъ судномъ въ свѣтѣ. *Viper* такъ оно называется—долженъ обладать 35—36-узл. ходомъ, и для этого его небольшой 312-т. корпусъ будетъ снабженъ механизмами мощностью въ 10 000 инд. с. И это еще только первый опытъ въ новомъ направленіи, которое можетъ дать въ будущемъ еще и не такія диковины.

**Военныя суда, строящіяся въ Англійи для разныхъ флотовъ.** Въ приложенной таблицѣ, составленной англійскимъ Ллойдомъ, показаны всѣ военныя суда, строящіяся въ настоящее время въ Соединенномъ королевствѣ какъ для отечественнаго, такъ и для иностранныхъ флотовъ, при чемъ за «строящееся судно» принято всякое новое судно со времени его за-



ВОЕННЫЯ СУДА, НАХОДЯЩІЯСЯ ВЪ НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ВЪ ПОСТРОЙКѢ НА АНГЛІЙСКИХЪ ВЕРФЯХЪ.

НАЦИОНАЛЬНОСТЬ СУДОВЪ.	РОДЪ СУДОВЪ.	Въ казенныхъ адмиралтействахъ.			На частныхъ верфяхъ.			И Т О Г О.	
		Мѣсто постройки.	Число судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Мѣсто постройки.	Число судовъ.	Водоизмѣщеніе.	Число судовъ.	Водоизмѣщеніе.
Британскія . . . . .	Броуносцы I класса . . . . .	Чатамъ	2	Тонн. 30 000	Барроу	1	Тонн. 12 950	} 13	184 850
		Девонпортъ	2	30 000	Биркенхедъ	2	26 950		
		Портсмуть	2	30 000	Блекуоль	3	40 950		
		—	—	—	Джарроу	1	14 000		
		Пемброкъ	1	14 100	Барроу	2	24 000		
	Бронированные крейсера I класса . . . . .	—	—	—	Клайдбенкъ	2	24 000	} 9	110 000
		—	—	—	Глазго	1	9 800		
		—	—	—	Гованъ	3	38 100		
	Палубный крейсеръ I класса . . . . .	Пемброкъ	1	11 000	—	—	—	1	11 000
	Палубный крейсеръ II класса . . . . .	—	—	—	Глазго	1	5 600	1	5 600
	Палубный крейсеръ III класса . . . . .	Чатамъ	1	2 200	—	—	—	1	2 200
	Шлюпы . . . . .	Ширнессъ	4	3 920	Биркенхедъ	2	1 960	6	5 880
	Канонерскія лодки . . . . .	—	—	—	Ливерпуль	2	1 400	2	1 400
	Истребители миноносцевъ . . . . .	—	—	—	Биркенхедъ	2	} 5 720	18	5 720
					Чисвикъ	1			
Клайдбенкъ					3				
Гованъ					2				
Хеббернъ					4				
Гулль					1				
Джарроу					4				
Сундерландъ	1								
Королевская яхта . . . . .	Пемброкъ	1	4 700	—	—	—	1	4 700	
	Итого . . . . .	—	14	125 920	—	38	205 430	52	331 530
Иностранная и суда, національность которыхъ не показана . . . . .	Бронированныя суда . . . . .	—	—	Барроу	1	15 200	} 7	72 740	
				Клайдбенкъ	1	15 200			
				Эльсвикъ	5	42 340			
	Палубный крейсеръ . . . . .	—	—	—	Лоу Уокеръ	1	4 170	1	4 170
	Истребители миноносцевъ . . . . .	—	—	—	Биркенхедъ	1	300	} 5	2 920
					Чисвикъ	1	300		
					Клайдбенкъ	3	1 020		
					Эльсвикъ	2	700		
					Попларъ	2	600		
	Миноносцы . . . . .	—	—	—	Попларъ	11	1 500	11	1 500
Рѣчные канонерскія лодки . . . . .	—	—	—	Чисвикъ	2	300	2	300	
	Итого . . . . .	—	—	—	30	81 630	30	81 630	
Британскія и иностранная . . . . .	Всего . . . . .	—	14	125 920	—	68	287 060	82	412 980



кладки и до приведения его въ готовность къ приемнымъ испытаніямъ. Конечно, послѣднія производятся обыкновенно до установки артиллеріи, но самое судно бываетъ уже при этомъ выполнѣ готово въ конструктивномъ отношеніи.

**Спускъ англійскихъ броненосцевъ *London*, *Bulwark* и *Venerable*.** По сообщенію англійскихъ газетъ, въ Портсмутскомъ, Девонпортскомъ и Чатамскомъ казенныхъ адмиралтействахъ были недавно спущены на воду три эскадренные барбетные броненосцы I класса: *London* (\*), *Bulwark* и *Venerable*, принадлежащіе всѣ къ одному и тому же типу. Второй изъ нихъ, спущенный въ срединѣ октября (н. ст.), установилъ рекордъ по быстротѣ своей постройки, такъ какъ пробылъ на стапелѣ неполныхъ семь мѣсяцевъ. Всѣ броненосцы названнаго класса одинаковы между собой и имѣютъ, по словамъ журнала «*Engineering*», слѣдующіе главные элементы:—

Длина между перпендикулярами . . . . .	400 ф.
Наибольшая ширна . . . . .	75 »
Углубленіе { носомъ . . . . .	26 » 3 д.
{ кормою . . . . .	27 » 3 »
Водоизмѣщеніе . . . . .	15 000 т.
Механизмы — вертикально опрокину- таго типа, тройнаго расширенія.	
Паровые котлы (Бельвилевскіе) . . . . .	20
Мощность машины . . . . .	15 000 инд. с.
Скорость хода . . . . .	18 узл.
Запасъ угля . . . . .	2 040 т.
Комплектъ команды и офицеровъ (кромѣ адмирала и его штаба) . . . . .	773 челов.
Діаметры паровыхъ цилиндровъ . . . . .	.31 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> , 51 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> и 84 д.
Ходъ поршня . . . . .	51 д.
Число оборотовъ въ минуту . . . . .	108

Судовые механизмы построены фирмою «Maudslay Son, and Field».

*Артиллерійское вооруженіе:* Четыре 12-д. орудія, заряжающіяся съ казенной части и скрѣпленныя проволокою; двѣна-

(\*) Спускъ *London* состоялся 21-го сентября (н. ст.).

дцать 6-д., шестнадцать 12-фн. 12-центн. и двѣ 12-фн. 8-центн. скорострѣльные пушки; шесть 3-фн. пушекъ Гочкисса; восемь 0,45-д. пулеметовъ Максима.

*Минное вооруженіе:* Четыре подводные минные аппарата (комплектъ минъ при нихъ: четырнадцать 18-д. и пять 14-д.).

*Броня:* Орудійные щиты—10-д. и 8-д.; борты—9-д., 7-д., 5-д. и 3-д.; кормовыя переборки—12-д., 10-д. и 9-д.; казематы—6-д.; барбеты—12-д., 8-д. и 6-д.; боевыя рубки—14-д., 12-д. и 3-д.; трубы съ переговорными средствами—3-д. и 8-д.; носовая обшивка—2-д. Броневая палуба. Главная палуба, отъ броневой защиты до пункта 20а — два слоя 1-д. настилки; отъ 20а до форштевня — два слоя  $\frac{3}{4}$ -д. настилки; средняя палуба, отъ броневой защиты до 28 $\frac{1}{2}$  — два слоя  $\frac{1}{2}$ -д. настилки; боковые скаты, между 60 и 130, — два слоя 1-д. настилки; впереди 60 и сзади 130 — два слоя  $\frac{1}{2}$ -д. настилки; нижняя палуба, въ носу, — два  $\frac{1}{2}$ -д. слоя; сзади броневой защиты — два слоя: въ 1 д. и въ 1 $\frac{1}{2}$  д.

Закладка *Venerable* состоялась 2-го января (н. ст.) 1899 г.

Спускъ на воду . . . . . 2-го ноября (н. ст.) 1899 г.

Вѣсъ судоваго корпуса при спускѣ . . . . . 5 200 т.

По своему образованію, размѣрамъ и водозмѣщенію, суда эти одинаковы съ *Formidable*, но нѣсколько отличаются отъ него распредѣленіемъ броневой защиты, а именно броневой поясъ идетъ на нихъ нѣсколько дальше къ носу, а носовой броневой переборки вѣтъ вовсе.

**Испытаніе англійскаго броненосца *Goliath*.** На произведенномъ недавно этому новому эскадренному броненосцу 30-часовомъ испытаніи при  $\frac{1}{3}$  полной мощности машинъ были получены, по словамъ «*Times*», слѣдующіе результаты: давленіе пара въ котлахъ — 236 фн. на кв. д.; пустота въ правомъ холодильнике — 27,3 д. и лѣвомъ — 26,3 д.; число оборотовъ въ минуту правой машины—65,8 и лѣвой — 65,6; число индикаторныхъ силъ, развитыхъ правою машиною — 1 467, лѣвою — 1 340 и общее — 2 807; скорость хода — 11,7 узл.; часовой расходъ угля на 1 инд. с.—1,73 фн.

**Испытанія англійскаго крейсера *Pioneer*.** По словамъ «*Journal of the Royal United Service Institution*», этотъ по-

вый крейсеръ III класса (\*) успѣшно закончилъ недавно свои испытанія, на которыхъ были получены показанные ниже результаты.

30-часовое испытаніе на расходъ угля: — Среднее давленіе пара въ котлахъ—247 фн. на кв. д.; среднее число оборотовъ въ минуту—205,8; пустота въ холодильникахъ—25,75; среднее число развитыхъ индикаторныхъ силъ — 3 665; скорость хода по лагу—16,3 узл.; скорость хода за шесть пробѣговъ—17,58 узл.; часовой расходъ угля на 1 инд. с.—2,2 фн.

8-часовое испытаніе съ естественною тягой: Среднее давленіе пара въ котлахъ—262 фн. на кв. д.; среднее число оборотовъ въ минуту—235,1, пустота въ холодильникахъ—25,0; среднее число развитыхъ индикаторныхъ силъ — 5 263; скорость хода—17,7 узл.

На 4-часовой пробѣ съ форсированною тягой была получена средняя скорость хода въ 20,1 узл.

**Заказъ для англійскаго флота шлюповъ *Espiegle* и *Fantôme*.** По сообщенію «*Journal of the Royal United Service Institution*», англійское адмиралтейство дало недавно Ширнесскому адмиралтейству нарядъ на постройку двухъ новыхъ шлюповъ по 185 ф. длиною и 1 040 т. водоизмѣщеніемъ. Шлюпы эти будутъ судами улучшеннаго типа *Condor*; ихъ корпуса будутъ построены изъ стали и обшиты деревомъ. Судовыя машины будутъ тройнаго расширенія и паровые котлы—водотрубные.

Артиллерійское вооруженіе должно состоять изъ шести 4-д. и трехъ 3-фн. пушекъ и трехъ пулеметовъ.

**Спускъ французскаго крейсера *Infernet*.** Согласно сообщенію журнала «*Yacht*», 7-го сентября (н. ст.) въ Бордо состоялся спускъ на воду названнаго крейсера, имѣющаго слѣдующія главныя размѣренія: —

Длина . . . . .	95	м.
Ширина . . . . .	12	»
Углубленіе . . . . .	5,45	»
Водоизмѣщеніе . . . . .	2 500	т.

(\*) См. «Морск. Сборн.» 1899 г., № 8, морск. хрон., стр. 3.

Судовые механизмы состоятъ изъ двухъ машинъ тройнаго расширенія, о четырехъ цилиндрахъ, и должны развивать до 8 500 инд. с., сообщая притомъ крейсеру 21 узелъ хода.

Артиллерійское вооруженіе будетъ состоять изъ двухъ 138,6-м.-м., четырехъ 100-м.-м. и восьми 47-м.-м. пушекъ.

Въ виду назначенія крейсера специально для колоніальной службы, корпусъ его обшить въ подводной части деревомъ.

**Спускъ датскаго броненосца береговой обороны *Herluf Trolle*.** 9-го сентября (н. ст.) въ Копенгагенѣ состоялся спускъ на воду названнаго броненосца, главные размѣренія котораго: —

Длина . . . . .	82,60 м.
Ширина . . . . .	15,23 »
Приблизительное углубленіе . . . . .	5,10 »
Водоизмѣщеніе . . . . .	3 470 т.

Судовые механизмы состоятъ изъ двухъ машинъ, развивающихъ въ совокупности до 4 200 инд. с., соотвѣтственно чему ожидается скорость хода въ 15 узл.

Боевое вооруженіе будетъ состоять изъ двухъ 24-с.-м. орудій Канэ, установленныхъ въ башнѣ, четырехъ 15-с.-м. скорострѣльныхъ пушекъ—по угламъ редута, за броневою защитой, десяти 57-м.-м. пушекъ, восьми пушекъ еще меньшаго калибра и трехъ подводныхъ минныхъ аппаратовъ.

Броневою поясъ, возвышающійся своею верхнею кромкой на 1 м. надъ ватерлиніей и настолько же спускающійся подъ нею своею нижнею кромкой, не доходитъ до оконечностей судна и замыкается броневыми переборками.

**Спускъ японскаго истребителя миноносцевъ *Kagerou*.** «*Times*» сообщаетъ о состоявшемся 23-го августа (н. ст.) на верфи гг. Торникрофтъ и К<sup>о</sup>, въ Чисвикѣ, спускъ на воду пятаго по счету истребителя миноносцевъ, построенныхъ для японскаго флота названною фирмой. За исключеніемъ боеваго вооруженія, истребитель этотъ близко подходитъ въ англійскимъ судамъ того же рода и имѣетъ слѣдующіе главные элементы: —

Длина . . . . .	210 ф.
Ширина . . . . .	19 » 6 д.
Скорость хода . . . . .	30 узл.

*Kagerou* былъ спущенъ вполне готовымъ, съ установленною на мѣсто машиною.

**Испытаніе сѣверо-американскаго броненосца *Alabama*.** Броненосецъ этотъ, въ 11 525 т. водоизмѣщеніемъ, построенный заводомъ Крампа, въ Филадельфій, началъ недавно свои приемныя испытанія, при чемъ на двухъ предварительныхъ пробѣгахъ, совершенныхъ съ форсированною тягою, но при нечистой подводной части корпуса, далъ скорость хода въ 16,23 узла, что строителями признано удовлетворительнымъ результатомъ, такъ какъ условіемъ контракта требуется достиженіе лишь 16-узл. хода.

**Спускъ сѣверо-американскаго учебнаго судна *Chesapeake*.** 20-го іюня (н. ст.) на верфи «Iron Works», въ Bath, состоялся спускъ на воду названнаго учебнаго судна, главныя размѣренія котораго:—

Длина . . . . .	53,34 м.
Ширина . . . . .	11,28 ~
Углубленіе. . . . .	5,33 ~
Водоизмѣщеніе . . . . .	1 175 т.

Корпусъ судна построенъ изъ стали, которая употреблена также и на три мачты этого исключительно паруснаго судна.

Артиллерійское вооруженіе состоитъ изъ шести 100-м.-м., четырехъ 57-м.-м. и двухъ 37-м.-м. пушекъ.

**Спускъ сѣверо-американскаго миноносца *Craven*.** На верфи «Bath Iron Works» состоялся недавно спускъ на воду этого миноносца, одинаковаго со спущеннымъ тамъ же 29-го мая (н. ст.) *Dahlgren* и имѣющаго слѣдующіе главныя элементы:—

Длина . . . . .	45 м.
Ширина . . . . .	5 ~
Углубленіе . . . . .	1,40 »

Водоизмѣщеніе . . . . .	145 метр. т.
Запасъ угля . . . . .	32 » »
Запасъ воды для котловъ . . . . .	6 » »
Мощность машины. . . . .	4 200 инд. с.
Ожидаемая скорость хода. . . . .	30 узл.

Боевое вооруженіе состоитъ изъ четырехъ 37-м.-м. пушекъ и двухъ 457-м.-м. минныхъ аппаратовъ.

### Несчастные случаи на судахъ.

**Гибель сѣверо-американской канонерской лодки *Urdaneta*.** Эта небольшая канонерская лодка, водоизмѣщеніемъ всего лишь въ 28 т., принадлежавшая прежде испанцамъ, была недавно захвачена на р. Орани филиппинскими повстанцами, которые затѣмъ ее и уничтожили, снявъ съ нее предварительно артиллерійское вооруженіе, состоявшее изъ одной 72,5-м.-м. пушки, одного пулемета и нѣсколькихъ ружей.

### Артиллерія.

**Практическая стрѣльба изъ орудій на судахъ средиземноморской эскадры французскаго флота.** Судами названной эскадры произведена была недавно близъ *Rochers des Médés*, ходовая учебная стрѣльба изъ орудій крупнаго и средняго калибровъ по неподвижнымъ щитамъ, съ дистанцій, измѣнявшихся отъ 4 500 до 2 000 м. (25—11 кабельт.), при чемъ получились слѣдующіе результаты:

Имена судовъ.	Процентъ попаданій.	Общее число произведенныхъ выстрѣловъ.	Общая продолжительность стрѣльбы.
<i>Brennus</i> . . . . .	46 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	65	31 мин.
<i>Masséna</i> . . . . .	22	87	18 »
<i>Ch. Martel</i> . . . . .	55	51	27 »
<i>Bouvet</i> . . . . .	31	99	35 »
<i>Jauréguiberry</i> . . . . .	61	52	28 »
<i>Carnot</i> . . . . .	49	55	22 »
<i>Magenta</i> . . . . .	33	48	27 »



Имена судовъ.	Процентъ попаданій.	Общее число произведенныхъ выстрѣловъ.	Общая продолжительность стрѣльбы.
<i>Marceau</i> . . .	44	95	33 мин.
<i>Neptune</i> . . .	42	100	49 »
<i>Bouvines</i> . . .	42	47	23 »
<i>Jemmapes</i> . . .	21	24	15 »
<i>A. Tréhouart</i> .	59	51	27 »
<i>Valmy</i> . . .	28	29	25 »
<i>Pothuau</i> . . .	45	64	13 »
<i>Cassard</i> . . .	72	51	9 »
<i>Friant</i> . . .	68	60	15 »

Всего сдѣланъ былъ 1321 выстрѣлъ, при чемъ получилось въ общемъ 600 попаданій; на производство одного выстрѣла употреблено было въ среднемъ 23 сек. Наилучшіе результаты далъ *Cassard*, который изъ своихъ шести 164,7-м.-м. и четырехъ 100-м.-м. пушекъ сдѣлалъ въ 9 мин. 51 выстрѣлъ, изъ которыхъ 37 оказались удачными. Самымъ же худшимъ по стрѣльбѣ былъ *Jemmapes*, изъ 24 выстрѣловъ котораго, произведенныхъ въ теченіе 15 мин., дали попаданія только 5 выстрѣловъ. Сравненіе результатовъ стрѣльбы различныхъ судовъ, вооруженныхъ одинаковымъ образомъ, снова подтверждаетъ, насколько дѣйствительность боеваго оружія зависитъ отъ личнаго состава, его употребляющаго. Къ сожалѣнію, въ отчетѣ о стрѣльбѣ ничего не сказано ни о размѣрахъ и формѣ употреблявшихся щитовъ, ни о скорости хода судовъ—безъ чего нельзя составить себѣ вполне опредѣленнаго представленія о полученныхъ результатахъ.

Въ англійской прессѣ отчетъ этотъ вызвалъ различныя комментаріи и сравненія съ опубликованными результатами стрѣльбы на отечественномъ флотѣ, при чемъ нѣкоторые органы пришли къ довольно неблагоприятнымъ для него выводамъ, тогда какъ другіе, вполне признавая успѣхи въ стрѣльбѣ, сдѣланные за послѣднее время во французскомъ флотѣ, и желая того же для своего, не согласны допустить, чтобы французскіе морскіе артиллеристы могли быть даже сравниваемы съ англійскими.

## Торговый флотъ.

Статистическія данныя о судовомъ составѣ главныхъ коммерческихъ флотовъ въ 1899—1900 г. Помѣщаемыя ниже свѣдѣнія о численномъ составѣ и общей вмѣстимости главныхъ коммерческихъ флотовъ заимствованы газетою «*Hansa*» (откуда мы ихъ перепечатаваемъ) изъ недавно изданнаго бюро «*Veritas*» списка судовъ этихъ флотовъ на 1899—1900 г. Первый томъ этого списка содержитъ главные данныя о пароходахъ съ вмѣстимостью свыше 50 т. и второй, значительно меньшій, — подобныя же данныя о парусныхъ судахъ. Цитируемая газета группируетъ свои выборки въ двухъ слѣдующихъ табличкахъ.

I.—Численность и общая валовая вмѣстимость паровыхъ коммерческихъ флотовъ главныхъ морскихъ государствъ.

ГОСУДАРСТВА.	1899—1900 г.		1898—1899 г.	
	Число судовъ.	Общая валовая вмѣстимость.	Число судовъ.	Общая валовая вмѣстимость.
Великобританія . . . . .	5 453	11 093 807	5 707	10 993 111
Германія . . . . .	900	1 873 388	878	1 625 521
Франція . . . . .	526	985 968	547	952 682
С.-А. Соединенные Штаты	551	970 881	502	819 800
Норвегія . . . . .	657	672 549	646	628 493
Испанія . . . . .	377	551 887	361	520 847

ГОСУДАРСТВА.	1899—1900 г.		1898—1899 г.	
	Число судовъ.	Общая валовая вмѣстимость.	Число судовъ.	Общая валовая вмѣстимость.
		Регистровые тонны.	Регистровые тонны.	
Японія . . . . .	332	455 535	334	439 509
Италія . . . . .	258	443 365	244	420 880
Россія . . . . .	435	407 536	393	358 415
Данія . . . . .	318	388 670	302	340 431
Голландія . . . . .	224	365 995	227	363 290
Швеція . . . . .	497	339 879	483	315 996
Австро-Венгрія . . . . .	167	335 311	166	298 990
Бельгія . . . . .	73	146 615	71	128 805
Бразилія . . . . .	211	140 055	211	153 800
Греція . . . . .	108	139 987	100	139 431
Турція . . . . .	79	78 181	74	71 483
Аргентина . . . . .	68	52 254	64	48 371
Китай . . . . .	38	56 101	38	56 197
Португалія . . . . .	29	53 630	29	54 324
Итого . . . . .	11 456	19 711 382	11 336	18 887 132

II.—Численность и общая чистая вместимость парусныхъ коммерческихъ флотовъ главныхъ морскихъ государствъ.

ГОСУДАРСТВА.	1899—1900 г.		1898—1899 г.	
	Число судовъ.	Общая чистая вмѣстимость.	Число судовъ.	Общая чистая вмѣстимость.
Великобританія . . . . .	7 706	Регистровые тонны. 2 662 168	8 125	Регистровые тонны. 2 910 555
С.-А. Соединенные Штаты .	3 497	1 291 954	3 697	1 285 859
Норвегія . . . . .	2 306	996 678	2 582	1 144 482
Германія . . . . .	981	548 053	1 000	535 737
Италія . . . . .	1 557	492 138	1 597	463 767
Россія . . . . .	2 455	473 689	2 400	458 392
Франція . . . . .	1 371	309 831	1 334	279 412
Швеція . . . . .	1 423	277 651	1 496	272 799
Турція . . . . .	1 380	261 780	1 347	252 909
Греція . . . . .	972	196 658	1 147	238 008
Испанія . . . . .	1 052	151 946	1 113	162 982
Данія . . . . .	752	138 031	790	140 426
Голландія . . . . .	663	118 158	541	121 103
Бразилія . . . . .	364	80 178	343	67 988
Чили . . . . .	132	60 520	154	68 372
Португалія . . . . .	237	60 430	237	42 356
Австро-Венгрія . . . . .	142	49 288	157	45 009
Итого . . . . .	27 867	8 347 626	28 885	8 693 760

## БИБЛОГРАФІЯ.

---

Историческій очеркъ Главной Физической Обсерваторіи за 50 лѣтъ ея дѣятельности. 1849—1899. Составилъ Директоръ Обсерваторіи, Академикъ М. Рыкачевъ. Часть I — 289 стр., Приложенія—127 стр. С.-Петербургъ. 1899.

1-го апрѣля 1899 г. въ Императорской Академіи Наукъ происходило торжественное засѣданіе по случаю чествованія дня пятидесятилѣтія основанія Главной физической обсерваторіи, а въ настоящее время появился и первый томъ исторіи ея плодотворной научной и практической дѣятельности, составленный директоромъ обсерваторіи М. А. Рыкачевымъ. Историческій обзоръ дѣятельности обсерваторіи составляетъ въ сущности почти и всю исторію метеорологической дѣятельности въ Россіи, въ особенности за первое время ея существованія, когда она и только предъ тѣмъ основанное Императорское Русское географическое общество были почти единственными дѣятелями на обширной и неводѣланной вивѣ російской метеорологіи.

Первая часть исторіи обсерваторіи содержитъ описаніе состоянія метеорологической сѣти въ Россіи до конца первой четверти текущаго столѣтія; затѣмъ идетъ описаніе развитія трудовъ по изученію земнаго магнетизма въ Россіи и въ Западной Европѣ до конца первой четверти текущаго столѣтія; земной магнетизмъ всегда былъ приуроченъ къ метеорологіи и почти всѣ обсерваторіи метеорологическія суть въ то же время и магнитныя.

Съ 1799 г. по 1865 г. идетъ описаніе дѣятельности А. Я. Купфера какъ ученаго, и притомъ ученаго весьма многосторонняго. Въ началѣ своей научной карьеры онъ занимался минералогіей. Прибывъ въ 1821 г. въ С.-Петербургъ, Куп-

феръ обратилъ на себя вниманіе своими лекціями по метеорологіи, затѣмъ былъ профессоромъ физики и химіи въ Казанскомъ университетѣ, гдѣ и началъ дѣятельно заниматься магнитными наблюденіями и изслѣдованіями. Въ 1829 г. онъ былъ избранъ въ члены Академіи Наукъ; въ это же время въ С.-Петербургѣ былъ Александръ Гумбольдтъ, по предложенію котораго Академія Наукъ рѣшила устроить магнитную обсерваторію, что и было поручено Купферу. Обмѣнъ мыслей между Купферомъ и Гумбольдтомъ привелъ перваго къ сознанию необходимости устройства постоянной магнитной и метеорологической обсерваторіи въ Россіи; такимъ образомъ, мысль учрежденія таковой принадлежитъ Купферу, и имъ же она и проведена въ жизнь.

Главная физическая обсерваторія была учреждена въ 1849 г. — 1-го апрѣля, и дѣятельность ея можетъ быть раздѣлена на четыре періода: отъ 1849 г. до 1865 г., когда, послѣ Купфера, директоромъ ея сталъ Кемцъ. до 1868 г., когда директоромъ былъ назначенъ Г. П. Вильдъ, и наконецъ послѣдній трехлѣтній періодъ, когда ею завѣдывалъ въ качествѣ директора М. А. Рыкачевъ. Сообразно этому, авторомъ и разобрана дѣятельность обсерваторіи.

Въ главѣ пятой идетъ описаніе работъ обсерваторіи при А. Я. Купферѣ съ 1849 — 65 гг., когда создалась первая сеть станцій, производилась обработка и провѣрка первыхъ наблюденій.

Со смертью Купфера, его мѣсто занялъ Кемцъ, въ то время наибольшій авторитетъ по метеорогії во всемъ мірѣ; свою извѣстность онъ дѣлилъ только со знаменитымъ Дове. При Кемцѣ были учреждены новые штаты Тифлисской магнито-метеорологической обсерваторіи и рѣшенъ вопросъ о перенесеніи магнитной обсерваторіи изъ Нерчинска въ Иркутскъ.

Отдѣльною запиской идутъ затѣмъ «Воспомянія о первыхъ годахъ Главной физической обсерваторіи (1850—67 гг.) К. С. Веселовскаго, одного изъ первыхъ русскихъ метеорологовъ.

Въ «Приложеніяхъ» помѣщены разные документы, относящіеся ко времени, охваченному первымъ томомъ исторіи обсерваторіи.

Э. Лействъ. О ГЕОГРАФИЧЕСКОМЪ РАСПРЕДѢЛЕНІИ НОРМАЛЬНАГО И АНОРМАЛЬНАГО ГЕОМАГНЕТИЗМА. 8°. Москва. 1899 г. 247 стр. и 14 таблицъ.

Исторія ученія о земномъ магнетизмѣ показываетъ, что различные вопросы о геомагнетизмѣ обрабатывались нѣсколькими учеными, въ одно и то же время, въ одномъ и томъ же направленіи. Какой-нибудь новый инструментъ или новый способъ наблюденій, какая-нибудь новая теорія или идея, какая-нибудь новая книга или карта являются началомъ цѣлаго ряда новыхъ трудовъ—въ одномъ и томъ же направленіи. Вначалѣ число участвующихъ въ рѣшеніи того или другаго вопроса ученыхъ сравнительно значительно, но мало по-малу оно уменьшается, и наконецъ весь вопросъ считается рѣшеннымъ. Но рѣшеннымъ онъ можетъ считаться лишь нѣкоторое, болѣе или менѣе продолжительное, время, пока новые выдающіеся таланты не займутся старымъ, полузабытымъ вопросомъ и не возобновятъ усердіе современныхъ специалистовъ по той же наукѣ. Такъ случилось съ вопросомъ о магнитныхъ возмущеніяхъ, изслѣдованія которыхъ производились періодически, чуть ли не параллельно съ измѣненіями числа солнечныхъ пятенъ. Каждый новый максимумъ пятенъ уже болѣе ста лѣтъ вызываетъ новые и новые труды, а по минованіи максимума уменьшаются и число пятенъ и возмущеній и число трудовъ. Изъ числа новыхъ инструментовъ—инclinаторъ Нормана, изъ новыхъ книгъ—книга Гильберта «*De Magnete magnetisque corporibus et de magno magnete tellure*», изъ новыхъ теорій—теорія Гауса—дали новые толчки къ новымъ изслѣдованіямъ.

Въ новѣйшее время такой же толчекъ данъ новымъ магнитнымъ атласомъ Неймайера, содержащимъ карты всѣхъ геомагнитныхъ элементовъ за эпоху 1885,0 г. Этотъ атласъ земнаго магнетизма служилъ и служить главнымъ и драгоценнымъ источникомъ цѣлаго ряда новыхъ и весьма интересныхъ трудовъ по географическому распредѣленію геомагнит-

ныхъ элементовъ, а это потому, что въ немъ въ первый разъ на магнитныхъ картахъ фигурируютъ не фантастическіе, а дѣйствительные изгоны, изоклины, изодинамы и изопотенціалы приполярныхъ странъ, начерченныя по наблюденіямъ четырнадцати международныхъ одновременныхъ магнитно-метеорологическихъ экспедицій 1882 и 1883 гг. Сверхъ того, авторъ пользовался большимъ количествомъ новыхъ наблюденій, въ числѣ которыхъ русскія занимаютъ одно изъ первыхъ мѣстъ.

Естественно, что со времени изданія новаго геомагнитнаго атласа Неймайера (1891 г.) большинство магнитологовъ интересуется и занимается общимъ распредѣленіемъ земнаго магнетизма. Также естественно, что отчасти одни и тѣ же результаты только въ различномъ внѣшнемъ видѣ одновременно добываются нѣсколькими учеными и издаются почти въ одно и то же время (съ 1895 г. появилось особенно много трудовъ по этому вопросу), потому что эти работы начаты приблизительно въ одно и то же время.

Новыя карты Неймайера снова обратили вниманіе на довольно загадочное распредѣленіе земнаго магнетизма и вызвали нѣсколько трактатовъ, посвященныхъ правильному и неправильному распредѣленію геомагнитныхъ элементовъ. Снова стали писать о причинахъ правильного и неправильнаго распредѣленія этихъ элементовъ и разсматривать эти вопросы какъ со старыхъ, такъ и съ новыхъ точекъ зрѣнія. Старая точка зрѣнія, это—теорія Гильберта, которая ясно выражается нѣсколькими словами, заглавіемъ *Cap. XXVII, Lib. II, pag. 95: «Centrum virtutum magneticarum in tellure, est telluris centrum»*, но въ настоящее время она выражается нѣсколько иначе, благодаря старымъ и новымъ изслѣдованіямъ цѣлаго ряда ученыхъ, какъ Эйлеръ, Майеръ, Галле, Вильке, Краффтъ, Біо, Молвейде, Ганштейнъ, Симоновъ, Тилло, фонъ-Бецольдъ, Бауеръ и др. Новая точка зрѣнія характеризуется словомъ «изаномала» и опытные и знающіе ученые, Тилло, фонъ-Бецольдъ и Бауеръ, сумѣли соединить старую точку зрѣнія съ новою и дошли такимъ путемъ до весьма важныхъ результатовъ.



Генераль А. А. Тилло впервые ввелъ въ науку о земномъ магнетизмѣ новый способъ изслѣдованія, состоящій въ составленіи системъ изаномаль. Почти одновременно съ работами г. Тилло явились въ печати подобныя же работы берлинскаго профессора и директора германскаго метеорологическаго института фонъ-Бецольда, а еще нѣсколько позже — работы Л. Бауера, профессора въ Цинцинати. Труды ихъ имѣютъ одну общую основную идею, состоящую въ томъ, что признается нѣкоторый нормальный геомагнетизмъ, зависящій исключительно отъ положенія оси вращенія земли, или, другими словами, отъ географической широты. Такимъ образомъ, старая полузабытая теорія о безконечно-маломъ магнитѣ въ центрѣ земли, дѣйствіе котораго Симоновъ замѣнилъ дѣйствіемъ магнитныхъ частицъ, разсѣянныхъ во всемъ составѣ земнаго шара, а Барловъ и др.—дѣйствіемъ электрическихъ токовъ, А. Тилло поставилъ на новое мѣсто, гдѣ значеніе имѣютъ не магнитныя широты, а географическія. Такъ получился нормальный геомагнетизмъ, и при помощи системъ изаномаль постарались отдѣлить правильную часть геомагнетизма отъ неправильной.

Послѣднимъ-то вопросомъ и занялся г. Лейстъ; но только онъ инымъ путемъ отдѣляетъ отъ дѣйствительнаго общаго распредѣленія геомагнитныхъ элементовъ нормальную часть и выдѣляетъ такимъ образомъ географическое распредѣленіе аномальной части—аномалій.

Наблюдаемое распредѣленіе геомагнитныхъ элементовъ есть результатъ суперпозиціи правильной части земнаго магнетизма, и другой—анормальной, которая, можетъ-быть, представляетъ собою совокупность цѣлаго ряда аномалій. Трудъ—обширный и по замыслу и по объему.

Н. Н. Вахуловскій.

## НОВЫЯ КНИГИ.

### Русскія:

Обзоръ 25-лѣтней дѣятельности С.-Петербургскаго городского по воинской повинности присутствія 1874—1898. 8°, 103 стр. 1899. С.-Петербургъ, типо-литографія Шредера.

### Французскія:

A LA MÉMOIRE DU DOCTEUR ARLAUD, directeur du service de santé de la marine en retraite, décédé à Toulon le 24 juillet 1899. Discours nécrologiques. Petit 8°, 31 p. 1899. Toulon, imp. catholique. Спб. Эггерсъ и К°.

ALLEGRET. ÉCOLE RÉGIMENTAIRE DE TIR, à l'usage des officiers et sous-officiers d'infanterie. 8°, 140 p. avec 11 croquis. 1899. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 3 fr. Спб. Эггерсъ и К°.

ANGAMMARRE. DÉCHIFFREMENT DE LA CRYPTOGRAPHIE sans instruments du commandant Delheil. Essai de déchiffrement. 8°, 39 p. 1899. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 1 fr. 25. Спб. Эггерсъ и К°.

ANNALES DU BUREAU CENTRAL MÉTÉOROLOGIQUE DE FRANCE, publiées par E. Mascart. (Année 1897.) II: Observations. 4°, 438 p. 1899. Paris, lib. Gauthier-Villars et fils. 15 fr.

BARRIÈRES, C. et F. OLLIVIER. HISTORIQUE DU SERVICE DE LA MOUSQUETERIE dans la marine depuis Richelieu jusqu'à nos jours. 8°, 123 p. 1899. Paris, lib. Chapelot et C-е.

BOULOGNE-SUR-MER et la région boulonnaise (1899). 2 vol. gr. 8° avec fig., cartes et grav. T. 1-er, XII—867 p.; t. 2, VI—651 p. 1899. Boulogne-sur-Mer, imp. Baret.

COMBAT (LE) NAVAL, grand spectacle réaliste. Programme officiel. Petit 8°, 15 p. avec grav. et planche en coul. 1899. Paris, porte des Ternes et porte Maillot. 30 cent. Спб. Эггерсъ и К°.

COMPTE RENDU DES TRAVAUX de la commission extraparlémentaire chargée d'étudier les moyens de venir en aide à la marine

marchande. 4°, 908 p. 1899. Paris, imp. nationale. Спб. Эггерсъ и К°.

DESCRIPTION DES MACHINES et procédés pour lesquels des brevets d'invention ont été pris sous le régime de la loi du 5 juillet 1844, publiée par les ordres de M. le ministre du commerce et de l'industrie. T. 92 (nouvelle série). 2 vol. 8° à 2 col. Première partie, 305 pages et 99 planches; deuxième partie, 588 p. et 183 planches. 1899. Paris, imp. nationale. Спб. Эггерсъ и К°.

DESJARDINS, A. LES DROITS DE L'ANGLETERRE sur le Transvaal. Lettre à Sa Majesté la reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande. 8°, 14 p. 1899. Paris, imp. de Soye et fils.

JEAN-BART (LE). Almanach des gens de mer pour l'année 1900. 32°, 120 p. avec grav. 1899. Paris, imp. Levé. 25 cent.

LAFFITTE, L. NOTE SUR QUELQUES AVANTAGES que vaudrait au département de la Mayenne la Loire navigable. 8°, 11 p. 1899. Angers, imp. Lachèse et C-e.

LA JONQUIÈRE, C. DE. L'EXPÉDITION D'EGYPTE (1798—1801). T. 1-er. 8°, 675 p. et cartes. 1899. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 10 fr. Спб. Эггерсъ и К°.

MAGNIER, A. PAIX ET DÉARMEMENT, avec un aperçu sur la conférence de la Haye. 18° Jésus, 61 p. 1899. Paris, bibliothèque de l'Association, 13, boulevard Montparnasse. Спб. Эггерсъ и К°.

MAHAUT, A. L'IDÉE DE LA LOIRE NAVIGABLE, combattue par Auguste Mahaut. Précédée d'une Notice indiquant que notre marine marchande et nos ports de mer attendent l'achèvement de notre réseau de canaux pour prospérer, et suivie d'un Concert entre fleuve, canaux et rivières à Marseilles-lès-Aubigny (Cher) en 1899. 8°, V—54 p. 1899. Nevers, imp. Pointu 30 cent. Спб. Эггерсъ и К°.

MAZE-SENCIER, G. LE DERNIER SÉJOUR de l'empereur en France. La Rade de l'île d'Aix (8—16 juillet 1815). 8°, 51 p. 1899. Paris, lib. Berger-Levrault et C-e.

MEUNIER, S. LA LUNETTE de soixante mètres. 8°, 20 p. 1899. Paris, 28, rue de Richelieu.

MEYER-HEINE, H. LA PHOTOGRAPHIE en ballon et la Téléphotographie. 8°, 35 p. avec fig. 1899. Paris, lib. Gauthier-Villars. 1 fr. 50.

MISSY, H. DE. LES MITRAILLEUSES AMÉRICAINES à Santiago. 8°,

19 p. avec fig. 1899. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 60 cent. Спб. Эггерсъ и К°.

MOYNIER, G. LA CONVENTION DE GENÈVE au point de vue religieux. 8°, 10 p. 1899. Dôle, imp. Bernin. Спб. Эггерсъ и К°.

NOTES SUR L'ORGANISATION administrative et industrielle de l'arsenal. 8°, 32 p. 1899. Paris, lib. Chapelot et C-e. Спб. Эггерсъ и К°.

OTTAVI, E. LES TIRS CONTRE LES ORAGES DE GRÊLE. Notes de voyage. Traduction faite sur la 4-e édition italienne. 8°, 72 p. avec fig. 1899. Mâcon, imp. Perroux.

PERGELINE, E. SUITE DE L'ÉTUDE d'un voie navigable entre Nantes et Combleux, embouchure du canal d'Orléans. 2-e fascicule. 8°, 28 p. 1899. Nevers, imp. Pointu.

PORTS MARITIMES DE LA FRANCE. T. 7. Deuxième partie. 1-re section: Marseille. 8°, 600 p. avec fig. 1899. Paris, imp. nationale.

PIZZETTA, J. UNE VISITE À CALAIS. (Historique; Promenade dans la ville; le Port; les Environs.) 16°, VIII—40 p. avec grav. et plan colorié. 1900. Paris, lib. Hennuyer. 75 cent. Спб. Эггерсъ и К°.

TABLEAU GÉNÉRAL DU COMMERCE DE LA NAVIGATION. (Année 1898.) 1-er volume. Commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères. Grand 4°, 798 p. 1899. Paris, imp. nationale. Спб. Эггерсъ и К°.

THIRION. SOUVENIRS D'UN OFFICIER d'infanterie de marine. 8°, 271 p. 1899. Paris, lib. Charles-Lavauzelle. 3 fr. 50.

UNE COLONIE FRANÇAISE. Colonie de la Guinée française (côte occidentale d'Afrique). 16°, 15 p. 1899. Clermont (Oise), imp. Daix frères.

VAILLANT, V. J. LE FAUCON DE BRONZE, épave de l'occupation anglaise de Boulogne-sur-Mer (1544—1549). 8°, 13 p. avec une phototypie. 1899. Boulogne-sur-Mer, imp. Hamain. Спб. Эггерсъ и К°.

VILLIERS DU TERRAGE, E. DE. JOURNAL et Souvenirs sur l'expédition d'Égypte (1798—1801). 16°, XXIII—382 p. avec portraits, cartes et grav. 1899. Paris, lib. Plon, Nourrit et C-e. 5 fr. Спб. Эггерсъ и К°.

АНГЛІЙСКІЯ:

ADMIRALTY. REPORT ON OBSERVATIONS OF THE TIDAL CURRENTS and Undercurrents in the Straits of Dover made with a Deep Sea Current Meter. By Captain W. Usborne Moore. 1896. London. 3 s. Спб. Эггерсъ и К°.

— TIDE TABLES for the British and Irish Ports for the Year 1900. Also the Times and Heights of High Water at Full and Change for the Principal Places on the Globe. By Captain H. R. Harris, R. N., and Commander A. Havergal, R. N. 1899. London. 2 s. Спб. Эггерсъ и К°.

— THE QUEEN'S REGULATIONS and Admiralty Instructions for the Government of Her Majesty's Naval Service. Revised ed., embodying the alterations effected in the Regulations by Addenda, or otherwise, up to the 1st December, 1898. 1899. London. 5 s. Спб. Эггерсъ и К°.

ATTERIDGE, A. H. THE WARS OF THE NINETIES. A History of the Warfare of the last Ten Years of the Nineteenth Century. With over 500 Illusts, Original Sketches and Plans by the Author. Imp. 8°, pp. 848. 1899. London, Cassell. 7 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

BACON'S NEW ATLANTIS. By A. T. FLUX. Cr. 8°, pp. XV—63. 1899. London, Macmillan. 1 s.

— «TYPES OF THE BRITISH NAVY». Size 32 by 24 inches. On Cloth, Rollers, Varnished. 1899. London, Bacon. 2 s. 6 d.

BADILEY, R. Vice-Admiral of the Fleet, A Life of. By THOMAS ALFRED SPALDING. 8°, pp. VII—315. 1899. London, Constable. 15 s.

BEDFORD, H. L. I WILL BE A SAILOR. Cr. 8°, pp. 192. 1899. London, Religious Tract Society. 2 s.

BLOCH, I. S. IS WAR NOW IMPOSSIBLE? Being an Abridgment of «The War of the Future in its Technical, Economic and Political Relations». With a Prefatory Conversation with the Author by W. T. Stead. Translated from the Russian. With Maps and Illusts. (Russian Library, 2). Cr. 8°, pp. 466. 1899. London, G. Richards. 6 s. Спб. Эггерсъ и К°.

BOARD OF TRADE. No. 1185. Explosion from a Main Steam Pipe on Board the S. S. *Bendo*. Official No. 97,793. 1899. London. 2 d. Спб. Эггерсъ и К°

— No. 1186. Explosion from the Starboard

Main Boiler of the S. S. *Neto*. Official No. 86,255. 1899. London. 2 d. Спб. Эггерсъ и К°.

— No. 1189. Explosion from a Boiler on Board the Steam Trawler *North Cape*. Official No. 98,546. 1899. London. 2 d. Спб. Эггерсъ и К°.

BRAIN, B. M. THE TRANSFORMATION OF HAWAII: How 50 Years of Mission Work gave a Christian Nation to the World. Illust. Cr. 8°, pp. 193. 1899. London, Oliphant, Anderson and Ferrier. 3 s. 6 d.

CIVIL SERVICE COMMISSION. COMPETITION FOR CADETSHIPS in the Royal Navy. July, 1899. Regulations, Examination Papers, and Table of Marks. 1899. London. 6 d.

CLOWES, WILLIAM LAIRD, and OTHERS. THE ROYAL NAVY: A History from the Earliest Times to the Present. 30 Photogravures and hundreds of full-page and other Illustrations, Maps, Charts, & c. In 6 vols. Vol. 4. Imp. 8°, pp. 638. 1899. London, Low. 25 s. Спб. Эггерсъ и К°.

COLLARD, A.: THE STORY OF A MERCANTILE MARINE OFFICER. Illust. Cr. 8°, pp. 332. 1899. London, Partridge. 2 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К°.

CRESWICK, P. THE SMUGGLERS OF BARNARD'S Head. With Pen and Ink Illusts. by Hilda K. Robinson. Cr. 8°, pp. 128. 1899. London, E. Nister. 1 s. Спб. Эггерсъ и К°.

CROOKES, S. W. THE WHEAT PROBLEM: Based on Remarks made in the Presidential Address to the British Association at Bristol in 1898. Revised with an Answer to various Critics. With two Chapters on the Future Wheat Supply of the United States, by Mr. C. Wood Davis, of Peotone, Kansas, and the Hon. John Hyde, Chief Statistician to the Department of Agriculture, Washington 8°, pp. 218. 1899. London, J. Murray. 2 s. 6 d.; 3 s. 6 d.

FLEMING, J. A. THE CENTENARY OF THE ELECTRIC CURRENT, 1799—1899. A Lecture delivered in the Connaught Hall, Dover, on Monday Evening, September 18th, 1899, during the Meeting of the British Association for the Advancement of Science, 1899. 8°, pp. 62. 1899. London, «Electrician». Office. 1 s.

FLETCHER, B. F. and H. PHILLIPS. CARPENTRY AND JOINERY. A Text Book for Architects Engineers, Surveyors and Craftsmen. Fully Illust. 2nd ed. (The Builder Series). Cr. 8°, pp. 294. 1899. London, Whittaker. 5 s.

GREENWICH OBSERVATORY. REFRACTION TABLES Arranged for Use at the Royal Observatory, Greenwich. By P. H. Cowell. (Form-

ing Appendix 1 to the Greenwich Observations, 1898.) 1899. London. 1 s.

GRIFFITH, G. BRITON OR BOER? A Tale of the Fight for Africa. 4th ed. Cr. 8<sup>c</sup>, pp. 314. 1899. London, F. V. White. 1 s. Спб. Эггерсъ и К<sup>o</sup>.

HOLMES, F. M. LITTLE HARRY AT THE SEASIDE; or, Tom Tuck's Tales on the Beach. Imp. 8<sup>o</sup>, pp. 90. 1899. London, Religious Tract Society. 1 s. Спб. Эггерсъ и К<sup>o</sup>.

JERRAM, CHARLES S. THE ARMIES OF THE WORLD. Map. Cr. 8<sup>o</sup>, pp. XXIV—304. 1899. London, Lawrence and Bullen. 3 s. 6 d. Спб. Эггерсъ и К<sup>o</sup>.

KINGSLEY, F. M. PRISONERS OF THE SEA. A Romance of the Seventeenth Century. Illustrated by Henry Austin. Cr. 8<sup>c</sup>, pp. 480. 1899. London, Ward, Lock and Co. 1 s. 6 d.

MARKS, E. C. R. NOTES ON THE CONSTRUCTION OF CRANES and Lifting Machinery. New and enlarged ed. Cr. 8<sup>c</sup>, pp. 196. 1899. London, J. Heywood. 3 s. 6 d.

MARRYAT, Captain. MASTERMAN READY; or, The Wreck of the Pacific. Written for Young People. With Illustrations by Fred Pegram, and an Introduction by David Hannay. Reprint. Cr. 8<sup>o</sup>, pp. XVIII—332. 1899. London, Macmillan. 2 s. 6 d.

PARLIAMENTARY. SHIPPING CASUALTIES. Returns for 1897—98. 1899. London. 4 s. 8 d.

ROBERTS, M. THE ADVENTURES OF A SHIP'S DOCTOR. Cr. 8<sup>o</sup>, pp. 260. 1899. London, Downey. 6 d. Спб. Эггерсъ и К<sup>o</sup>.

STEAD, W. T. SHALL I SLAY MY BROTHER BOER? An Appeal to the Conscience of Britain. Roy. 8<sup>o</sup>, pp. 64. 1899. London. «Review of Reviews» Office. 6 d. Спб. Эггерсъ и К<sup>o</sup>.

STORIES FROM THE NORTHERN SAGAS. Selected from Various Translations and edited by Albany F. Major and E. E. Speight. With a Preface by Prof. F. York Powell. Cr. 8<sup>o</sup>, pp. 178. 1899. London, H. Marshall. 1 s.

SWAN, A. S. A STORMY VOYAGER. With Illustrations by R. H. Mather. New ed. Cr. 8<sup>o</sup>, pp. 352. 1899. London, Hutchinson. 3 s. 6 d.

VIVIAN, H. TUNISIA and the Modern Barbary Pirates. Illust. with Photographs and a Map. 8<sup>o</sup>, pp. XVI—341. 1899. London, C. A. Pearson. 15 s. Спб. Эггерсъ и К<sup>o</sup>.

WILLIAMS, S. W. THE MIDDLE KINGDOM: A Survey of the Geography, Government, Literature, Social Life, Arts and History of the Chinese Empire and its Inhabitants. Revised ed.

With Illusts. and a new Map of the Empire. 2 vols. Roy. 8°, pp. 862 and 788. 1899. London, W. H. Allen. 42 s. Спб. Эгрерсъ и К°.

### НѢМЕЦКІЯ:

ALBRECHT, M. F. u. C. S. VIEROW. LEHRBUCH DER NAVIGATION. Für die königl. preuss. Navigations-Schulen bearb. 7. Aufl. Anh. Hrsg. im Auftrage des königl. Ministeriums f. Handel u. Gewerbe. gr. 8°, 15 S. m. Fig. 1899. Berlin, R. v. Decker. 75 Pf. Спб. Эгрерсъ и К°.

ANLEITUNG, PRAKTISCHE, zur Anlage von Blitzableitern. Mit 26 Abbildgn. in Holzschn. 4. Aufl. gr. 8°, 45 S. 1899. Leipzig, O. Leiner. 60 Pf. Спб. Эгрерсъ и К°.

ARGELANDER, F. W. A. ATLAS DES NÖRDLICHEN GESTIRNTEN HIMMELS, für den Anfang des J 1855. Unter Mitwirkg. v. Proff. DD. E. Schönfeld u. A. Krueger nach der in den J. 1852 bis 1862 auf der königl. Universitäts-Sternwarte zu Bonn durchgeführten Durchmusterg. des nördl. Himmels entworfen u. im Namen der Sternwarte hrsg. 2. Aufl. v. Dr. F. Küstner. 40 Blatt à 45,5 × 65,5 cm. Photolith. Nebst Text. gr. Fol. XS. 1899. Bonn, A. Marcus u. E. Weber. 120 M. Спб. Эгрерсъ и К°.

ARMEE-EINTHEILUNG, neueste. Vollständige Uebersicht des gesammten deutschen Reichsheeres und der kaiserl. Marine, nebst Angabe der Standorte, des Chefs (Inhaber), Korps-, Divisions-Brigade-u. Regiments'-Kommandeure. 35. Jahrg. 8°, 79 S. m. 3 farb. Taf. 1899. Berlin, R. Schröder. 40 Pf.

BACH, C. VERSUCHE ÜBER DIE WIDERSTANDSFÄHIGKEIT VON Kesselwandungen. 4. Hft. Versuche m. Flaschenverbindgn. zu Rohrleitgn. für hohen Dampfdruck u. im Zusammenhange hiermit Untersuchgn. über das Arbeitsvermögen von Gusseisen, Flusseisen, Bronze u. Stahlguss. Imp. 4°. 20 S. m. 50 Abbildgn. 1899. Berlin, J. Springer. 2 M.

BECK, CHRN. REISE UM DIE WELT. Fahrten und Abenteuer z. Land u. zur See. 10. Aufl. 19.—20. Taus. gr. 8°, 309 S. m. 2 Illustr. 1899. Dresden, W. Reuter. 3 M. 50 Pf.; geb. in Leinw. 4 M.

BECKER, K. MATROSENLIEDER. Aus dem Munde des Volkes, sowie aus geschriebenen und gedruckten Liederbüchern gesammelt u. f. den zweistimm. Volksgesang bearb. (Taschenlieder-



bücher f. das deutsche Volk.) 12°, 47 S. 1899. Neuwied, Heuser's Verl. 25 Pf. Спб. Эгрерсъ и К°

BEDIENUNGSVORSCHRIFT für die 21 cm Ring-Kanone L/22 in 21 cm Kst. L. C/69 Nr. I, II u. III, 21 cm Ring Kanone L/22 in 21 cm Rr. Kst. L. C/73, 21 cm Ring-Kanone L 22 in 21 cm Kst. L. C/70 u. C/79, 21 cm Kanone L/22 in 21 cm Kst. L. C/85 u. 21 cm apt. Kst. L. C/69, 21 cm Kanone L/35 in 21 cm Kst. L. C/85, 24 cm Ring-Kanone L/22 in 24 cm Kst. L. C/69, 28 cm Ring Kanone L/22 in 28 cm. Kst. L. a./C. u. n./C., 28 cm Kanone L/22 in 28 cm Kst. L. n./C., 28 cm Kanone L/35 in 28 cm Kst. L. C/85. (17) 8°, 45 S. 1899. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 50 Pf. Спб. Эгрерсъ и К°.

БЕОБАЧТУНГЕН АУС ДЕМ МАГНЕТИСЧЕН ОБСЕРВАТОРИУМ дер кaiserl. Marine in Wilhelmshaven. Ausgeführt unter der Leitg. v. Admiral. R. Prof. Dr. C. Börgen, hrsg. v. dem kaiserl. Observatorium zu Wilhelmshaven. 5. Thl. Stündliche Variations-Beobachtgn. der Horizontal-Intensität während der J. 1889 bis 1895.—Nebst den Bestimmgn. der Inklination während derselben Zeit. gr. 4°. XVI, 57 u. 35 S. 1899. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 5 M. Спб. Эгрерсъ и К°.

BERGÉR, H. UEBERSEEISCHE HANDELSBESTREBUNGEN und koloniale Pläne unter Friedrich dem Grossen. Mit Benutzg. v. Archivalien. gr. 8°, 163 S. 1899. Leipzig, Buchh. G. Fock. 4 M.

BESTIMMUNGEN, ORGANISATORISCHE, für die Kommandobehörden am Lande der kaiserl. Marine. Vom 26. VI. 1899. gr. 8°, V, 16 S. 1899. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 60 Pf.

CHRONIKEN, DIE, DER DEUTSCHEN STÄDTE VOM 14. bis 16. Jahrh. Hrsg. durch die histor. Commission bei der königl. Akademie der Wissenschaften. gr. 8°. 1899. Leipzig S. Hirzel. 26. Bd. Chroniken, die, der niedersächsischen Städte. Lübeck. 2. Bd. XXV, 495 S. 16 M. Спб. Эгрерсъ и К°.

DAMPFKESSEL-EXPLOSIONEN, DIE, während des J. 1898. Bearb. im kaiserl. statist. Amt. (Aus: «Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs.») Imp. 4°. 15 S. m. Abbildgn. u. 2 Taf. 1899. Berlin, Puttkammer & Mühlbrecht. 1 M. Спб. Эгрерсъ и К°.

DICK, C. u OTTO KRETSCHMER. HANDBUCH DER SEEMANNSCHAFT. II The. 2. Aufl. gr. 8°. VIII, 682 u. IX, 668 S. m. 388 Abbildgn. u. 3 Taf. u. 262 Abbildgn., 8 Taf. u. 1 Karte. 1899. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 30 Pf.; geb. in Halbd. 34 M. 50 Pf. Спб. Эгрерсъ и К°.

DIEST, G. v. MEINE ORIENTREISE im Frühj. 1899. gr. 8°, 67 S. 1899. Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1 M. 25 Pf.; geb. in Leinw. 2 M. 50 Pf.

ENTSCHEIDUNGEN DES OBER-SEEAMTS u. der Seeämter des Deutschen Reichs. Hrsg. im Reichsamt des Innern. 12. Bd. Register. gr. 8°, XXX S. 60 P. 13. Bd. 1. Hft. gr. 8°, 156 S. 3 M. 1899. Hamburg, L. Friederichsen & Co.

EPHEMERIDEN, ASTRONOMISCH-NAUTISCHE, f. d. J. 1901. Deutsche Ausg. Ueber Veranlassg. der Marine-Section des k. u. k. Reichs-Kriegsministeriums hrsg. v. dem k. k. astronomisch-meteorolog. Observatorium in Triest unter Red. v. Dr. Ferd. Anton. 14. Jahrg. gr. 8°. XL, 256 S. 1899. Triest, F. H. Schimpff. Kart. 2 M. 70 Pf.; in italien. Sprache zu gleichem Preise.

FORTSCHRITTE DER ELEKTROTECHNIK. 10. Jahrg. 1896. 3 Hft. 5 M.; 12. Jahrg. 1898. 4. Hft. 10 M. 1899. Berlin, Springer. Спб. Эггерсъ и К°.

GEDENKBLÄTTER DER K. U. K. KRIEGS-MARINE. Hrsg. v. der Red. der «Mittheilgn. aus dem Gebiete des Seewesens». II. Bd. 8°, V. 120 S. m. 1 Bildnis. 1899. Pola Wien, C. Gerold's Sohn in Komm. 2 M. Спб. Эггерсъ и К°.

GONDA, BÉLA v. DIE UNGARISCHE SCHIFFFAHRT. gr. 8°, III, 281 S. m. 73 Abbildgn. 1899. Budapest, C. Grill. 5 M. Спб. Эггерсъ и К°.

HANDWÖRTERBUCH DER ASTRONOMIE. 18. Lfg. 1899. Breslau, Trewendt. 3 M. 60 Pf.

HOLZT, A. ELEKTROTECHNIKER. 33. Hft. 1899. Leipzig. M. Schäfer. 75 Pf.

JAHRBUCH, KLEINES NAUTISCHES, f. 1900. 39. Jahrg. Hrsg.: W. Ludolph. 12°, 52 S. 1899 Leipzig, M. Heinsius Nachf. 75 Pf.

JAHRBUCH, NAUTISCHES, oder Ephemeriden u. Tafeln f. d. J. 1902 zur Bestimmung der Zeit, Länge u. Breite Zur See nach astronomischen Beobachtungen. Hrsg. vom Reichsamt des Innern. Unter Red. v. Dr. Schrader. gr. 8°, XXXII, 276 S. 1899. Berlin, C. Heymann's Verl. Kart. 1 M. 50 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

KATS, H. O. SONNENAUFANG. Ein Gespräch über die Friedens-Conferenz im Haag. gr. 8°, 16 S. 1899. München, A. Schupp. 30 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

KERN, J. H. O. IN STURM UND NOT Bilder aus allen Meeren und Kämpfe mit Wind und Wellen. Mit e. erläut. Anh. der seemänn. Ausdrücke u. m. vielen Abbildgn. nach Orig.-Zeichng.

v. Joh. Gehrts. 3. Aufl. gr. 8°, 160 S. 1899. Leipzig, F. Hirt & Sohn. 2 M. 25 Pf.; geb. in Leinw. 3 M. Спб. Эгрерсъ и К°.

KLINKERFUES, W. THEORETISCHE ASTRONOMIE. 2. Aufl. vol. Dr. H. Buchholz. 4°, XVII, 935 S. m. Abbildgn. u. Bildnis. 1899. Braunschweig, F. Vieweg & Sohn. 34 M.; geb. in Halbfrz. 36 M.

KÖPPEN, W. GRUNDLINIEN DER MARITIMEN METEOROLOGIE, vorzugsweise für Seeleute dargelegt. Mit e. Beilage, enth. 2 synopt. Karten vom nordatlant Ocean, 1 durchsicht. Taf. der Luftwirbel u. 2 Weltkarten der Isobaren und Winde in Farbendr. 8°, VII, 83 S. 1899. Hamburg, G. W. Niemeyer Nachf. Geb. in Leinw. 3 M. 20 Pf.

KÖSTER, JUL. HOHENZOLLERNFAHRTEN ZUM hl. Lande im Mittelalter u. in der Neuzeit. Nach Berichten v. Mitreisenden. gr. 8°, 64 S. 1899. Berlin, Reuther & Reichard. 1 M.

KRAUSS, F. DIE CIRCULATION in Wasserröhrenkesseln. gr. 8°, 62 S. m. 46 Fig. 1899. Wien, Lehmann & Wentzel. 2 M. 40 Pf.

LESS, E. DIE WISSENSCHAFTLICHEN GRUNDLAGEN von Wetterprognosen für kurze und solchen für etwas längere Zeiträume. Anttrittsvorlesung. (Aus: «Das Wetter») gr. 8°, 16 S. 1899. Berlin, O. Salle. 1 M. Спб. Эгрерсъ и К°.

LEXIKON DER METALL-TECHNIK. 5.—11. Lfg. 1899. Wien, Hartleben. 50 Pf. Спб. Эгрерсъ и К°.

LINDENBERG, P. UM DIE ERDE. 12.—24. Lfg. 1899. Berlin. Dümmler's Verl. 30 Pf. Спб. Эгрерсъ и К°.

MEERESUNTERSUCHUNGEN, WISSENSCHAFTLICHE, hrsg. v. der Kommission zur wissenschaftl. Untersuchg. der deutschen Meere in Kiel u. der biolog. Anstalt auf Helgoland. Neue Folge. 3. Bd. Abteilg. Helgoland. 1. Hft. gr. 4°. 125 S. m. 46 Fig. u. 8 Taf. 20 M.; Neue Folge. 4 Bd. Abteilg. Kiel. gr. 4°, III, 253 S. m. 226 Fig. u. 1 Taf. 20 M. 1899. Kiel, Lipsius & Tischer.

MONTETON, O. v. POLITISCHES UND MILITÄRISCHES ALLERLEI. gr. 8°, 143 S. 1899. Berlin, Militär-Verlag R. Felix. 3 M.

PIERANTONI, AUG. DIE FORTSCHRITTE DES VÖLKERRECHTES im XIX. Jahrh. Uebers. v. Dr. Frz. Scholz. gr. 8°, VI, 132 S. 1899. Berlin, F. Vahlen. 3 M.

RANGS-U. EINTHEILUNGS-LISTE der k. u. k. Kriegs-Marine. Richtig gestellt bis 1. IX. 1899. 12°, 200 S. 1899. Wien, Hof-u. Staatsdruckerei. 1 M. 40 Pf.

RECHE, E. WIE FÜHRE ICH mein Schiff über See? Einführung in die prakt. Navigation. gr. 8°, IV, 148 S. m. Fig. 1899. Kattowitz, G. Siwinna. Kart. 4 M. 50 Pf. Спб. Эгрерсъ и К°.

REFORM, DIE. Fortschritte im Verkehrswesen der Kulturvölker. Neue Erfindgn. u. Erfabrgn. in der Technik u. im Betriebe. Illustrierte Monatsschrift. Red. v. Herm. Strach. 1. Jahrg. Septbr. 1899. Aug. 1900. 12 Hfte. Fol. 1. Hft. 94 Sp. 1899. Teschen, K. Prochaska. 1 M. Спб. Эгрерсъ и К°.

REICHS-VERORDNUNGEN, DIE DEUTSCHEN, zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See, betr. die Lichter- u. Signalfübrg. der Fischerfahrzeuge u. der Lootsendampffahrzeuge, über das Verhalten der Schiffer nach e. Zusammenstosse v. Schiffen auf See u. in Betreff der Noth- u. Lootsen-Signale f. Schiffe auf See u. auf den Küstengewässern. Auf Veranlassg. der Deputation f. Handel u. Schiffahrt zusammengestellt. 2. Aufl. gr. 8°. 23 S. 1899. Hamburg, L. Friederichsen & Co. 50 Pf. Спб. Эгрерсъ и К°.

RENTSCH, O. SCHIFFBRUCH. Drama. 12°, 88 S. 1899. Bremen, C. Kiehne. 2 M.

SCHIFFSUNFÄLLE, DIE. an der deutschen Küste in den J. 1893—1897. Mit Wrackkarte. Bearb. im kaiserl. statist. Amt. (Aus: «Vierteljahrshefte zur Statistick d. Deutschen Reichs») Imp. 4°, 23 S. 1899. Berlin, Puttkammer & Mühlbrecht. 1 M.

SEYDEL'S FÜHRER durch die neuere deutsche technische Litteratur. 11.—14. Bd. 8°. (Mit eingedr. Bildnissen.) 1899. Berlin, Polytechnische Buchh. A. Seydel. 3 M. 10 Pf.; in 1 Leinw.-Bd. 4 M.—14. Verkehrswesen der Neuzeit. Verkehr auf Land- u. Wasserstrassen. Schiffahrt. Marine- u. Seewesen. Luftschiffahrt- u. Flugtechnik. Nebst ausführl. Sach- u. Namen-Verzeichnis. (II, 36 S.) 50 Pf.

STENGEL'S, C. Freiherrn v. u. ANDERER. ARGUMENTE für und wider den Krieg v. Priv.-Doc. Dr. N. N., hrsg. von Bertha v. Suttner. gr. 8°, IV, 24 S. 1899. Wien. Dresden, E. Pier-son. 40 Pf.

STODDARD, J. L. IM FLUGE durch die Welt. Neue Ausg. 2.—8. Lfg. 1899. Berlin, Werner-Verl. 50 Pf. Спб. Эгрерсъ и К°.

STRABO'S ERDBESCHREIBUNG. Uebers. u. durch Anmerkgn. erläutert v. Dr. A. Forbiger. 26. Lf. 2. Aufl. 8°, 7. Bd. S. 1—48. 1899. Berlin, Langenscheidt. 35 Pf. Спб. Эгрерсъ и К°.

VISNOVSKI, ALEX. SCHIFFAHRTSKANÄLE und Kleinbahnen. (Aus: «Zeitschr. f. Local- u. Strassenbahnwesen.») hoch 4°, 19 S. m.

3 Fig. 1899. Wiesbaden, J. F. Bergmann. 1 M. Спб. Эггерсъ и К°.

VORSCHRIFTEN für die Ausbildung der Schiffsjungen. Vom 26. VI. 1899. gr. 8°, VI, 58 S. 1899. Berlin, E. S. Mittler & Sohn 1 M.

— für die Ausbildung der Seekadetten auf den Schulschiffen. Von 26. VI, 1899. gr. 8°, VI, 130 S. 1899. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 2 M. 25 Pf.

WACHS, O. DIE ETAPPENSTRASSE VON England nach Indien um das Kap der guten Hoffnung. gr. 8°, III, 62 S. 1899. Berlin, E. S. Mittler & Sohn. 1 M. 25 Pf.

WÜST, F. u. W. VORCHERS. EISEN-U. METALLHÜTTENKUNDE. ZUM Selbststudium für Hüttenleute, Chemiker, Studierende an Bergakademien u. techn. Hochschulen, sowie für weitere Kreise übersichtlich dargestellt. Mit 212 Text-Abbildgn. u. 6 Beilagen. (Aus: «Buch d. Erfindgn.») Lex. 8°. V, 595 S. 1899. Leipzig, O. Spamer. 6 M.; geb. in Leinw. 7 M. 20 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

ZANGE, F. DIE JERUSALEMFABRT Kaiser Wilhelms II. im Lichte der Geschichte. Beigegeben ist die Ansprache Kaiser Wilhelms in der Erlöserkirche in Jerusalem. gr. 8°, 25 S. 1899. Berlin, Reuther & Reichard. 40 Pf. Спб. Эггерсъ и К°.

ZOEPL, GFR. DER WETTBEWERB des russischen und amerikanischen Petroleums. Eine weltwirtschaftl. Studie. Lex. 8°. VIII, 158 S. 1899. Berlin, Siemenroth & Troschel. 4 M. Спб. Эггерсъ и К°.

#### ИТАЛЪЯНСКІЯ:

CALISSE, C. LA STORIA DI CIVITAVECCHIA. 1898. Firenze, Barbera. Спб. Эггерсъ и К°.

CORAZZINI, F. STORIA DELLA MARINA militare e commerciale, vol. V e VI. 1898. Torino, Clausen. Спб. Эггерсъ и К°.

DOCUMENTI PER LA STORIA DEL DISSIDIO tra Venezia e Paolo V (1606—1607). (Estratto dal Nuovo Archivio Veneto). 1899. Venezia, F. Visentini. Спб. Эггерсъ и К°.

LEGGI COMPLEMENTARI AL CODICE e al Regolamento per la Marina Mercantile Coordinate fra loro e al testo del Codice e del Regolamento a cura di Carlo Bruno, Capo sezione nel Ministero della Marina. Appendice prima. 1899. Torino, Unione tipografico-editrice.

LEMMI, F. NELSON E CARACCILO e la Repubblica Napolitana. 1898. Firenze, Carnesecchi.

MANFRONI, C. LE RELAZIONI fra Genova, l'Impero bizantino e i Turchi. 1898. Genova, tip. Sordo-muti. Спб. Эггерсъ и К<sup>о</sup>.

RANZI, F. II. MILITARISMO in Francia e in Italia. 1899. Roma, Società Editrice «Dante Alighieri». Спб. Эггерсъ и К<sup>о</sup>.

RONCAGLI, G. LA PEREQUAZIONE MILITARE e il problema marittimo dell'Italia secondo Domenico Bonamico. 1899. Roma, Fratelli Bocca, editori. Спб. Эггерсъ и К<sup>о</sup>.

### Указатель статей морскаго и технического содержанія въ русскихъ и иностранныхъ поврежденныхъ изданіяхъ.

Артиллерійскій Журналь. *Сентябрь*: — Составъ воздуха по новѣйшимъ изслѣдованіямъ и его сгущеніе въ жидкое состояніе; правила для производства состязательной стрѣльбы, принятыя въ Карсской крѣпостной артиллеріи; неудовлетворительность существующихъ способовъ комнатной артиллерійской игры; боевое употребленіе артиллеріи (съ итальянск., прод.). *Октябрь*: — Къ вопросу о присутствіи хлорныхъ и хлорноватыхъ солей въ продажной чилийской селитрѣ; изслѣдованіе вязкости предохранительной смазки для ручнаго огнестрѣльнаго оружія; подвижная манекенная батарея и часовой механизмъ для появляющихся цѣлей.

Бюллетени Политехническаго Общества, состоящаго при Императорскомъ Техническомъ Училищѣ. № 5: — Замѣтки по выплавкѣ чугуна; о гидравлическомъ ударѣ въ трубахъ.

Военный Сборникъ. *Октябрь*: — Война (съ нѣмецк., прод.); по поводу существующей военной системы; наше военно-учебное дѣло (оконч.); арестованіе офицеровъ въ дисциплинарномъ порядкѣ; личный составъ военно-административныхъ должностей (оконч.); къ статьѣ «По поводу положенія объ офицерскихъ собраніяхъ въ отдѣльныхъ частяхъ войскъ»; колониальные походы; «Простые примѣры молодымъ офицерамъ, призваннымъ на службу въ колоніяхъ» капитана А. Масси.

Журналь Новѣйшихъ Открытій и Изобрѣтеній. № 28 (15-го іюля): — Утилизациа механической силы морскихъ волнъ; воды Атлантическаго океана; китовый промыселъ въ Японіи; дѣй-

стві сильныхъ выстрѣловъ на органы слуха; сильный землечерпательный снарядъ, предназначенный для Либавскаго порта. № 29:—Магниты и воздушныя теченія; новая паровая вертикальная машина; распространеніе бурь. № 30:—Любопытное сообщеніе о гигиеническихъ условіяхъ воздухоплаванія. № 31:—Новый морской гигантъ; постоянныя наблюденія надъ положеніемъ земной оси; подвѣтїя и опусканія значительныхъ площадей материковъ; успѣхъ бельгійской экспедиціи къ южному полюсу. № 32:—Неопрокидывающаяся и нетонущая лодка системы Аври; вопросъ о богатствѣ морей обитающими въ нихъ животными. № 33:—Автоматическій коммутаторъ для элементовъ; полярная экспедиція герцога Абрцскаго. № 35:—Ислѣдованіе глубинъ приполярныхъ водъ. № 36:—Ислѣдованіе топокъ для бездымнаго горѣнія; водомѣрныя трубки; величайшій въ мірѣ океанскій пароходъ; панцырныя плиты по системѣ Крупна; беспроводный телеграфъ въ морскихъ войнахъ. № 37:—Автоматическій регуляторъ тяги въ топкахъ паровыхъ котловъ. № 38:—Газовыя коробки; новый приборъ для измѣренія глубины морскаго дна. № 39:—Ледоколъ «Ермакъ»; экспедиція для градуснаго измѣренія на Шпицбергенѣ; новый мостъ-паромъ въ Руанѣ; паровая машина съ качательнымъ движеніемъ поршня; проектъ экспедиціи на южный полюсъ; непосредственное полученіе электрическаго тока отъ горѣнія топлива безъ помощи паровыхъ машинъ. № 40:—Экспедиція для градуснаго измѣренія на Шпицбергенѣ (прод.).

Записки Императорскаго Русскаго Техническаго Общества. Октябрь:—Краткій техническій словарь по воздухоплаванію; новый законъ о мѣрахъ и вѣсахъ.

Записки по Гидрографіи. Выпускъ XX (28-го августа):—Обзоръ лопіи Тихаго океана; monthly current charts for the Indian Ocean; monthly current charts for the Atlantic Ocean; quarterly current charts for the Pacific Ocean; замѣтка о Куро-Сиво; убѣжище отъ тайфуновъ у китайскихъ береговъ; образованіе льда въ промежуточныхъ слояхъ морской воды; отчетъ объ астрономическихъ и топографическихъ работахъ шт. кап. Ислямова въ Карабугазской экспедиціи 1897 г.; гидрографическія работы англійскаго адмиралтейства въ 1896 г.; поверхностныя теченія въ юго-западной части Балтійскаго моря, и ихъ зависимость отъ вѣтровъ; предлагаемыя средства для производства прибрежнаго промѣра; новая сигнальная система штормовыхъ предостереженій у китайскаго побережья; уровнемѣръ шведской системы; лоцманскія карты Сѣвернаго Атлантиче-

скаго океана за 1898 г.; лоцманскія карты Сѣвернаго Тихаго океана за 1898 г.; наблюденія надъ поверхностными температурами и удѣльными вѣсами морской воды, произведенныя на крейсерахъ «Рюрикъ» и «Крейсеръ» съ мая 1897 г. по мартъ 1898 г.; циклонъ 9-го іюня 1898 г. въ Желтомъ морѣ; атмосферныя теченія, ихъ связь съ распредѣленіемъ атмосфернаго давленія на землѣ и съ характеромъ погоды; опыты надъ туманными сигналами въ Сѣверной Америкѣ и во Франціи; свѣдѣнія о выброшенныхъ въ Черномъ морѣ и найденныхъ на берегу бутылкахъ; указатель статей «Записокъ по Гидрографіи» 1887—1897 г. (въ отдѣльномъ приложеніи).

Извѣстія Императорскаго Русскаго Географическаго Общества. Томъ XXXV, выпускъ II:—Магнитныя наблюденія на берегахъ Онежскаго озера. Выпускъ III:—Полярныя изслѣдованія лѣтомъ 1898 г.; Кольская экспедиція 1898 г. (предварительный отчетъ); Кольская экспедиція 1898 г. (отчетъ).

Инженерный Журналь. *Сентябрь*: — «Матеріалы для описанія русскихъ коммерческихъ портовъ»; о подачѣ снарядовъ и зарядовъ къ береговымъ орудіямъ.

Интендантскій Журналь. *Октябрь*:—Значеніе пищи и одежды для нравственнаго и физическаго состоянія войскъ (прод.); покупки военнымъ вѣдомствомъ хлѣба у землевладѣльцевъ (оконч.); элеваторы; гидравлическое прессованіе предметовъ шитаго обмундированія и мягкихъ госпитальныхъ вещей.

Медицинскія Прибавленія къ Морскому Сборнику. *Октябрь*:—Искусственныя приспособленія для воздухообновленія на эскадренномъ броненосцѣ «Три Святителя» въ кампанію 1898 г.; травматическія поврежденія и ожоги на судахъ русскаго флота.

Метеорологическій Вѣстникъ. *Сентябрь*: — Климатъ восточнаго побережья Чернаго моря; метеорологическія и магнитныя наблюденія въ Гонгконгѣ; пребываніе въ С.-Петербургѣ членовъ международнаго метеорологическаго комитета; Шпицбергенская экспедиція.

Общедоступный Техникъ. № 5—6:—Ацетиленъ; новое взрывчатое вещество «Прометей»; электрическіе маяки и маякъ въ Экмюлѣ.

Практикъ-Монтеръ. № 11 (1-го октября):—Законъ сохраненія энергій и его значеніе въ техникѣ; о мокромъ парѣ; вода, какъ движущая сила; международный языкъ техники; больныя машины; вентиляное водомѣрное стекло; очищеніе питательной воды.



Развѣдчикъ. № 468 (5-го октября):—Въ гостяхъ у китайцевъ. № 469:—Госпиталь въ Портъ-Артурѣ; форма одежды офицеровъ Аму-Дарьинской флотиліи; на байдаркѣ изъ Портъ-Артура въ Талиенванъ. № 470:—Война въ Трансваалѣ; карты Трансваала и Южной Африки.

Электротехникъ. № 22:— Положеніе о первомъ Всероссійскомъ электротехническомъ съѣздѣ 1899 г. и выставкѣ въ С.-Петербургѣ; регулированіе электродвигателей постоянного тока; опредѣленіе коэффициента трансформации; первичный элементъ Гаррисона; пневматическій прерыватель тока, заряжающаго аккумуляторы; круговоротъ энергіи въ замкнутомъ вѣнкѣ изъ трансформаторовъ; катехизисъ электрика. № 23:— Фазометръ съ непосредственнымъ отсчетомъ; измѣреніе изоляціи батареи аккумуляторовъ; приспособленіе для измѣренія среднихъ напряженій въ сѣти проводовъ; новый прерыватель Макса Леви.

Электротехнический Вѣстникъ. № 28:— Двигатели трехфазнаго тока; соотношенія между электрическими величинами въ цѣпи переменнаго тока. № 29:—Соотношенія между электрическими величинами въ цѣпи переменнаго тока (прод.); первичный элементъ Гаррисона. № 30:— Аккумуляторъ и его дѣйствіе; соотношенія между электрическими величинами въ цѣпи переменнаго тока (прод.); магазины сопротивленій изъ металлическихъ лентъ; электрическіе генераторы. (прод.).

UNITED SERVICE MAGAZINE. *Іюнь*:— Адмиралъ бѣлаго флага, лордъ Грэвсъ офъ Грэвсендъ; первая голландская война; когда умираетъ армія?; англійскіе казенные арсеналы.

---