

МОРСКІЯ СИЛЫ РОССІИ (*).

Моря служатъ обыкновенно самыми удобными путями для международныхъ сношеній: черезъ ихъ посредство внѣшняя торговля можетъ пріобрѣтать наиболѣе обширные размѣры, а въ то же время и политическое вліяніе государствъ, прилегающихъ къ морямъ, можетъ быть распространяемо весьма далеко. Такимъ образомъ, обладаніе морскимъ побережьемъ становится почти необходимостію для полнаго экономическаго и политическаго развитія каждаго государства, въ особенности же для государства обширнаго, изобилующаго сырыми матеріалами и нуждающагося въ произведеніяхъ мануфактурныхъ: только при обладаніи морскими границами подобныя государства могутъ надѣяться на выгодный и обширный сбытъ своихъ громадкихъ произве-

(*) Опытъ послѣднихъ войнъ, веденныхъ какъ въ Европѣ, такъ и въ Америкѣ, ясно показалъ, что между дѣйствіями сухопутныхъ и морскихъ силъ существуетъ весьма тѣсная и многозначительная связь. Это обстоятельство и побудило редакцію ознакомить читателей «Военнаго Сборника» съ состояніемъ нашихъ морскихъ силъ, пользуясь для того обильными матеріалами, представляемыми годовыми отчетами по разнымъ частямъ нашего морскаго управленія. Подобное ознакомленіе съ состояніемъ нашего флота казалось необходимымъ еще и потому, что о положеніи нашихъ морскихъ силъ слышатся часто самыя превратныя мнѣнія: между тѣмъ какъ одни считаютъ эти силы весьма значительными и ожидаютъ отъ нихъ слишкомъ многого, другіе, напротивъ, совершенно уменьшаютъ ихъ дѣйствительное значеніе. Настоящая статья до нѣкоторой степени можетъ служить для установленія болѣе правильнаго взгляда на наши морскія силы. Но, будучи предназначена для журнала, служащаго органомъ нашего военно-сухопутнаго вѣдомства, статья эта, весьма естественно, не можетъ быть спеціальнымъ трактатомъ о нашихъ морскихъ силахъ: она служитъ только для поверхностнаго ознакомленія читателей съ нашимъ флотомъ.

Прил. Редакціи.

деній; только при такомъ сбытѣ подобныя государства могутъ рассчитывать на развитіе своей промышленности, слѣдовательно и на развитіе своего богатства и могущества. Исторія вполне подтверждаетъ все сказанное нами о важности морей для жизни отдѣльныхъ государствъ.

Но если въ экономическомъ и политическомъ отношеніяхъ столь выгодно обладаніе морскими берегами, то съ другой стороны, собственно военной, морскія границы представляютъ многія важныя невыгоды. Оборона ихъ всегда затруднительнѣе, чѣмъ оборона границъ сухопутныхъ, и, притомъ, требуетъ громадныхъ пожертвованій. Для защиты морскихъ границъ нужны, какъ и для сухопутныхъ, многочисленныя крѣпости и сухопутныя войска, со всѣми необходимыми для нихъ принадлежностями, да, сверхъ того, нужны еще и чрезмѣрные расходы по содержанію военныхъ портовъ, верфей и арсеналовъ, матеріальной части флота и личного его состава; притомъ же, самая служба во флотѣ такова, что требуетъ людей съ гораздо большею спеціальною подготовкою, чѣмъ служба въ сухопутныхъ войскахъ. Земледѣльца можно оторвать отъ сохи и послѣ двухъ, трехмѣсячнаго обученія поставить въ ряды арміи: изъ него выйдетъ не только сносный, но даже хорошій солдатъ; но изъ того же земледѣльца, никогда, быть можетъ, не выдавшаго не только моря, но и порядочной рѣки, врядъ ли выйдетъ даже и послѣ продолжительнаго обученія сносный матросъ, потому что для морской службы нужны люди, предварительно болѣе или менѣе ознакомившіеся съ той стихіей, на которой приходится имъ служить.

Впрочемъ, если обладаніе морскими берегами и представляетъ въ военномъ отношеніи большія затрудненія собственно для обороны государства, то затрудненія эти значительно могутъ быть уменьшены, если государство вполне пользуется съ выгодною для себя принадлежащими ему морями, имѣетъ на нихъ свой собственный купеческій флотъ, а на берегахъ этихъ морей населеніе, занимающееся такъ называемыми морскими промыслами. Тогда, по крайней мѣрѣ, въ этомъ населеніи и въ этомъ флотѣ найдется весьма важное подспорье для устройства обороны морскихъ береговъ и для образованія военнаго флота, который всегда будетъ первѣйшимъ и самымъ надежнымъ орудіемъ для защиты побережья. Если же государство, владѣющее морскими границами, не будетъ имѣть на своихъ побережьяхъ

ни населенія, способнаго къ мореплаванію, ни собственнаго купеческаго флота, то очевидно, что образованіе его морскихъ силъ будетъ крайне затруднительно, почти даже невозможно; а, между тѣмъ, все-таки образованіе этихъ силъ будетъ необходимо, если государство желаетъ поддержать свою политическую самостоятельность и значеніе, и тогда-то, для удовлетворенія такой необходимости, прійдется поневолѣ нести громадныя жертвы.

Поэтого-то всякое государство, владѣющее морскимъ прибрежьемъ, прежде всего должно стараться о созданіи своего собственнаго торговаго флота, о развитіи морскихъ промысловъ, которые бы приучили прибрежное населеніе къ службѣ на морѣ, и только тогда оно можетъ обратить свое полное вниманіе на усиленіе своихъ морскихъ силъ; тогда и образованіе этихъ силъ будетъ значительно облегчено, и онѣ принесутъ существенную пользу странѣ, не только защищая, въ случаѣ нужды, ея морскія границы, но и покровительствуя дальнѣйшему развитію ея торговаго мореплаванія. Короче сказать, между коммерческимъ и военнымъ флотомъ существуетъ весьма тѣсная взаимная связь, такъ что почти всегда упадокъ перваго ведетъ за собою затрудненія въ образованіи втораго.

Послѣ этого краткаго вступленія, взглянемъ на Россію—при какихъ именно обстоятельствахъ развивались ея морскія силы.

Россія обладаетъ огромнымъ протяженіемъ морскихъ береговъ; но различныя географическія и климатическія данныя дѣлаютъ омывающія ее моря крайне неудобными для полнаго развитія на нихъ русскаго коммерческаго флота. Вся сѣверная граница Россіи, омываемая Ледовитымъ океаномъ, вовсе не доступна для мореплаванія, за исключеніемъ лишь небольшой части, прилежащей къ Европейской Россіи, гдѣ навигація можетъ продолжаться не болѣе пяти мѣсяцевъ въ году. Затѣмъ Балтійское море тоже открыто для плаванія всего около семи мѣсяцевъ; въ Черномъ хотя навигація и не закрывается почти круглый годъ, но за то море это прилегаетъ къ частямъ Россіи, еще мало заселеннымъ и лишь недавно начавшимъ свое экономическое развитіе; почти то же самое, но въ болѣе обширномъ смыслѣ, можно сказать и о берегахъ Восточнаго океана, Приморской области Восточной Сибири. Притомъ, важнѣйшія для сношеній Россіи съ Европою моря, Балтійское и Черное, имѣютъ еще и тотъ важный недостатокъ, что выходы изъ нихъ

находятся въ рукахъ другихъ государствъ; только одно Бѣлое море и части Восточнаго океана представляются совершенно открытыми для Россіи морями, но они не могутъ имѣть перво-степенной важности для ея торговли, по ихъ отдаленности отъ средоточій наиболѣе заселенныхъ и промышленныхъ мѣстностей. Наконецъ, не лишне замѣтить, что и самыя свойства морей, омывающихъ Россію, свойства береговъ, незначительность удобныхъ гаваней и портовъ, все это должно было имѣть вліяніе на замедленіе развитія у насъ коммерческаго мореплаванія.

Кромѣ этихъ препятствій, существовали еще и другія, болѣе важныя, имѣвшія начало свое въ самой экономической жизни Россіи. Недостатокъ образованія, въ особенности технического, неумѣнье оцѣнивать истинныя свои выгоды и отсутствіе предприимчивости въ русскомъ купечествѣ, да и нѣкоторыя общественныя учрежденія, какъ, напримѣръ, между прочимъ, крѣпостное право, сильно замедляли у насъ развитіе морскихъ промысловъ, морскаго судостроенія и мореплаванія. Только въ одномъ Бѣломъ морѣ появился издавна чисто русскій коммерческій флотъ; но и онъ въ теченіе цѣлыхъ столѣтій нисколько не совершенствовался и только въ послѣднее время стали въ немъ появляться нѣкоторыя улучшенія, сообразныя съ современнымъ состояніемъ науки мореплаванія. Затѣмъ въ Балтійскомъ морѣ только Финляндцы имѣютъ хорошій и многочисленный купеческій флотъ, суда котораго зачастую совершаютъ заатлантическія плаванія и появляются на всѣхъ моряхъ земнаго шара. Но собственно русскія суда, какъ на Балтійскомъ, такъ и на Черномъ съ Азовскимъ моряхъ, преимущественно ограничиваются однимъ береговымъ, каботажнымъ, плаваніемъ. Чтобы дать понятіе о незначительности нашего коммерческаго флота, достаточно упомянуть, что въ немъ, въ 1859 году, считалось всего 1,416 судовъ, вѣстимостію въ 172,605 тоннъ (*), съ 10 — 11,000 матросовъ (**). Суда большею частію мелки; многія хотя и плаваютъ подъ русскимъ флагомъ, но въ дѣйствительности принадлежатъ Грекамъ. Неудивительно послѣ этого, что и участіе, принимаемое русскимъ флотомъ во внѣшней торговлѣ, крайне незначительно: такъ, напримѣръ, изъ общаго числа 8,941 судовъ, пришедшихъ въ навигацію 1858 года къ русскимъ

(*) Тонна равняется 60 пудамъ.

(**) «Руководство къ сравнительной статистикѣ» Г. Ф. Кольба, переводъ А. Корсака.

портамъ, только 860 было русскихъ, а наибольшее число, именно 1,757, английскихъ. Одна только Финляндія, какъ сказано было выше, имѣетъ свой собственный, довольно значительный флотъ, который особенно послѣ восточной войны сталъ быстро возрастать, такъ что въ 1860 году въ немъ считалось, безъ каботажныхъ, 485 судовъ, съ вмѣстимостію въ 116,566 тоннъ.

При столь незначительномъ развитіи у насъ торговаго мореплаванія, весьма естественно, что и наши морскія военныя силы не могли получить полнаго развитія. Онѣ существуютъ у насъ еще со временъ Петра Великаго, имѣютъ блестящее прошедшее, но, тѣмъ не менѣе, развитіе ихъ не столько было слѣдствіемъ и необходимостію экономической жизни Россіи, какъ преимущественно слѣдствіемъ правительственныхъ соображеній, основанныхъ на видахъ чисто политическихъ. При слабомъ участіи русскаго флага въ морской торговлѣ, при незначительности дальнихъ плаваній русскихъ судовъ, военный флотъ почти и не нуженъ былъ собственно для защиты нашего торговаго мореплаванія, но онъ являлся иногда необходимымъ для распространенія политическаго вліянія Россіи. Но какъ содержаніе флота требовало громаднхъ пожертвованій и какъ, притомъ, Россія почти постоянно всю силу свою считала лишь въ сухопутныхъ арміяхъ, то флотъ нашъ и создавался лишь тамъ, гдѣ онъ могъ быть поддержкою для нашихъ сухопутныхъ армій и гдѣ его присутствіе требовалось по политическимъ соображеніямъ. Такъ, при Петрѣ Великомъ, созданъ былъ сперва флотъ на Азовскомъ морѣ, для содѣйствія войскамъ при взятіи Азова; послѣ же взятія этой крѣпости онъ совершенно утратилъ все свое значеніе. Потомъ учрежденъ былъ балтійскій флотъ, для того, чтобы служить орудіемъ къ ослабленію Швеціи. Пока не была достигнута эта цѣль, балтійскій нашъ флотъ постоянно все усиливался, но какъ скоро опасность со стороны Швеціи миновалась, финансовыя расчеты взяли верхъ надъ политическими, и усиленіе флота прекратилось; корабли наши стали гнить въ гаваняхъ; для нихъ оказалось достаточнымъ и одного Кронштадтскаго порта, а Рогервикъ, который, по предположеніямъ Петра Великаго, долженъ былъ сдѣлаться важнымъ военнымъ портомъ, оставленъ совершенно. Такое положеніе дѣлъ продолжалось до Екатерины II, когда Россія окончательно убѣдилась въ безопасности со стороны Швеціи и когда взоры

правительства обратились въ другую сторону — на югъ. Сухопутныя войска наши отѣснили Турокъ за Днѣстръ, появился знаменитый греческій проектъ, Россія взяла на себя роль покровительницы христіанскихъ подданныхъ Турціи, и для исполненія всего этого оказался необходимымъ флотъ: и вотъ явились Херсонъ, Николаевъ, Севастополь, появился и нашъ черноморскій флотъ. Въ немъ, во все время его существованія, было, конечно, болѣе жизни, чѣмъ въ современномъ ему балтійскомъ флотѣ, но и онъ былъ чисто искусственнымъ созданиемъ, поддерживаемымъ преимущественно греческимъ, а не русскимъ элементомъ. Только разъ за все время своего полуторастолѣтняго существованія, именно при осуществленіи вооруженнаго нейтралитета, флотъ нашъ прямо былъ выдвинутъ для защиты собственно торговыхъ интересовъ, да и то не одной Россіи, а вообще всѣхъ нейтральныхъ державъ, не принимавшихъ участія въ войнѣ Англіи съ Сѣверо-Американскими Штатами. Конечно, героизмъ нашихъ морякомъ, врожденная русская удалъ и особенно замѣчательныя личности многихъ адмираловъ, стоявшихъ во главѣ нашего флота, давали ему возможность совершать время отъ времени многія блестящія дѣла; но, несмотря на это, флотъ нашъ не имѣлъ въ себѣ той жизненной силы, которая необходима для вполне прочнаго существованія его. Флотъ нашъ хотя и былъ многочисленъ, однако содержаніе его стоило чрезвычайно дорого, укомплектованіе личнаго состава было затруднительно, и въ сущности онъ былъ слабъ и по своему составу и по своимъ качествамъ. Восточная война вполне проявила это и указала на необходимость коренныхъ въ немъ преобразованій. Преобразованія сдѣлались необходимы какъ вслѣдствіе выяснившася вполне назначенія флота, такъ особенно вслѣдствіе перемѣны въ самомъ устройствѣ судовъ.

До восточной войны флотъ нашъ состоялъ болѣе чѣмъ изъ 520 судовъ разныхъ ранговъ, между которыми было 52 линейныхъ корабля и только около 60 пароходовъ, преимущественно транспортныхъ; общее число орудій на флотѣ простиралось до 6,000. Что же касается до личнаго состава нашихъ морскихъ силъ, то къ нему принадлежало до 92,000 человекъ, изъ которыхъ собственно только около половины было употребляемо для службы на судахъ, а другая половина считалась въ разныхъ береговыхъ командахъ: ластовыхъ и рабочихъ экипажахъ, портовыхъ, госпитальныхъ и другихъ ротахъ. Съ пер-

ваго взгляда подобное состояніе нашего флота кажется блестящимъ, но при ближайшемъ разсмотрѣніи оказывается, что корабли наши, по большей части, были уже ветхи и негодны къ продолжительной службѣ, экипажи состояли изъ людей неопытныхъ и почти не бывавшихъ въ дальнихъ плаваніяхъ; наконецъ, самый боевой флотъ состоялъ почти исключительно изъ однихъ только парусныхъ судовъ: паровыя суда, именно фрегаты-пароходы, только что начинали у насъ строиться въ концѣ сороковыхъ годовъ.

При такомъ состояніи своемъ флотъ нашъ могъ оказывать весьма важныя услуги Россіи въ войнахъ съ Турціею, могъ одерживать даже побѣды надъ турецкими эскадрами, но, очевидно, не въ состояніи былъ бороться съ флотами первостепенныхъ морскихъ державъ Европы. Въ лучшемъ положеніи находилась черноморская часть нашего флота, однако и она была слишкомъ слаба для того, чтобы противостать англо-французскимъ эскадрамъ, и должна была искать защиты въ Севастопольской гавани, гдѣ и была затоплена. Такая потеря, конечно, была крайне ощутительною для нашихъ морскихъ силъ и должна была имѣть вліяніе на ихъ уменьшеніе послѣ восточной войны. Съ другой стороны, еще во время этой войны признана была необходимость преобразованія нашего флота изъ паруснаго въ паровой, къ чему и приступлено было немедленно, несмотря на громадность военныхъ расходовъ. Такъ въ три года, въ 1854, 55 и 56, было построено новыхъ паровыхъ судовъ, не считая тимберованныхъ (*), болѣе чѣмъ на 7,000,000 р. сер., считая въ томъ числѣ и 75 паровыхъ канонирскихъ лодокъ, постройка которыхъ обошлась около 3,000,000 р. сер. Послѣ войны еще болѣе энергически приступлено было къ постройкѣ паровыхъ судовъ, а постройка парусныхъ почти вовсе прекращена; нѣкоторыя изъ прежнихъ парусныхъ тимберованы и снабжены паровымъ двигателемъ, наибольшее же число ихъ вовсе исключено изъ списковъ, за совершенною негодностію.

Виѣстѣ съ столь важнымъ преобразованіемъ матеріальной части нашего флота, обращено самое дѣятельное вниманіе и на улучшеніе личнаго состава, на возможно большее уменьшеніе численности береговыхъ командъ, на замѣну разныхъ казен-

(*) Тимберовкою судна называется такая перестройка его, при которой остается $\frac{1}{3}$, $\frac{1}{4}$, а иногда и меньшая, часть прежняго его корпуса, а все остальное поставляется совершенно новое.

ныхъ рабочихъ вольнонаемными и на доставленіе собственно флотскимъ чинамъ возможности пріобрѣтать опытность въ морскомъ дѣлѣ посредствомъ дальнихъ плаваній. Пріобрѣтеніе устій Амура и побережья Восточнаго океана, богатаго прекрасными природными гаванями, доставило самую лучшую къ тому возможность. Въ то же время, значительныя преобразования въ самомъ управленіи нашихъ морскихъ силъ, и особенно въ ихъ хозяйствѣ, принесли несомнѣнную пользу для нашего военнаго флота.

Такимъ образомъ, послѣ восточной войны, морскія силы наши начали возрождаться на совершенно новыхъ основаніяхъ. Но при перерожденіи ихъ неперемѣнно должны были встрѣтиться многія затрудненія; главнѣйшія изъ нихъ заключаются, во первыхъ, въ состояніи нашихъ финансовъ, не позволяющемъ произвести преобразование флота быстро и одновременно, а во вторыхъ въ недостаточномъ еще развитіи у насъ механическихъ заведеній и вообще въ недостаткѣ техниковъ. Самые матеріалы, имѣющіе первостепенную важность при постройкѣ новыхъ флотовъ, а именно всякаго рода металлы, хотя и имѣются у насъ въ достаточномъ количествѣ, но мѣста ихъ нахожденія и обработки слишкомъ удалены отъ тѣхъ мѣстъ, гдѣ преимущественно нужны они для постройки судовъ. Все это, безъ сомнѣнія, должно было противопоставлять развитію нашего флота немалыя трудности, такъ что, несмотря на шесть лѣтъ, прошедшихъ со времени окончанія восточной войны, флотъ нашъ по матеріальной своей части далеко еще не можетъ сравняться съ тѣмъ, чѣмъ онъ былъ прежде. Однакожь, нельзя не сознаться, что, несмотря на всѣ трудности, встрѣченныя въ дѣлѣ преобразования нашихъ морскихъ силъ, по устройству ихъ сдѣланы въ послѣднее время большіе успѣхи, и можно надѣяться, что современемъ нашъ флагъ снова займетъ видное мѣсто на моряхъ Европы, а главное—флотъ нашъ сдѣлается надежною силою для обезпеченія морскихъ границъ и морской торговли Россіи. Разсмотрѣніе настоящаго состава и организаціи нашихъ морскихъ силъ вполне убѣждаетъ въ этомъ.

Приступая къ обзору морскихъ силъ какого бы то ни было государства, нужно обратить преимущественное вниманіе на двѣ главныя части ихъ: на матеріальную часть и на личный составъ ихъ. Сообразно съ этимъ и мы расположимъ свое обозрѣніе морскихъ силъ Россіи.

Весь русскій флотъ въ настоящее время состоитъ изъ балтійскаго флота и пяти отдѣльныхъ флотилій: бѣломорской, каспійской, черноморской, сибирской и аральской. Затѣмъ особаго раздѣленія на дивизіи, какъ то было до восточной войны, не существуетъ, а, по мѣрѣ надобности, формируются каждый разъ особая эскадры.

По отчету директора Инспекторскаго Департамента Морскаго Министерства, къ 1 января 1862 года, въ нашемъ флотѣ состояло слѣдующее число всѣхъ готовыхъ судовъ:

ЗВАНІЯ СУДОВЪ.	Во флотѣ		Во флотиліяхъ:										Итого.			
	Балтій- скомъ.		Бѣло- морск.		Каспій- ской.		Черно- морск.		Сибир- ской.		Араль- ской.		Паров.	Парусн.		
	Паров.	Парусн.	Паров.	Парусн.	Паров.	Парусн.	Паров.	Парусн.	Паров.	Парусн.	Паров.	Парусн.				
Кораблей . . .	9	8	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9	8
Фрегатовъ . . .	9	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9	3
Корветовъ . . .	12	2	»	»	»	»	8	»	1	»	»	»	»	»	21	2
Клиперовъ . . .	10	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10	»
Шхувъ	4	2	»	1	4	1	13	2	1	2	»	»	2	»	22	10
Транспортовъ . .	2	4	»	2	1	1	1	7	2	2	»	»	»	»	6	16
Канонир. лодокъ.	77	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	78	»
Барказовъ и ка- теровъ	4	»	»	»	4	»	3	»	3	»	1	»	»	»	15	»
Пароходо-фрегатовъ.	8	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9	»
Яхтъ	3	5	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	4	5
Малыхъ пароходовъ.	14	»	3	»	8	»	10	»	7	»	1	»	»	»	43	»
Бриговъ	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
Тендеровъ	»	1	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	3
Баржъ морскихъ.	»	»	»	»	»	7	»	»	»	1	»	2	»	»	»	10
Итого .	152	26	4	4	17	9	36	11	15	5	2	4	226	59		

Кромѣ того, было строящихся 19 паровыхъ и 1 парусное судно; въ вышеприведенную таблицу не вошли еще старыя суда, отчисленные къ портамъ, пловучіе доки и вообще значительное число (болѣе 420) разныхъ портовыхъ, грузовыхъ и другихъ мелкихъ судовъ.

О дѣйствительномъ значеніи матеріальнаго состава флота можетъ дать нѣкоторое понятіе какъ количество его вооруженія, такъ и число паровыхъ силъ его двигателя. Разсматриваемый въ этихъ отношеніяхъ паровой нашъ флотъ имѣетъ слѣдующее число орудій и паровыхъ силъ:

	Орудій.	Силъ.
Въ балтійскомъ флотѣ	1,822	25,190
— бѣломорской флотиліи	18	375
— каспійской —	57	1,256
— черноморской —	170	4,594
— сибирской —	36	1,114
— аральской —	»	52
	<hr/>	<hr/>
Итого	2,103	32,581
Кромѣ того, на парусныхъ судахъ	1,314	
	<hr/>	<hr/>
Всего	3,417	

При этомъ считаемъ не лишнимъ замѣтить, что по одному числу паровыхъ силъ на судахъ трудно, почти невозможно, составить себѣ понятіе о количествѣ вооруженія этихъ судовъ: такъ, напримѣръ, у насъ есть корабли, имѣющіе машины въ 450 силъ и несущіе вооруженія до 80 орудій, и есть фрегаты въ 800 паровыхъ силъ, но имѣющіе не болѣе 57 орудій. Особенно суда новѣйшихъ построекъ снабжаются преимущественно весьма сильными машинами: такъ у насъ есть линейные корабли и фрегаты, снабженные машинами въ 800 силъ, вмѣсто прежнихъ 450 и 360 силъ; равномерно и въ судахъ низшихъ ранговъ новѣйшей постройки значительно увеличена сила ихъ двигателей.

Что касается собственно до калибра орудій, входящихъ въ вооруженіе нашихъ судовъ, то нельзя не замѣтить чрезвычайнаго ихъ разнообразія; впрочемъ, это недостатокъ не только одного нашего флота, а, кажется, рѣшительно всѣхъ флотовъ. Такъ у насъ встрѣчаются орудія 2 и 1½ пуд. бомбовыя, 68, 60, 36, 30, 24 и 12-фунт. пушки разныхъ конструкцій, каронады съ 96 до 8-фунт. калибра, 1 и ½ пуд. и 10 фунт. единороги, отъ 1 до 3-фунт. фальконеты, наконецъ мортиры отъ 5-пуд. до 8-фунт. кугорновой. Въ послѣднее же время поступили на флотъ и нарѣзные орудія 8-фунт. двухъ конструкцій и 4-фунт. мѣдныя полевые. Всего, не считая нарѣзныхъ орудій и мортиръ, у насъ считаются во флотѣ орудія 30 различныхъ калибровъ, начиная съ 9,65 дюйма до 2,08 дюйма. Всѣ орудія чугунныя, за исключеніемъ лишь единороговъ и каронадъ нѣкоторыхъ калибровъ, мортиръ и нарѣзныхъ орудій. Наиболѣе употребительный калибръ въ вооруженіи судовъ—60,

36 и 30-фунт. пушки; что же касается до мелкихъ калибровъ, то они преимущественно предназначаются для десантныхъ отрядовъ и входятъ въ полное вооруженіе только мелкихъ судовъ сибирской и каспійской флотилій.

Въ послѣднее время, какъ видно изъ отчетовъ по артиллерійскому управленію морскаго вѣдомства, обращено полное вниманіе на улучшеніе артиллерійскаго вооруженія судовъ. Производятся обширные опыты, по преимуществу въ совокупности съ сухопутнымъ вѣдомствомъ, надъ разными системами нарѣзныхъ орудій, особенно надъ армстронговыми и орудіями изъ литой стали полковника Обухова (*), а также составляются чертежи и предположенія о передѣлкѣ находящихся на службѣ чугунныхъ орудій въ нарѣзные. Какъ извѣстно, сухопутное вѣдомство приступило уже къ подобной передѣлкѣ, и нѣтъ никакого сомнѣнія, что вскорѣ подобная же передѣлка начнется и въ морскомъ вѣдомствѣ.

Изготовление орудій и къ нимъ снарядовъ для нашего флота производится на казенныхъ горныхъ заводахъ, а именно для Чернаго и Балтійскаго моря на олонецкихъ, а для Каспійскаго на уральскихъ; съ послѣднихъ же морское вѣдомство получаетъ и главную массу разныхъ металловъ, необходимыхъ для его разныхъ заводовъ и мастерскихъ. Орудія, снаряды и вообще артиллерійская принадлежность для судовъ сибирской флотиліи обыкновенно заготовляются въ балтійскихъ портахъ и отсюда отправляются къ устьямъ Амура, по большей части на вольнонаемныхъ судахъ, вмѣстѣ съ тяжестями кораблестроительнаго и комиссаріатскаго вѣдомствъ.

Но знаніе одного вооруженія судовъ и количества движущей ихъ силы далеко не можетъ дать полнаго понятія о достоинствѣ матеріальнаго состава флота: весьма важно знать также время постройки судовъ, что дастъ понятіе о продолжительности ихъ службы, слѣдовательно и о большей или меньшей годности ихъ къ службѣ. Въ этомъ отношеніи флотъ нашъ, особенно паровой, можетъ назваться еще весьма молодымъ. Наибольшее число судовъ нашего флота было построено въ 1855 и 1856 годахъ, считая въ томъ числѣ и всѣ паровыя канонирскія лодки, постройка которыхъ была вызвана необходимостію охраненія балтійскаго побережья. Вообще же изъ чис-

(*) Стальные орудія, заказываемыя для нашего флота—5 и 6-ти-дюймоваго калибра; они изготовляются на Князе-Михайловской Златоустовской фабрикѣ.

ла находящихся на службѣ въ настоящее время судовъ, какъ парусныхъ, такъ и паровыхъ, всего только не болѣе 70 судовъ построены ранѣе 1853 года; затѣмъ наибольшая часть паровыхъ судовъ низшихъ ранговъ построена во время восточной войны и въ первые годы послѣ нея; но за то послѣ войны преимущественно начинается постройка паровыхъ линейныхъ кораблей и большихъ фрегатъ, которые по своей величинѣ, а отчасти даже по своему артиллерійскому вооруженію, могутъ равняться съ прежними линейными кораблями. Такъ въ періодъ времени съ 1857 — 1862 годъ были построены 135-й-пушечные корабли «Синопъ» и «Цесаревичъ» и 141-й-пушечный «Императоръ Николай I». Первые два имѣютъ двигателя въ 800, а послѣдній въ 600 силъ. Что же касается до построенныхъ въ это время фрегатъ, то между ними первое мѣсто занимаетъ великолѣпный фрегатъ «Генераль-Адмиралъ», построенный въ Америкѣ, имѣющій машину въ 800 силъ и вооруженіе въ 70 орудій; вслѣдъ за нимъ идутъ построенные уже у насъ 800-сильные фрегаты: «Олеги» (57 орудій), «Александръ Невскій» (51 орудіе), «Дмитрій Донской» (51 орудіе), и строящіеся «Севастополь» (58 орудій) и «Петропавловскъ» (58 орудій). Итакъ, хотя число паровыхъ судовъ, построенныхъ въ послѣдніе четыре года, и незначительно, но по числу паровыхъ силъ и орудій, имѣющихся на нихъ, они составляютъ около одной трети нашего пароваго флота; если же принять во вниманіе всѣ паровыя суда, построенныя въ 1856 и 1857 годахъ, то окажется, что большая половина нашего пароваго флота совершенно еще нова и находится на службѣ не болѣе пяти, шести лѣтъ.

Что же касается до мѣстъ постройки судовъ нашего флота и того, какими средствами они строены, то вообще постройка производится на казенныхъ верфяхъ въ Петербургѣ (*), Кронштадтѣ, Архангельскѣ, Астрахани, Николаевѣ, на адмиралтейскихъ ижорскихъ заводахъ, на казенномъ Камско-воткинскомъ заводѣ, на частныхъ верфяхъ Финляндіи и за границею: въ Англіи, Америкѣ, Швеціи, Бельгіи, въ Гамбургѣ и во Франціи. На казенныхъ верфяхъ постройка производится или вполнѣ казенными средствами, т. е. казенными мастерскими и изъ матеріаловъ адмиралтействъ, или же съ подряда, при чемъ подрядчикъ пос-

(*) Въ трехъ мѣстахъ: на Охтѣ, въ Новомъ Адмиралтействѣ и на Галерномъ островѣ.

твляеть всѣ или только часть своихъ матеріаловъ и рабочихъ. Въ послѣднее время, при постройкахъ судовъ на казенныхъ верфяхъ изъ адмиралтейскихъ матеріаловъ, стали употреблять и вольнонаемныхъ рабочихъ.

Наиболѣе значительныя работы по военному судостроенію производятся въ Петербургѣ и Кронштадтѣ, потомъ въ Николаевѣ, а прежде производились и въ Архангельскѣ; но, съ упраздненіемъ въ Архангельскѣ военнаго порта, въ немъ прекращена и постройка новыхъ судовъ. Заказы судовъ на частныхъ заводахъ и за границею особенно увеличились съ усиленіемъ значенія желѣзныхъ и броненосныхъ судовъ; на частныхъ же заводахъ и за границею производятся обширные заказы машинъ для паровыхъ судовъ, такъ какъ дѣятельность по этой части казенныхъ заводовъ ижерскихъ и кронштадтскаго пароходнаго не въ состояніи удовлетворить всѣмъ потребностямъ нашего пароваго флота. Но при этомъ нельзя не замѣтить, что Морское Министерство преимущественно старается о развитіи дѣятельности нашихъ частныхъ заводчиковъ. Въ этихъ видахъ состоялось даже Высочайшее повелѣніе о заказѣ непременно въ Россіи тѣхъ судовъ и машинъ, которыя могутъ быть сдѣланы здѣсь, а не за границею. На этомъ основаніи Морское Министерство почти большую часть своихъ заказовъ дѣлаеть нашимъ заводчикамъ, тѣмъ болѣе, что при заказахъ за границею приходится намъ нести нѣкоторую потерю при переводѣ денегъ, — потерю, которая, при низкомъ курсѣ, съ банкирскими издержками составляетъ не менѣе 10%. Подобное предпочтеніе нашихъ заводчиковъ передъ заграничными, хотя бы и съ нѣкоторыми денежными потерями, особенно необходимо и для того, чтобы, поддерживая наши механическіе заводы постоянными заказами, можно было воспользоваться ихъ содѣйствіемъ въ военное время; наконецъ, давая этимъ заводамъ постоянную, по мѣрѣ надобностей морскаго вѣдомства, работу, можно требовать отъ нихъ и пониженія цѣны на ихъ издѣлія.

Изъ частныхъ нашихъ заводчиковъ, работающихъ для флота, наиболѣе заказовъ получаютъ петербургскіе заводчики Бердъ, Нобель, Карръ и Макферзенъ, заводы генерала Мальцева, помѣщика фонъ-Бенкендорфа и Нижегородская машинная фабрика. Многіе заказы дѣлаются также и Камско-воткинскому казенному заводу. Однако наиболѣе значительныя работы, особенно по

изготовленію многосильныхъ машинъ, производятся на ижорскихъ адмиралтейскихъ заводахъ, на которыхъ, между прочимъ, заказаны и 800-сильныя машины для фрегатовъ «Александръ Невскій» и «Севастополь».

Къ совокупной дѣятельности казенныхъ и частныхъ заводовъ пришлось обратиться также и въ дѣлѣ постройки для нашего флота броненосныхъ судовъ, которыя, безъ сомнѣнія, современемъ совершенно замѣнятъ собою большія военныя суда. Еще осенью прошлаго года спущено было на воду *первое броненосное судно, построенное въ Россіи*: это небольшая канонерская лодка «Опытъ», имѣющая машину въ 70 силъ и вооруженная однимъ 60-фунтовымъ № 1 орудіемъ. Лодка эта построена въ С.-Петербургѣ, на заводѣ Карра и Макферзена, а желѣзныя плиты для нея изготовлялись на ижорскихъ и на кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ. Послѣ того заказана еще въ Англіи винтовая, окованная пловучая батарея съ механизмомъ въ 300 силъ, а для изученія на практикѣ въ Англіи же новаго желѣзнаго судостроенія и особенно изготовленія плитъ для брони военныхъ судовъ командированы два офицера, кондукторъ и одинъ унтеръ-офицеръ, съ пятью мастеровыми.

Въ то же время, какъ видно изъ отчета по Кораблестроительному Департаменту за 1861 годъ, съ Высочайшаго разрѣшенія, идутъ переговоры со строителемъ желѣзныхъ судовъ въ Ньюкестлѣ г. Митчелемъ о постройкѣ имъ въ С.-Петербургѣ точно такой же желѣзной окованной пловучей батареи, какая заказана нашимъ правительствомъ въ Англіи обществу Темзенскаго кораблестроительнаго завода. Виѣстѣ съ тѣмъ на Галерномъ островкѣ предполагается возвести сооруженія и устроить приспособленія, необходимыя для постройки окованныхъ судовъ; а для изготовленія желѣза, потребнаго для постройки этихъ судовъ, является необходимость устроить на адмиралтейскихъ ижорскихъ заводахъ, согласно съ прежнимъ предположеніемъ, особый желѣзо-проволочный и желѣзо-прокатный заводъ.

Обратимся теперь къ личному составу нашихъ морскихъ силъ.

По отчету директора Инспекторскаго Департамента Морскаго Министерства за 1861 годъ, во всѣхъ командахъ, учрежденіяхъ и заведеніяхъ морскаго вѣдомства къ 1 января 1862 года состояло:

	Адмираловъ и генераловъ.	Штабъ и оберъ-офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.
Въ боевой части флота	17	1,504	26,317
— береговыхъ командахъ	»	225	17,902
— резервномъ флотѣ (*), въ безсрочномъ отпуску, на коммерческихъ судахъ (**), и на службѣ въ другихъ вѣдомствахъ	28	730	»
Въ Морскомъ Министерствѣ, портовыхъ управленіяхъ и учебныхъ заведеніяхъ	47	536 (***)	1,752
Для разныхъ надобностей по строительной части:			
Корпуса корабельныхъ инженеровъ	1	18	»
Корпуса инженеровъ морской строительной части	»	25	»
Итого	93	3,038	45,971

Кромѣ того: классныхъ чиновниковъ 989.

Гардемариновъ и кондукторовъ 376.

Слѣдовательно, общее число всѣхъ чиновъ нашего флота менѣе 50,000 человекъ, что, конечно, представляетъ значительное уменьшеніе съ прежнимъ составомъ его до восточной войны. Но уменьшеніе это преимущественно пало на береговыя команды, изъ которыхъ многія вовсе упразднены; въ другихъ же положено начало замѣны казеннослужащихъ вольнонаемными людьми.

Собственно боевая часть флота состоитъ изъ одного гвардейскаго, 30 флотскихъ, одного финскаго, трехъ сводныхъ флотскихъ экипажей и одной роты аральской флотиліи. Къ каждому экипажу приписано нѣсколько судовъ, и затѣмъ штатное число людей въ экипажахъ опредѣляется мѣрою дѣйствительной потребности въ нихъ на судахъ. Есть экипажи, къ

(*) Резервный флотъ учрежденъ въ 1859 году преимущественно въ видахъ сокращенія береговыхъ командъ. Зачисляемые въ резервъ не несутъ никакой службы, не пользуются производствомъ въ чины, но получаютъ жалованье по младшему окладу сравнительно съ состоящими на службѣ.

(**) Увольняемые изъ флота, для службы на коммерческихъ судахъ, жалованья не получаютъ, но сохраняютъ производство въ чины и, въ случаѣ призыва, должны явиться на государственную службу.

(***) Въ томъ числѣ 40 штабъ и оберъ-офицеровъ, прикомандированныхъ къ учебнымъ заведеніямъ морскаго вѣдомства за ранами.

которымъ приписано по одному лишь линейному кораблю, при другихъ же просто по нѣскольку мелкихъ судовъ; оттого и штатное число людей въ экипажахъ неодинаково: есть экипажи, имѣющіе болѣе 1,000 человекъ, въ другихъ же не болѣе 200; финскій экипажъ, комплектуемый вербовкою изъ уроженцевъ Финляндіи, въ мирное время имѣетъ только кадры въ составѣ 4 офицеровъ и 100 нижнихъ чиновъ. Что же касается до трехъ сводныхъ флотскихъ экипажей, то они образованы изъ кадровъ прежнихъ 12 черноморскихъ экипажей (съ № 29 до № 43 включительно).

Всѣ экипажи дѣлятся въ хозяйственномъ отношеніи на четыре роты и заключаютъ въ своемъ составѣ, кромѣ флотскихъ офицеровъ, нѣкоторое число офицеровъ корпусовъ артиллерійскаго, штурманскаго и инженеръ-механиковъ (*), а также и нѣкоторое число шкиперовъ, комиссаровъ, артиллерійскихъ содержателей и чиновъ медицинскаго вѣдомства. Число всѣхъ этихъ чиновъ въ экипажахъ зависитъ отъ мѣры потребности въ нихъ на судахъ, приписанныхъ къ экипажу, и опредѣлено для каждаго рода судовъ особыми табелями. Сравнивая вообще наличное число офицеровъ какъ флотскихъ, такъ и корпусовъ съ дѣйствительною въ нихъ потребностію, оказывается нѣкоторый некомплектъ, а именно недостаетъ 231 флотскихъ офицеровъ, 101 корпуса штурмановъ и 80 инженеръ-механиковъ. Но некомплектъ этотъ, въ случаѣ надобности, можетъ быть пополненъ офицерами, зачисленными въ резервъ, состоящими на коммерческихъ судахъ, также гардемарины и кондукторами.

Береговія команды состоятъ изъ слѣдующихъ частей: 4 ластовые и 11 рабочихъ экипажей, по четыре роты въ каждомъ; 7 арсенальныхъ и одна лабораторная рота; 10 портовыхъ, 1 маячная, 7 госпитальныхъ ротъ и 6 музыкантскихъ хоровъ въ главнѣйшихъ военныхъ портахъ. Команды эти имѣютъ слѣдующія назначенія: рабочіе экипажи предназначаются для судостроительныхъ работъ въ портахъ и, по числительности въ нихъ людей, составляютъ половину всего состава береговыхъ командъ (98 офицеровъ и 8,932 нижнихъ чиновъ); нижними чинами ластовыхъ экипажей и портовыхъ ротъ комплектуются портовые

(*) Прежде офицеры морской артиллеріи и штурманскіе составляли особые корпуса, не входили въ составъ флотскихъ экипажей и подчинялись особымъ инспекторамъ; теперь они включены въ штатный составъ экипажей, хотя и сохранили свою особую форму.

суда во время навигаціи, а также чины эти составляютъ прислугу въ казенныхъ зданіяхъ, назначаются въ вахтера и деньщики, стоятъ на часахъ при портовыхъ судахъ, блокшифахъ, магазинахъ и складахъ, посылаются на валовыя работы и наконецъ составляютъ госпитальную и маячную прислугу. Что касается до прочихъ командъ, то назначеніе ихъ видно изъ самаго ихъ названія. Въ прежнее время существовали еще военно-рабочія, конюшенныя портовые, служительскія, писарскія и другія роты и команды; но всѣ онѣ уничтожены въ послѣднее время, чрезъ что числительность людей въ береговыхъ командахъ въ послѣдніе два года сократилась болѣе чѣмъ на 6,200 человѣкъ.

Но и настоящую числительность береговыхъ командъ полагается еще болѣе сократить, упразднивъ рабочіе экипажи и замѣнивъ ихъ постоянными адмиралтейскими мастеровыми морскаго вѣдомства, которые будутъ комплектуемы вольнымъ наймомъ. Для облегченія же возможности найма будущихъ адмиралтейскихъ мастеровыхъ, въ портовые мастерскія и на ижорскіе заводы принимаются мальчики для обученія разнымъ мастерствамъ, съ тѣмъ, чтобы они, по окончаніи пятилѣтняго ученія, могли оставаться, если пожелаютъ, при заводахъ и мастерскихъ, въ качествѣ вольнонаемныхъ. Такихъ учениковъ въ прошломъ году считалось до 350 человѣкъ. Вообще морское вѣдомство неуклонно стремится къ замѣщенію казеннослужащихъ въ береговыхъ командахъ вольнонаемными, что, доставляя облегченіе для всей массы населенія, отбывающаго рекрутскую повинность, даетъ въ то же время и морскому вѣдомству возможность имѣть людей, знающихъ основательно свое дѣло, и производить имъ плату, соответствующую ихъ искуству.

Посмотримъ теперь, какъ различныя части морскаго вѣдомства распределены по разнымъ морямъ, омывающимъ Россію. Выше мы уже сообщили, что всѣ морскія силы наши состоятъ изъ балтійскаго флота и нѣсколькихъ отдѣльныхъ флотилій. Весьма естественно, что наибольшее число командъ сосредоточено въ Балтійскомъ морѣ. И дѣйствительно, къ балтійскому флоту принадлежатъ слѣдующія части (*):

1) Гвардейскій экипажъ съ ластовою полуротою.

(*) Сюда же включены и части морскаго вѣдомства, находящіяся на ижорскихъ заводахъ.

2) Финскій и 27 флотскихъ экипажей (съ №№ 1 до № 26 включительно и № 28).

3) Ластовыхъ: два полные экипажа (№№ 1 и 2) и двѣ роты № 3 ластоваго экипажа.

4) 7 рабочихъ экипажей (№ 1 — № 7).

5) 4 арсенальные и одна лабораторная рота.

6) 5 портовыхъ и одна маячная рота.

7) Три госпитальные роты и одинъ музыкантскій береговой хоръ (кронштадтскій).

Во всѣхъ этихъ частяхъ болѣе 33,000 человекъ, что составляетъ изъ общаго числа личнаго состава нашихъ морскихъ силъ до 68%, при чемъ собственно боевая сила балтійскаго флота составляетъ около $\frac{3}{5}$ всего его состава, а вспомогательная, хотя и весьма значительная, около $\frac{2}{5}$ всего балтійскаго флота и болѣе 73% общаго числа всѣхъ береговыхъ командъ; но это есть прямое слѣдствіе того, что на Балтійскомъ морѣ сосредоточены всѣ главнѣйшія техническія заведенія нашихъ адмиралтействъ. Первое мѣсто между военными портами этого моря занимаетъ Кронштадтъ, который, вмѣстѣ съ С.-Петербургомъ, составляетъ какъ бы одинъ главный, чрезвычайно важный опорный пунктъ для всего нашего флота. Въ этихъ двухъ портахъ сосредоточены главнѣйшія средства, необходимыя для существованія нашего флота; въ нихъ хранятся главные запасы по кораблестроительной, артиллерійской и комиссаріатской частямъ, доставляемые сюда изъ самыхъ отдаленныхъ мѣстностей Россіи; здѣсь производятся наиболѣе значительныя работы; наконецъ въ этихъ же портахъ находятся и важнѣйшія верфи и заводы: кронштадтскіе пароходный, канатный и лѣсопильный и два с.-петербургскіе лѣсопильные завода; близости же къ С.-Петербургу и по удобству сообщенія съ нимъ, можно почти считать принадлежащими къ С.-Петербургскому порту и обширные ижорскіе адмиралтейскіе заводы, заключающіе въ себѣ собственно нѣсколько заводовъ (чугуннолитейный, мѣдиплющильный и др.) и разныхъ мастерскихъ.

Затѣмъ въ другихъ военныхъ портахъ Балтійскаго моря, въ Ревелѣ и Свеаборгѣ, имѣются только нѣкоторыя мастерскія для необходимыхъ починокъ судовъ и запасы преимущественно для текущаго довольствія флота; но въ прошедшемъ году составлено соображеніе объ устройствѣ и въ этихъ портахъ механическихъ мастерскихъ.

Черноморская флотилія состоитъ изъ трехъ сводныхъ флотскихъ экипажей, 4 ластоваго, 11 рабочаго экипажа, 1 арсенальной, 5 портовыхъ и 2 госпитальныхъ ротъ и 2 музыкантскихъ хоровъ, всего около 7,600 человекъ, изъ числа которыхъ боевая часть составляетъ нѣсколько болѣе 61%. Управление черноморскою флотиліею, а равно и всѣ необходимые для нея запасы и средства сосредоточены въ Николаевскомъ портѣ, на Бугѣ, при которомъ, кромѣ разныхъ адмиралтейскихъ заведеній для постройки и починки судовъ, имѣются лѣсопильный, канатный и литейный заводы, а также мастерскія: механическая, машинная и желѣзнаго судостроенія. Въ прежнее время въ Николаевѣ были и большія помѣщенія для чиновъ морскаго вѣдомства, но когда послѣ восточной войны всѣ эти зданія признаны были излишними, то, по Высочайшему повелѣнію, они обращены въ даръ отличившимся и пострадавшимъ въ послѣднюю войну лицамъ черноморскаго вѣдомства.

Кромѣ Николаевского порта, необходимость постоянного содержанія части черноморской флотиліи у кавказскихъ береговъ заставляетъ имѣть еще двѣ морскія станціи, именно въ укрѣпленіи Константиновскомъ и въ Сухумъ-Кале; въ Севастопольскомъ же портѣ производятся только работы по очисткѣ тамошняго рейда (*), но въ немъ нѣтъ никакихъ казенныхъ мастерскихъ; есть только нѣкоторые магазины для храненія разныхъ запасовъ.

Въ каспійской флотиліи числятся два флотскіе экипажа (№№ 44 и 45) и 10-й рабочій экипажъ; при 44-мъ экипажѣ состоитъ артиллерійская рота и хоръ музыкантовъ. Всего въ Каспійскомъ морѣ до 3,750 человекъ, въ числѣ которыхъ береговья команды составляютъ менѣе 25 проц. Главный портъ каспійской флотиліи — Астрахань, имѣющій, кромѣ разныхъ адмиралтейскихъ заведеній, и механической заводъ. Въ послѣднее время производятся работы по устройству адмиралтейства и механическаго завода при Бакинскомъ портѣ, на Байловомъ мысу. Кромѣ того, каспійская флотилія имѣетъ морскую станцію у персидскаго города Астрабада, на островѣ Ашуръ-аде.

Въ бѣломорской флотиліи, съ упраздненіемъ Архангельскаго главнаго порта, остались только суда для мѣстной службы. Поэтому въ этой флотиліи числится лишь нѣсколько флотскихъ

(*) Работы эти производилсь Американцемъ Гоуэномъ; но, вслѣдствіе его несправности, имѣется въ виду передать ихъ частной компаніи изъ мѣстныхъ обывателей.

офицеровъ и двѣ роты ластоваго № 3 экипажа, арсенальная рота, музыкантскій хоръ и два рабочіе экипажа (№№ 8 и 9).

Съ упраздненіемъ Архангельскаго порта и имѣвшихся при немъ заводовъ — Ширшемскаго механическаго, канатнаго и лѣсопильнаго — находящіеся въ Архангельскѣ рабочіе экипажи будутъ тоже упразднены, такъ что вполне въ Архангельскѣ сохранится только гидрографическая часть и управленіе маяками и лоціей. Всего въ бѣломорской флотиліи имѣется до 2,500 человекъ, исключительно однихъ береговыхъ командъ.

Къ сибирской флотиліи принадлежатъ 27-й флотскій экипажъ, двѣ только что еще формируемыя госпитальныя роты и музыкантскій хоръ въ г. Николаевскѣ, средоточіи управленія сибирскою флотиліей и устроиваемыхъ портовъ Восточнаго океана. Всего въ этой флотиліи до 1,400 чиновъ, изъ числа которыхъ самая незначительная часть принадлежитъ къ береговымъ командамъ, такъ какъ адмиралтейскія учрежденія только что еще зарождаются здѣсь.

Точно также только что формируется аральская флотилія, состоящая пока изъ одной флотской некомплектной роты и имѣющая средоточіе своего управленія на Сыръ-Дарьѣ, въ портѣ № 1 (Казаля).

Комплектованіе всѣхъ частей морскаго вѣдомства производится рекрутами изъ особо назначенныхъ на этотъ предметъ губерній, преимущественно приморскихъ или прилежащихъ къ водянымъ сообщеніямъ, а именно: для балтійскаго флота изъ губерній Архангельской, Олонекской, Эстляндской, Повгородской, С.-Петербургской, Вологодской, Костромской, Ярославской; для черноморскаго: изъ Таврической, Херсонской, Екатеринославской, Астраханской и изъ приволжскихъ уѣздовъ Саратовской; для каспійскаго изъ Астраханской. Но только изъ Астраханской и Архангельской губерній берутъ во флотъ всѣхъ рекрутовъ безъ исключенія; изъ прочихъ же во флотъ берутся рекруты за выборомъ подлежащаго числа для гвардіи, кавалеріи и артиллеріи.

Впрочемъ, порядокъ этотъ существовалъ прежде; съ 1856 года наборовъ вовсе не производилось, а флотъ, и то только одна боевая часть его, укомплектовывался лишь отпускными, которыхъ въ морскомъ вѣдомствѣ имѣлось къ 1 января 1862 года до 7,200 нижнихъ чиновъ. Береговыя же команды комплектовались за это время только вольнымъ наймомъ.

Что же касается до укомплектованія флота офицерами и раз-

ными должностными лицами, то для этого имѣются особыя учебныя заведенія морскаго вѣдомства, преобразовываемыя въ настоящее время на болѣе рациональныхъ и согласныхъ съ современными потребностями началахъ. Хотя при такомъ преобразованіи и уменьшилось число воспитанниковъ въ нихъ, но можно смѣло надѣяться, что современемъ флотъ нашъ будетъ получать офицеровъ болѣе и лучше подготовленныхъ къ своей спеціальной службѣ, чѣмъ прежде.

Судя по отчету директора Инспекторскаго Департамента Морскаго Министерства за 1861 годъ, состояніе командъ морскаго вѣдомства какъ по строевой, такъ и по хозяйственной частямъ находится въ надлежащемъ порядкѣ. Что же касается до образованія чиновъ морскаго вѣдомства, то его можно раздѣлить на боевое и умственное, относя къ первому приобрѣтеніе опытности въ морскомъ дѣлѣ, въ стрѣльбѣ и въ гимнастикѣ.

Опытными въ морскомъ дѣлѣ признано считать тѣхъ чиновъ, которые были или находятся въ дальнихъ плаваніяхъ, полагая, что эти чины имѣютъ всѣ средства для приобрѣтенія опытности. Число такихъ чиновъ въ боевой части нашего флота постоянно увеличивается, благодаря усилившимся въ послѣднее время, съ приобрѣтеніемъ портовъ на Восточномъ океанѣ, дальнимъ плаваніямъ. Такъ къ 1 января 1862 года въ балтійскомъ флотѣ, черноморской и сибирской флотиліяхъ число опытныхъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ составляло 45 проц. изъ общей массы; въ концѣ же 1860 года средній процентъ опытныхъ офицеровъ былъ 42, а нижнихъ чиновъ 30.

Для обученія морскихъ чиновъ стрѣльбѣ существуютъ учебный артиллерійскій корабль (*) и особая морская команда при офицерской стрѣлковой школѣ въ Царскомъ Селѣ. Для гимнастическихъ занятій существовала съ 1858 года гимнастическая команда балтійскаго флота; но такъ какъ она не вполне удовлетворяла своему назначенію, то положено ее замѣнить особымъ военно-морскимъ гимнастическимъ заведеніемъ, которое будетъ предназначено только для приготовления для флота учителей гимнастики изъ нижнихъ чиновъ.

Что касается до умственного образованія, то, въ видахъ его развитія, читаются для офицеровъ зимою публичныя лекціи, за-

(*) До нынѣшняго года учебнымъ артиллерійскимъ кораблемъ былъ 84-хъ-пушечный корабль «Прохоръ»; но, за негодностію его, онъ замѣненъ 81-пушечнымъ кораблемъ «Гангудъ».

водятся библіотеки, командируются офицеры за границу для изученія разныхъ производствъ и для собиранія свѣдѣній объ улучшеніяхъ въ морскомъ дѣлѣ. Наконецъ, употребляются всевозможныя мѣры для распространенія грамотности между нижними чинами, хотя, надо сказать правду, мѣры эти не принесли еще особенно блистательныхъ результатовъ: такъ, по свѣдѣніямъ за послѣдніе годы, число грамотныхъ нижнихъ чиновъ во флотѣ не превышало 25 проц. общаго числа.

Но если умственное развитіе нижнихъ чиновъ флота и составляетъ еще многого желать, то, съ другой стороны, улучшеніе матеріальнаго ихъ быта сдѣлало большіе успѣхи. Лучшее фактическое подтвержденіе этого можно найти въ отчетахъ по медицинской части морскаго вѣдомства. Дѣйствительно, въ прежнее время во флотѣ умиралъ 1 изъ 25,5 человекъ общаго числа нижнихъ чиновъ; по послѣднимъ же отчетамъ умиралъ въ 1859 г.—1 изъ 46,4, въ 1860 г.—1:62,50, въ 1861 г.—1:68,47 человекъ. Въ то же время значительно уменьшилась и болѣзненность.

«Причины видимаго улучшенія годъ отъ году состоянія здоровья чиновъ морскаго вѣдомства — сказано въ отчетѣ за 1861 годъ генералъ-штабъ-доктора флота — заключаются въ болѣе благопріятныхъ физическихъ и моральныхъ условіяхъ, въ которыхъ находится нынѣ матросъ и которыя дѣлаются все лучше и лучше. Сбереженіе силъ людей уменьшеннымъ употребленіемъ ихъ для тяжелыхъ работъ, возстановленіе силъ послѣ трудовъ улучшенною пищею, при достаточномъ отдыхѣ, болѣе приспособленная одежда къ защитѣ отъ холода и зноя, болѣе просторное и удобное помѣщеніе, болѣе разумно и тщательно принимаемая къ быту ихъ общія и частныя гигиеническія правила, всегда благовременно оказываемое медицинское пособіе заблѣвающимъ, наконецъ болѣе гуманное обращеніе и стремленіе начальниковъ къ развитію и нравственной стороны ихъ меньшей братии, — вотъ, сваченныя въ общихъ чертахъ, обстоятельства, которымъ обязано морское вѣдомство уменьшеніемъ болѣзненности и смертности между нижними чинами своими. Къ этому способствуетъ еще и отсутствіе рекрутовъ въ послѣдніе годы и отсутствіе эпидемій.»

Отсутствіе рекрутовъ за послѣдніе годы особенно весьма важно для флота, какъ потому, что оно имѣетъ вліяніе на уменьшеніе болѣзненности и смертности, такъ и по вліянію

вообще на улучшение состоянія боеваго образованія флота. Только что поступившій рекрутъ, примѣрно въ первые три года, даже въ пять лѣтъ своей службы, бываетъ въ тягость для нашего флота: онъ не успѣлъ еще ни свыкнуться съ своимъ новымъ положеніемъ, ни окрѣпнуть въ силахъ, ни познакомиться съ своими служебными обязанностями; только въ періодъ своей службы съ 6 до 14-лѣтняго срока онъ дѣлается вполне опытнымъ матросомъ. Поэтому-то, конечно, весьма выгодно для флота, какъ въ боевомъ, такъ и въ гигиеническомъ отношеніи, чтобы число новослужащихъ въ немъ было возможно меньшее сравнительно съ старослужилыми. Въ этомъ отношеніи флотъ нашъ, въ настоящее время, находится въ самомъ благопріятномъ положеніи, такъ какъ за 1861 годъ въ немъ было:

Выслужившихъ отъ	1 до	5 лѣтъ	1,952	челов.
—	—	6 — 10	25,039	—
—	—	11 — 14	12,566	—
—	—	15 — 20	8,566	—

Люди послѣдней категоріи дослуживаютъ свой 20-лѣтній срокъ на основаніи прежнихъ положеній, какъ поступившіе на службу ранѣе 8 сентября 1859 года. Поступающіе же на службу послѣ этого числа обязаны во флотѣ только 14-лѣтнею службою.

Столь значительное сокращеніе срока обязательной службы, вмѣстѣ съ разными мѣрами по улучшенію матеріальнаго быта чиновъ морскаго вѣдомства, должно было оказать вліяніе не только на улучшеніе состоянія ихъ здоровья, но и на улучшеніе ихъ нравственности, что выразилось въ уменьшеніи преступности во флотѣ, и особенно въ уменьшеніи побѣговъ. Слѣдующая таблица подтверждаетъ это.

Отношеніе къ общей числительности нижнихъ чиновъ:

	Бѣжавшихъ.	Подсудимыхъ.
Въ 1857 году. . . .	1:201	1:106
— 1858 —	1:279	1: 99
— 1859 —	1:225	1:106
— 1860 —	1:328	1:117
— 1861 —	1:422	1:122

Цифры эти слишкомъ ясны, чтобы распространяться еще объ ихъ значеніи.

Весьма естественно, что, при значительныхъ преобразованіяхъ, совершенныхъ въ послѣднее время какъ по улучшенію матеріальной части нашего флота, такъ и по улучшенію матеріальнаго быта служащихъ въ морскомъ вѣдомствѣ, и самый итогъ смѣтныхъ расходовъ Морскаго Министерства долженъ былъ значительно измѣниться. И дѣйствительно, несмотря на значительное уменьшеніе личного состава нашихъ морскихъ силъ, суммы, ежегодно ассигнуемыя на ихъ содержаніе, значительно увеличились; а именно съ 12,500,000 — 17,000,000 р. сер. (за года съ 1854 — 1858) онѣ возрасли до 21,397,000 въ прошломъ году, и только вслѣдствіе сокращенія въ нынѣшнемъ году внутренняго плаванія и увеличенія отпускныхъ онѣ установились на 1862 годъ въ 19,000,000 р. сер.

Какъ по прежнимъ смѣтамъ, такъ и по смѣтѣ на 1862 годъ, первое мѣсто по огромности расходовъ занимаетъ Коммиссаріатскій Департаментъ, на которомъ въ морскомъ вѣдомствѣ лежитъ все денежное, провіантское и коммиссаріатское довольствіе чиновъ флота, какъ на берегу, такъ и во время внутреннихъ и заграничныхъ плаваній. Несмотря на значительное уменьшеніе численности людей во флотѣ, расходы по этому департаменту возрасли съ 7,000,000 до 9,000,000, а за два года (1860 и 61) даже превышали 10,000,000 р. Затѣмъ наибольшіе расходы представляются по Кораблестроительному Департаменту (отъ 5,500,000 — 7,000,000), такъ что смѣта только этихъ двухъ департаментовъ Морскаго Министерства составляетъ безъ малаго около 80 проц. общей смѣты всего министерства.

Разсматривая смѣтные расходы по предметамъ, на которые они непосредственно назначены, находимъ, что наибольшія суммы ассигнованы на жалованье войскамъ, командамъ и чинамъ морскаго вѣдомства и вообще на денежное береговое довольствіе (болѣе 2,000,000 р.), на внутреннее и заграничное плаваніе, на морскую и рѣчную провизію (болѣе 4,000,000), на кораблестроеніе, вооруженіе новыхъ судовъ и на заготовленіе матеріаловъ по кораблестроенію (до 2,500,000), на наемъ мастеровыхъ, учениковъ и вообще на рабочія силы (около 1,000,000), и, наконецъ, разные расходы по устройству сибирскихъ портовъ и по доставленію имъ всего необходимаго) болѣе 1,000,000 рублей).

Опредѣлить, во что обходится для казны содержаніе нижняго чина морскаго вѣдомства, весьма затруднительно, такъ

какъ содержаніе это измѣняется смотря по тому, гдѣ именно, въ какихъ портахъ находятся команды, считаются ли онѣ на берегу, или во внутреннемъ плаваніи въ россійскихъ водахъ, или же въ заграничномъ плаваніи; при послѣднихъ плаваніяхъ и содержаніе бываетъ различное, смотря по тому, есть ли это временная посылка за границу, продолжающаяся менѣе года, или же это дальнее кругосвѣтное плаваніе, или же ближнее — годовое, въ порты Средиземнаго моря. Кромѣ того, нигдѣ кажется, нѣтъ такого разнообразія въ окладахъ нижнихъ чиновъ, какъ во флотѣ: такъ, напримѣръ, во флотскомъ экипажѣ, при полномъ его составѣ, насчитывается болѣе 30 различныхъ окладовъ, при чемъ есть оклады, разнящіеся между собою всего на три копѣйки. Къ тому же, и въ различныхъ командахъ морскаго вѣдомства оклады различны для одинаковыхъ чиновъ, и даже трудно опредѣлить, на чемъ основывается это различіе: такъ, напримѣръ, рядовой матросъ получаетъ слѣдующіе старшіе оклады жалованья:

	Въ годъ руб.	коп.
Въ гвардейскомъ экипажѣ (рулевой)	9	—
Во флотскихъ экипажахъ.	4	70
Рабочихъ экипажей мастеровой 1-го класса.	13	72
Ластоваго экипажа рядовой старшаго оклада.	3	78
Арсенальныхъ ротъ рядовой 1-го класса	8	83
Лаборатористъ 1-го класса	5	76

Нѣсколько меньшее различіе въ стоимости обмундированія и аммуниціи нижнихъ чиновъ: такъ, напримѣръ, обмундированіе гвардейскаго матроса стоитъ 21 р. 92 к., а флотскаго и ластоваго — 13 р. 84 к.

Собственно провіантское содержаніе матроса на берегу обходится въ 17 р. 76½ к.; что же касается до приварочныхъ денегъ, идущихъ вмѣсто мясной и соляной порціи, то онѣ опредѣлены различно для разныхъ портовъ, при чемъ для балтійскихъ портовъ онѣ назначены въ 12 р. сер.

Во время нахождения въ морѣ довольствіе морскою провизіею унтеръ-офицера обходится въ мѣсяць 6 р. 12 к., а рядоваго 3 р. 63 к., полагая въ мѣсяць 28 дней. Сверхъ того, при нахожденіи въ морѣ, за время пребыванія судовъ на ходу отпускаются еще по особому положенію суточные деньги.

Вообще же полная стоимость береговаго содержанія рядоваго

матроса въ разныхъ командахъ морскаго вѣдомства измѣняется сообразно съ нижеслѣдующимъ:

	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
Гвардейскаго экипажа.	отъ 61	23 ³ / ₄	56	32
Флотскаго —	— 48	42	46	60
Рабочаго —	— 58	80 ¹ / ₂	50	23 ¹ / ₂
Ластоваго —	— 47	41	46	45
Арсенальныхъ ротъ	— 49	11 ¹ / ₄	44	67 ¹ / ₄
Портовыхъ ротъ	— 44	74	43	78

Въ заключеніе настоящаго, далеко не полнаго, обзора нашихъ морскихъ силъ, намъ остается прибавить, что хотя послѣ восточной войны флотъ нашъ значительно уменьшился, но уменьшеніе это сопровождалось значительнымъ улучшеніемъ его качественности. Многочисленные, но старыя, не соответствующія современнымъ потребностямъ суда, громадный, но составленный изъ неопытныхъ матросовъ, штатъ морскихъ командъ не составляетъ надлежащей силы флота. Гораздо лучше имѣть менѣ судовъ, но хорошихъ, менѣ матросовъ, но опытныхъ. Къ достиженію этого вполне и стремится наше Морское Министерство, и нѣтъ никакого сомнѣнія, что стремленіе его увѣнчается успѣхомъ. Конечно, нельзя ожидать, чтобы, въ случаѣ войны съ какою либо перво-степенною морскою державою, флотъ нашъ могъ дѣйствовать съ полнымъ успѣхомъ въ открытомъ морѣ; но, не принимая на себя столь значительной роли, ему будетъ предстоять немалая доля участія въ войнѣ: на немъ будетъ лежать ближайшая охрана береговъ, онъ можетъ служить для обороны важнѣйшихъ приморскихъ пунктовъ, для перевозки войскъ, для подвоза къ нимъ всего необходимаго. Въ случаѣ же войны съ какою либо второстепенною морскою державою, значеніе нашего флота можетъ быть еще болѣе обширное. Дѣйствительно, сравнительно съ второстепенными морскими державами Европы, нашъ флотъ все-таки весьма значителенъ и въ особенности превышаетъ ихъ числомъ своихъ паровыхъ судовъ, такъ что, несмотря на значительное уменьшеніе состава нашего флота, онъ занимаетъ въ Европѣ первое мѣсто послѣ флотовъ Великобританіи и Франціи.

Н. Г.