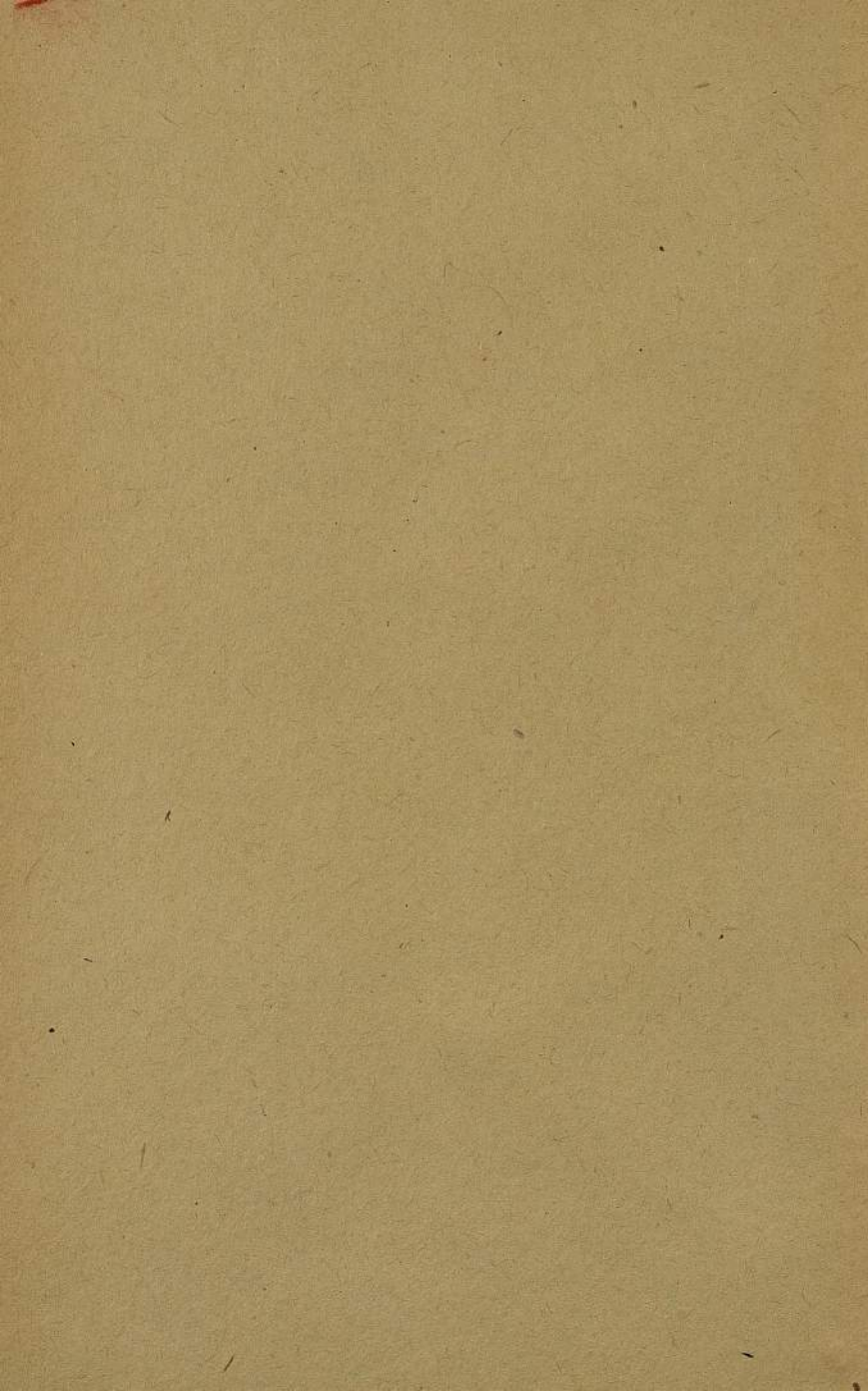


B $\frac{5}{264}$



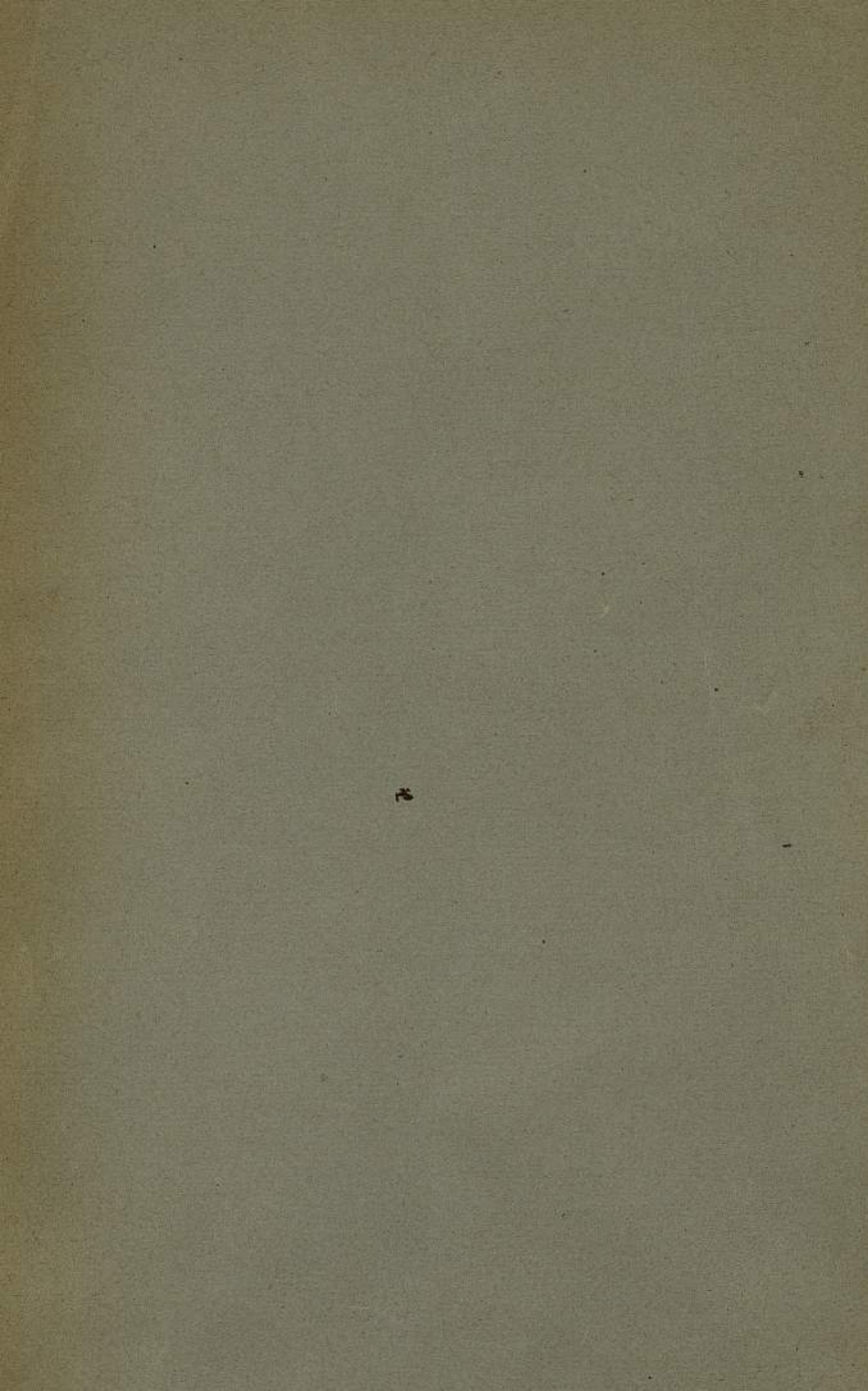
ГЕНЕРАЛЪ-АДЪЮТАНТЪ, АДМИРАЛЪ,
НИКОЛАЙ АНДРЕЕВИЧЪ

АРКАСЪ.

БИОГРАФИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ.

Составилъ А. И. ДЕНИСОВЪ.

СЕВАСТОПОЛЬ.
Печатано въ Типографіи Д. О. ХАРЧЕНКО.
1887.





ГЕНЕРАЛЪ-АДЪЮТАНТЪ, АДМИРАЛЪ,
НИКОЛАЙ АНДРЕЕВИЧЪ АРКАСЪ.

Фотографія А. Лухтергандтъ въ Севастополь.

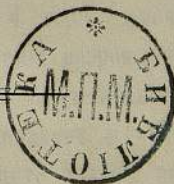
ГЕНЕРАЛЪ-АДЪЮТАНТЪ, АДМИРАЛЪ,

НИКОЛАЙ АНДРЕЕВИЧЪ

АРКАСЪ.



БИОГРАФИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ.



Составилъ А. И. ДЕНИСОВЪ.



СЕВАСТОПОЛЬ.

Печатано въ Типографіи Д. О. Харченко

1887.

Дозволено цензурой. Одесса, 15 сентября, 1886 г.



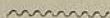
24867-0



2011137858

„Аркасъ, сынъ Юпитера и Калисто,
„царь Аркадіи, получившей отъ него свое
„названіе—превращень былъ въ медвѣдя
„и взять съ матерью на небо, гдѣ они
„составляютъ созвѣздія: Большой и Ма
„лой Медвѣдицы “

(Русск. Энцикл. Слов. И. Н. Березина.)



Для содѣйствія къ осуществленію мысли о возрожденіи черноморскаго флота, по Высочайшей волѣ въ Бозѣ почившаго Императора Александра II-го, на должность главнаго командира Черноморскаго флота, избранъ былъ 26 апрѣля 1871 г. вице-адмиралъ Николай Андреевичъ Аркасъ, какъ достойнѣйшій преемникъ знаменитыхъ черноморскихъ адмираловъ Грейга и Лазарева. 8 Іюля 1882 года Н. А. Аркасъ скончался въ Николаевѣ, а спустя 4 года, именно въ маѣ 1886 года положено было основаніе возрожденію черноморскаго флота, спускомъ на воду двухъ первыхъ броненосцевъ: «Екатерина II-я» въ Николаевѣ и «Чесма» въ Севастополѣ,—а потому и предпринято изданіе настоящаго біографическаго очерка, по иниціативѣ почитателей незабвеннаго адмирала Н. А. Аркаса, которые, также какъ и онъ, всю жизнь трудились для пользы и славы черноморскаго флота, подъ однимъ и тѣмъ же девизомъ: „Жизнь Царю, честь никому“.

А. И. Денисовъ,

30 Августа 1886 года.

Севастополь.

ТРУДЪ СЕИ ПОСВЯЩАЕТСЯ,
незабвенной—святой памяти—

„Собѣи Николаевны Аркасѣ“,

—бывшимъ ея учителемъ каллиграфіи—

А. У. Д.—выпль.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

1818—1856 г.

I.

1818—1833 г.

Николай Андреевич Аркасъ родился въ Николаевѣ 8 мая 1818 года, въ день пріѣзда въ Николаевъ Императора Александра I-го, и по рожденію былъ въ семьѣ 12-ымъ; но изъ многочисленныхъ его братьевъ и сестеръ въ то время оставались въ живыхъ только три сестры и три брата; послѣдніе состояли уже на службѣ въ Черноморскомъ флотѣ: два старшихъ въ чинѣ лейтенанта, а третій—мичмана. Отецъ Николая Андреевича, дворянинъ Херсонской губерніи, имѣлъ въ Николаевѣ недвижимую собственность, занимался педагогіей, археологіей и составленіемъ русско-греческо-латынско-французско-нѣмецкаго лексикона. Онъ былъ женатъ на дочери извѣстнаго въ Греціи ученаго и архонта (*) (Амминъ Гаскаро), имѣвшаго на полуостровѣ Морей значительныя имѣнія.

Какъ младшій въ семействѣ, Николай Андреевичъ пользовался особенною любовью родителей и заботливостью отца о всестороннемъ и серьезномъ его воспитаніи; когда же

(*) Архонты—сначала высшіе правители Афинской республики, впоследствии преимущественно предсѣдатели въ судахъ.

отецъ Николая Андреевича умеръ, его дальнѣйшимъ образованіемъ занялись старшіе братья.

Страстное влеченіе Николая Андреевича къ морю и морской службѣ обнаружилось уже въ 1828 году, когда въ Николаевѣ шли приготовленія къ войнѣ съ Турціей. Мать и старшіе братья желали подготовить его для поступленія въ Ришельевскій лицей; но усиленныя просьбы и слезы 11-тилѣтняго мальчика рѣшили судьбу его: онъ былъ взятъ волонтеромъ на 84-пушечный корабль «Императрица Марія», отправлявшійся для бомбардированія осажденной Варны. На этомъ кораблѣ былъ старшимъ офицеромъ старшій братъ Николая Андреевича Захарій Андреевичъ Аркасъ подъ командою капитана 1-го ранга Папахристо, при которомъ отрокъ-волонтеръ состоялъ въ званіи ординарца въ теченіи двухъ мѣсяцевъ до взятія Варны. Здѣсь, освоившись съ безпрерывными выстрѣлами при бомбардировкѣ этой крѣпости, молодой волонтеръ заявилъ себя имѣющимъ дѣйствительное призваніе къ морской службѣ. За эту кампанію Николай Андреевичъ былъ Всемилоостивѣйше награжденъ серебряною медалью на Георгіевской лентѣ съ надписью: «за Турецкую войну 1828—1829 года.»

По возвращеніи въ Николаевъ Николай Андреевичъ продолжалъ свое домашнее образованіе и сверхъ того въ качествѣ приходящаго вольнослушателя изучалъ курсъ наукъ въ штурманскомъ училищѣ, и затѣмъ 24 Марта 1830 года, 12 лѣтъ отъ роду, былъ опредѣленъ на дѣйствительную службу въ Черноморскій флотъ гардемариномъ.

По правиламъ того времени, гардемарины производились въ мичмана по совершеніи трехъ 3-мѣсячныхъ морскихъ кампаній, которыя они совершали на отдѣльныхъ су-

дахъ преимущественно у Кавказскихъ береговъ, практически знакомясь съ морскимъ дѣломъ и производя описи и промѣры въ нѣкоторыхъ бухтахъ. Само собою разумѣется, что, благодаря участию старшихъ братьевъ, на отрока-гардемарина было обращено особенное вниманіе командира и офицеровъ практическихъ судовъ, и если къ этому прибавить свойственную Николаю Андреевичу Аркасу жажду знанія и изученія морскаго дѣла, то станетъ ясно, что будущій морякъ развивался при весьма благопріятныхъ условіяхъ для его нравственности и успѣховъ.

Въ 1832 году гардемарины, плававшіе на двухъ бригахъ: «Пегасъ» и «Ганимедъ», заняли Геленджикскую бухту послѣ предварительнаго обстрѣливанія берега, занятаго горцами. За тѣмъ гардемарины были свезены на берегъ въ качествѣ десанта, гдѣ они громкимъ «ура!» возвѣстили занятіе Геленджика. Произведя здѣсь первую опись и промѣры рейда они ушли обратно въ море.

Въ этомъ же году, заканчивавшемъ морскія кампаніи, гардемарины были допускаемы къ командованію при постановкѣ и уборкѣ парусовъ, при поворотахъ и прочихъ эволюціяхъ, что чрезвычайно льстило ихъ самолюбію. При этомъ удачный, т. е. умѣлый поворотъ оверъ-штагъ, безъ потери хода и безъ уклоненія подъ вѣтеръ, вызывалъ всегда особенную благодарность командировъ.

Въ посмертныхъ запискахъ своихъ адмиралъ Аркасъ, вспоминая объ этомъ послѣднемъ гардемаринскомъ плаваніи, высказываетъ слѣдующую мысль:

«Въ прежней морской службѣ было много поэзіи и при томъ требовалось много смысленности и практической опыт-

ности. Въ хорошемъ управленіи кораблемъ, когда все зависѣло отъ умѣнья воспользоваться вѣтромъ, отъ хорошо поставленныхъ и обрасопленныхъ парусовъ и прочихъ мелочей, вырабатывались бравые офицеры и отличные командиры. Кто не знетъ прежней морской службы, основанной только на вѣтрѣ и парусахъ, тому, конечно, нельзя и дѣлать никакого сравненія съ настоящимъ управленіемъ паровыми судами, на которыхъ все искусство зависитъ отъ своевременной прибавки, убавки хода да остановки машины; а ежели у командира глазъ вѣренъ для приставанія въ штиль къ пристани, то это все, чѣмъ заслуживается репутація отличнаго командира. Прежняя морская служба для изученія требовала большаго труда и опытности, которая приобреталась продолжительными практическими плаваніями;— теперь же паръ дѣлаетъ все, и плаваютъ по однажды вычисленнымъ курсамъ, а непростительное разбитіе судна*), послѣ 6-часоваго плаванія по выходѣ изъ Севастополя, при наилучшемъ состояніи погоды и часовомъ туманѣ, находитъ защитниковъ!—Такъ ли это было въ старое время, когда цѣлые мѣсяцы держались въ морѣ подъ парусами цѣлыя эскадры и никогда не было ничего подобнаго, а если бы и случилось, то навѣрное не нашло бы ни заступниковъ, ни оправданія.»—

По возвращеніи въ Николаевъ, въ сентябрѣ 1832 г. гардемарины начали готовиться къ экзамену, назначенному на 15 октября, посредствомъ экзаменной коммисіи, и затѣмъ къ особому провѣрочному испытанію, которое производилъ лично главный командиръ Черноморскаго флота адмиралъ

*) Въ 1878 году Императорская яхта „Ливадія“ у Тарханкута.

А. С. Грейгъ. Въ то время существовало правило, по которому представляемые къ производству въ мичманы, должны были отправляться въ Петербургъ въ Морской Корпусъ для изученія строевой фронтовой службы, что продолжалось около года, и затѣмъ уже черноморскіе гардемарины производились въ мичманы. Всѣхъ готовившихся тогда къ экзамену вмѣстѣ съ Николаемъ Андреевичемъ было 17 гардемариновъ.

Николай Андреевичъ блистательно выдержалъ экзамень на 15 году своей жизни и по экзаменному списку поставленъ былъ первымъ. Вторымъ выдержалъ экзамень гардемаринъ Будкевичъ 22 лѣтъ, котораго уважали всѣ товарищи какъ по старшинству лѣтъ, такъ и за трудолюбіе и скромность. Тогда Николай Андреевичъ, со свойственнымъ его юности и воспитанію великодушіемъ, упросилъ экзаменаціонную комиссію отдать старшинство, или первенство, по списку, старшему товарищу Будкевичу, и этимъ прекраснымъ поступкомъ завоевалъ себѣ уваженіе товарищей.

Въ это время въ Николаевѣ, по Высочайшему повелѣнію, Черноморскій флотъ усиленно вооружался для слѣдованія въ Босфоръ на защиту Константинополя и султана отъ начавшагося движенія Мехмета Али изъ Египта. Флотъ долженъ былъ взять 25.000 чел. десантна войскъ и по возможности скорѣе слѣдовать въ Константинополь; но такъ какъ готовность судовъ была не одинакова, то предполагено было раздѣлить флотъ на три отряда. Командованіе первымъ изъ нихъ, въ составѣ 5 кораблей, 2-хъ фрегатовъ, 1 корвета, 1 брига и 1 парохода, было поручено начальнику штаба Черноморскаго флота контръ-адмиралу Лазареву, который въ половинѣ декабря 1832 года былъ уже въ Босфорѣ.

Большой недостатокъ въ офицерахъ для укомплектованія остальныхъ двухъ отрядовъ вынудилъ главнаго командира, адмирала А. С. Грейга ходатайствовать о производствѣ всѣхъ гардемариновъ, выдержавшихъ экзамень, въ мичмана, безъ посылки ихъ въ Петербургъ для изученія фронтовой службы, которую они уже изучили въ Николаевѣ. Высочайшій приказъ о производствѣ послѣдовалъ немедленно, и Николай Андреевичъ Аркасъ 4 Января 1833 года былъ произведенъ въ мичмана съ зачисленіемъ въ 30-ый флотскій экипажъ.

Здѣсь кстати замѣтить, что по метрическому свидѣтельству Н. А. Аркасъ показанъ родившимся въ 1816 г., тогда какъ въ дѣйствительности онъ родился въ 1818 году, и, слѣдовательно, при производствѣ въ мичмана ему было всего 14 лѣтъ и 8 мѣсяцевъ отъ роду.

30-ый флотскій экипажъ комплектовалъ корабль «Императрица Марія», назначенный во второй отрядъ судовъ, который долженъ былъ въ февралѣ 1833 г. отправиться въ Константинополь подъ флагомъ контръ-адмирала Кумани и по этому Н. А. Аркасу необходимо было немедленно слѣдовать въ Севастополь на тотъ самый корабль, на которомъ онъ, еще въ качествѣ волонтера, совершилъ уже боевую кампанію въ 1829 году при осадѣ и взятіи Варны.

Наканунѣ выѣзда изъ Николаева молодыхъ офицеровъ, оберъ-интендантъ Черноморскаго флота Критскій, извѣстный чрезмѣрною скупостью и отпускаяшій на корабли всегда половину того, что слѣдовало по штату, не желая посылать напрасно въ Севастополь отдѣльное лицо, поручилъ Н. А. Аркасу отвезти туда полъ-милліона рублей казенныхъ денегъ въ сопровожденіи одного унтеръ-офицера. Такое важное пору-

ченіе для мальчика въ эполетахъ, который къ тому же ѣхаль по сухому пути и въ зимнее время, было рисковано и опасно; но послѣ двухъ сутокъ путешествія, это первое серьезное порученіе было исполнено безъ приключеній, благодаря рѣдкой честности и неусыпной бдительности сопровождавшаго юношу унтеръ-офицера, фамиліи котораго, къ сожалѣнію не находимъ въ запискахъ покойнаго адмирала.

Прибывъ въ Севастополь, мичманъ Аркасъ тотчасъ же принялъ дѣятельное участіе въ работахъ по вооруженію корабля, который черезъ двѣ недѣли долженъ былъ выйти на рейдъ и въ составѣ эскадры слѣдовать въ Константинополь. Эта эскадра состояла изъ 4 кораблей и 1 фрегата.

Во второй половинѣ февраля 1883 г. отрядъ зашелъ въ Одессу, взялъ десантныя войска и въ концѣ февраля прибылъ въ Босфоръ, гдѣ на рейдѣ у Буюкъ-дере стоялъ первый Черноморскій отрядъ подъ командою контръ-адмирала Лазарева, назначеннаго вмѣстѣ съ тѣмъ и командиромъ надъ всѣми отрядами.

Въ маѣ 1833 года прибылъ и третій отрядъ изъ 3 кораблей и 1 фрегата подъ командою контръ-адмирала Старжевскаго. Такимъ образомъ въ Босфорѣ наша морская сила была весьма солидна; въ то же время на берегу находилась 25-тысячная армія, состоявшая изъ превосходнѣйшей пѣхоты, кавалеріи и артиллеріи подъ командою генерала Муравьева, заслужившаго впоследствии въ войну 1855 г. названіе Барскаго. Султанъ Махмудъ дѣлалъ смотръ арміи и флота нашего, и въ числѣ ординарцевъ отъ всѣхъ оружій, для представленія султану, отъ флота былъ избранъ Н. А. Аркасъ.

Однако-же нашему флоту и арміи не пришлось дѣйствовать, такъ какъ недоразумѣніе между Турціей и Египтомъ

уладилось, благодаря участию князя Орлова. Передъ возвращеніемъ флота, князь Орловъ далъ великолѣпный балъ въ домѣ русскаго посольства въ Константинополь, въ Буюкь-дере, на которомъ присутствовали турецкіе савовники, посылы и почетные гости. Султанъ любовался со своей яхты иллюминаціей и фейерверкомъ на водѣ, а также 10-ью тысячами ракетъ, пущенными въ одинъ моментъ съ противоположнаго берега. По этому случаю въ числѣ прочихъ офицеровъ Н. А. Аркасъ былъ удостоенъ отъ Султана золотою медалью на красной лентѣ въ память пребыванія въ Босфорѣ въ 1833 году.

Забравъ войска, нашъ флотъ отправился въ Феодосію гдѣ выгрузилъ десантъ, а затѣмъ долженъ былъ идти въ Севастополь для выдержанія 40-дневнаго карантина; но вице-адмиралъ Лазаревъ рѣшилъ выйти въ море и крейсировать во весь этотъ срокъ. Однако по прибытіи эскадры въ Севастополь, оказалось, что это крейсерство не могло засчитываться въ срокъ карантина, и только по особому Высочайшему повелѣнію карантинъ былъ уменьшенъ до 21 дня. Затѣмъ, по выгрузкѣ и разоруженіи флота, Николай Андреевичъ Аркасъ былъ назначенъ на пароходъ «Метеоръ», отправлявшійся въ Николаевъ подъ командою капитанъ-лейтенанта Усова.

«Метеоръ», съ машиною въ 40 силъ, при самыхъ благопріятныхъ условіяхъ, имѣлъ ходу до 5 узловъ. Выйдя изъ Севастополя въ море, Николай Андреевичъ хотѣлъ лично испытать ходъ парохода и съ этой цѣлью, ставши на кормѣ у гака-борта, бросалъ лагъ, какъ вдругъ по неосторожности упалъ за бортъ, успѣвъ однако-же, къ счастью, удержаться за него рукою. Увидавъ это, два мат-

роса, державшіе вьюшку лага, схватили висящаго юношу въ тотъ моментъ, когда онъ уже терялъ силы надъ морской пучиной.

Близъ Тендровскаго маяка ходъ парохода уменьшился до 3 узловъ; а затѣмъ пришлось совсѣмъ остановить машину, такъ какъ котель началъ сильно пропускать воду по швамъ. Къ счастью подулъ попутный вѣтеръ, поставили кое-какіе паруса и добрали до Очакова, гдѣ по рецепту механика, приступили къ своеобразному исправленію котла, посредствомъ добытаго съ берега конскаго кала: его набросали въ котель, въ которомъ онъ затянулъ всѣ щели, и «Метеоръ» благополучно дошелъ до Николаева, благодаря находчивости механика.

По окончаніи кампаніи Николай Андреевичъ Аркасъ былъ назначенъ для комплектованія готовившагося къ спуску 120-ти пушечнаго корабля «Варшава».

Въ это время Николай Андреевичъ обратилъ на себя вниманіе лейтенанта Е. В. Путятина, (впослѣдствіи адмирала и графа) командира строившагося въ Николаевѣ корвета «Ифигенія», на который онъ пригласилъ къ себѣ Н. А. Аркаса. Это назначеніе имѣло весьма важное вліяніе на будущую карьеру Николая Андреевича, и онъ въ своихъ запискахъ посвящаетъ адмиралу Путятину благоговѣйную признательность и лучшія воспоминанія.



II.

1833—1840 г.

Высочайшимъ приказомъ 2-го августа 1833 года, главный командиръ Черноморскаго флота адмиралъ А. С. Грейгъ, былъ назначенъ членомъ адмиралтействъ совѣта, а вмѣсто него назначенъ вице-адмиралъ Лазаревъ.

Говоря объ этомъ замѣчательномъ адмиралѣ, Николай Андреевичъ Аркасъ замѣчаетъ, что выбытіе его изъ Николаева было очень тяжело для флота и что адмиралъ Лазаревъ всегда высказывалъ глубокое уваженіе къ А. С. Грейгу, полезная дѣятельность котораго поражаетъ всѣхъ и до настоящаго времени.

Весною 1834 года корветъ Ифигенія былъ спущенъ на воду; началась усиленная работа по изготовленію и вооруженію его. Сверхъ общихъ работъ, на Николая Андреевича Аркаса было возложено исключительное завѣдываніе работами по части мачтовой, шлюпочной и малярной. На корветѣ были приспособлены всѣ новѣйшія улучшенія, и онъ былъ красавцемъ, такъ что чистота его вооруженія поражала всѣхъ. Командиръ корвета Е. В. Путятинъ раздѣлялъ съ офицерами всѣ труды.

16 октября 1834 года корветъ Ифигенія былъ совершенно готовъ; послѣ осмотра его главнымъ командиромъ Лазаревымъ, онъ снялся съ якоря со Спасскаго рейда и, зайдя въ Одессу, отправился въ Константинополь, гдѣ простоялъ недѣлю, а затѣмъ ушелъ въ Наполи-ди-Романія, тогдашнюю временную столицу Греціи, въ распоряженіе нашего посланника Каттакази.

При свиданіи командира съ посланникомъ оказалось, что корветъ Ифигенія пришелъ во время и что вскорѣ долженъ былъ прибыть туда вновь избранный въ короли Греціи, юный баварскій принцъ Оттонъ.

Съ пріѣздомъ короля столица Греціи была перенесена въ Афины, и корветъ Ифигенія перешелъ на стоянку въ Пирей.

Знакомый хорошо съ древней исторіей Греціи, Николай Андреевичъ Аркасъ съ увлеченіемъ, свойственнымъ его возрасту, посвящалъ свободные отъ службы часы и дни на осмотръ памятниковъ Эллады. Отъ подробнаго осмотра Акрополиса съ его прелестнымъ пропилеємъ и храмами: Минервы, Тезея, Эола и Юпитера-Олимпійскаго до мельчайшихъ развалинъ и памятниковъ въ окрестностяхъ, ничего не было упущено изъ вида и все это производило на молодую впечатлительную натуру Николая Андреевича сильное обаяніе, тѣмъ болѣе, что, зная древне-греческій языкъ, онъ могъ безъ особеннаго труда читать надписи на памятникахъ. Впрочемъ, весьма хорошимъ руководителемъ его былъ извѣстный тогда въ Греціи ученый археологъ Питаки, съ которымъ онъ познакомился и у котораго пользовался наставленіями и научными бесѣдами.

Съ разрѣшенія посланника корветъ Ифигенія совер-

шилъ трехмѣсячное плаваніе по Архипелагу, при чемъ Николай Андреевичъ имѣлъ возможность посѣтить почти всѣ важнѣйшіе острова: Парось, Антипарось, Хиось, Негропонтъ, Зею, Миконось, Мило, Эгину, Элевзисъ, Идру и другіе.

Очень часто командиръ корвета, Е. В. Путятинъ, посылалъ Николая Андреевича на барказѣ подъ веслами и парусами изъ Пирея въ Поро и обратно (40 миль), для практики, подъ предлогомъ ничтожныхъ порученій, но съ назначеніемъ часа возвращенія. Въ то же время и другіе мичмана постоянно посылались на шлюпкахъ подъ парусами, съ отобраніемъ весель и крючьевъ, при чемъ катанье продолжалось до тѣхъ поръ, пока шлюпкамъ не удавалось ловко пристать къ борту. Такимъ же образомъ и вся команда постоянными упражненіями при управленіи парусами, а также при дѣйствіи артиллеріей, абордажнымъ оружіемъ и проч. была доведена до высшей степени совершенства, и въ этомъ отношеніи Ифигенія считалась лучшимъ станціонеромъ изъ всѣхъ находившихся въ Греціи.

Въ концѣ октября 1835 года корветъ Ифигенія отправился въ Севастополь, гдѣ вошелъ въ гавань особеннымъ молодецкимъ маневромъ: пройдя Графскую пристань и черезъ бонъ подъ всѣми парусами, бомъ-брамселями и лиселями, корветъ уже черезъ 28 минутъ былъ совершенно разоруженъ, имѣя стеньги на найтовѣ, и спустивъ флагъ и вымпелъ, опшвартовился на указанномъ мѣстѣ, окончивъ кампанію 22 ноября. Въ это время Николай Андреевичъ Аркась, 17-ти лѣтній мичманъ, совершилъ четыре шестимѣсячныхъ морскихъ кампаній, а въ январѣ 1836 года былъ Высочайше награжденъ золотыми часами съ цѣпочкою.

По тогдашнему положенію, мичмана нашего флота по-

лучали довольствія всего 172 рубля въ годъ на серебро и только при заграничномъ плаваніи имъ прибавлялись порціонныя около 5 рублей въ мѣсяць серебромъ. Каждый офицеръ долженъ былъ приносить съ собою на суда ложку, ножъ, вилку и стаканъ, имѣть свой чай съ чайникомъ и прочими принадлежностями. При внутреннихъ плаваніяхъ офицерамъ приходилось довольствоваться въ морѣ одной солониной, и только въ заграничномъ плаваніи офицеры имѣли порядочную сервировку стола, чай, кофе и вино къ обѣду.

Проведя зиму въ Севастополѣ, Николай Андреевичъ 1-го апрѣля 1836 года началъ вновь кампанію на корветѣ Ифигенія подъ командою капитанъ-лейтенанта Е. В. Путятина. Послѣ небольшого отдѣльнаго плаванія по Черному морю, на корветъ были назначены 24 гардемарина для практическаго изученія морскаго дѣла. Они были поручены надзору Николая Андреевича. Въ эту кампанію корветъ былъ посланъ въ Алупку въ распоряженіе генераль-губернатора Новороссійскаго края графа М. С. Воронцова, который съ огромною свитою, съ семействомъ и обществомъ дамъ, отправился въ море съ цѣлью обозрѣнія всего кавказскаго берега.

Когда корветъ подходилъ къ Поти, при S. W. вѣтрѣ и усиливавшемся волненіи, Николаю Андреевичу Аркасу поручено было доставить на берегъ коменданту жестянку съ бумагами графа Воронцова и привезти почту на имя его свѣтлости. На шестеркѣ, съ разсвѣтомъ, въ большую мрачность, мичманъ Аркасъ отправился въ путь, подъ парусами. Приближаясь къ бушевавшимъ бурунамъ, шестерка, убравъ паруса, ринулась впередъ подъ веслами. Три оката

волнами съ ударами шлюпки о дно, и она благополучно достигла устья Ріона, наполненная водою. Между тѣмъ волненіе усиливалось все болѣе, и возвращеніе къ корвету становилось безусловно невозможнымъ. Но молодость, полная отваги и молодечества, не могла смириться передъ бушевавшею стихіею.

Дружно зашевелились весла; получая ударъ за ударомъ, шлюпка отбрасывалась назадъ, $\frac{1}{2}$ часа борясь въ бурунахъ, наконецъ—еще одно дружное усиліе, и шлюпка вышла въ море, но только послѣ 2-хъ часового утомительнаго хода, при сильномъ волненіи, добрела до корвета, на которомъ всѣми безъ исключенія былъ оцѣненъ по достоинству этотъ смѣлый подвигъ молодаго мичмана.

Практическое плаваніе продолжалось при эскадрѣ подъ начальствомъ главнаго командира Лазарева и въ совмѣстномъ плаваніи съ бригаомъ Фемистокль подъ командою Корнилова. Въ это время Николаю Андреевичу Аркасу поручено было исправленіе должности ревизора на корветѣ. Командиръ, Е. В. Путятинъ, держался убѣжденій, что въ морской службѣ не должно быть ничего невозможнаго, и это доказывалъ на дѣлѣ, такъ напримѣръ: во время плаваній подъ парусами въ открытомъ морѣ, по приказанію командира, въ одинъ мѣсяць, былъ изготовленъ на корветѣ громадный неводъ и маленькая шлюпка.

На Кавказѣ у Кодора командиръ долженъ былъ, совмѣстно съ корабельнымъ инженеромъ, осмотрѣть тамошніе лѣса относительно годности ихъ для кораблестроенія, и онъ исполнилъ это при содѣйствіи Николая Андреевича Аркаса. Въ теченіи 3-хъ дней они подробно осмотрѣли тамошніе замѣчательные лѣса: вѣковаго бука, чинара, дуба, орѣха, со-

сны, пальмы и прочихъ породъ, образцы которыхъ были взяты для представленія главному командиру.

По окончаніи кампаніи 20 декабря 1836 года, Е. В. Путятинъ былъ назначенъ командиромъ фрегата «Агато-поль», на который онъ пригласилъ и Николая Андреевича въ качествѣ ревизора.

20 марта 1837 года фрегатъ отправился въ Одессу, въ составѣ эскадры для перевозки дивизіи войскъ въ Севастополь, при чемъ на фрегатъ принято было 15 гардемариновъ, порученныхъ попеченію Николая Андреевича Аркаса.

Затѣмъ, по Высочайшему повелѣнію, фрегатъ въ составѣ эскадры долженъ былъ слѣдовать въ Керчь въ распоряженіе генераль-адъютанта Головина, для перевозки войскъ и содѣйствія Кавказскому вѣдомству съ моря, занятіемъ мыса Адлеръ, впоследствии укрѣпленіе Св. Духа.

Къ Адлеру эскадра прибыла на второй день Св. Троицы и начала обстрѣливать берега, назначенные для высадки, а между тѣмъ со всѣхъ судовъ производилась посадка войскъ и морскаго десанта на гребныя суда, которыя быстро двинулись къ берегу, стрѣляя изъ своихъ шлюпочныхъ орудій. Николай Андреевичъ былъ назначенъ на фрегатскій капитанскій катеръ, нагруженный солдатами, и, имѣя уже нѣсколько человѣкъ раненныхъ, катеръ въ числѣ прочихъ судовъ достигнулъ берега, гдѣ весь десантъ съ громкимъ крикомъ «ура!» бросился впередъ на черкесовъ, искусно прятавшихся за деревьями, а такъ какъ черкесовъ было въ-трое больше, то завязалась перестрѣлка, потомъ правильная атака. Черкесы отступали, быстро подхватывая своихъ раненныхъ на лошадей. Къ вечеру на бе-

регь были выгружены палатки, лѣсные матеріалы, провизія, лошади и артиллерія, и чрезъ 4 дня было уже воздвинуто укрѣпленіе. Въ теченіи этого времени Николай Андреевичъ участвовалъ въ двухъ рекогносцировкахъ и за храбрость былъ Всемилостивѣйше награжденъ орденомъ Св. Станислава 4-ой степени съ бантомъ. Въ этомъ же дѣлѣ на глазахъ Николая Андреевича погибъ, бывший въ числѣ десанта на фрегатѣ Агатополю, Безстужевъ писатель, извѣстный въ литературѣ подъ псевдонимомъ Марлинскаго, еще на канунѣ мечтавшій въ кругу офицеровъ отличиться въ предстоявшемъ дѣлѣ и вернуть все потерянное имъ въ пылу юношескаго увлеченія 14 декабря 1825 года.

Въ концѣ августа 1837 года отрядъ судовъ возвратился въ Севастополь и началъ готовиться со всеѣмъ флотомъ къ Высочайшему смотру, назначенному на 12-е Сентября.

Весь Черноморскій флотъ въ числѣ 30 вымпеловъ кораблей, фрегатовъ и другихъ, былъ собранъ на Севастопольскомъ рейдѣ, куда Государь Императоръ Николай Павловичъ съ Ея Величествомъ Государыней Императрицей Александрой Ѳеодоровной и въ сопровожденіи большой свиты, прибылъ 10 сентября на маломъ военномъ пароходѣ, «Сѣверная Звѣзда».

Сдѣлавъ 11 сентября смотръ сухонутнымъ войскамъ и осмотрѣвъ окрестности Севастополя, Его Величество началъ смотръ флота 12 сентября въ 9^{1/2} часовъ утра. Обойдя на маломъ пароходѣ вдоль всей линіи кораблей по одну и другую ихъ сторону, при чемъ команды стояли по реямъ, восторженно крича ура, а при подъемѣ штандарта, со всеѣхъ кораблей и судовъ былъ произведенъ полный са-

лють. Прежде всего Государь Императоръ посѣтилъ 120-ти пушечный корабль «Варшава», гдѣ главный командиръ Лазаревъ имѣлъ свой флагъ, потомъ 84-пушечный корабль «Силистрія», которымъ командовалъ капитанъ 1-го ранга Нахимовъ, затѣмъ фрегатъ Агатополю и корветъ Орестъ, подѣ командою капитанъ-лейтенанта Борнилова. На фрегатѣ Агатополю, принявъ рапортъ командира Путятина, обойдя по фронту офицеровъ, команды и караула, а также осмотрѣвъ всѣ палубы и ютъ фрегата, Государь, выйдя на шханцы, сказалъ командиру: „Я слышалъ, что у тебя отлично производятся маневры; покажи Мнѣ.“ Тотчасъ послѣдовала команда ставить паруса и перемѣнить марсели. Все удалось превосходно, Государь нѣсколько разъ благодарилъ командира и команду, а при отъѣздѣ заявилъ, что фрегатъ во всѣхъ отношеніяхъ въ отличномъ порядкѣ, и вслѣдъ за симъ Высочайше пожаловалъ командира Е. В. Путятина въ капитаны 2-го ранга, а Н. А. Аркаса въ лейтенанты. Это было 22 сентября 1837 г., т. е. на 19 году его жизни.

1 декабря фрегатъ Агатополю окончилъ кампанію. Командиръ отправился въ отпускъ въ столицу, поручивъ Николаю Андреевичу завѣдываніе фрегатомъ, командою и исполненіе разрѣшенныхъ работъ для приданія фрегату болѣе удовлетворительныхъ качествъ, для чего нужно было переставить фокъ-гротъ и бизань-мачты съ переноскою всѣхъ партнерсовъ, степсовъ, русленей, битенговъ, клехтовъ, кафель-планковъ, переустроить всю проводку снастей и во многомъ измѣнить внутреннее расположеніе фрегата. Всѣ эти работы и вооруженіе фрегата Агатополю были окончены къ возвращенію командира, и 19 марта 1838 г. фрегатъ началъ вновь кампанію.

При перевозкѣ войскъ изъ Севастополя въ Одессу въ составѣ эскадры, по болѣзни командира, Николай Андреевичъ Аркасъ въ качествѣ старшаго офицера командовалъ фрегатомъ. По мѣрѣ удаленія отъ Одессы S-й вѣтеръ свѣжѣлъ все болѣе и болѣе. На фрегатѣ былъ взятъ 3-й рифъ, потомъ 4-ый, а также у фока и грота по одному рифу. Начало сильно качать; но при удачной лавировкѣ фрегатъ подвигался къ Севастополю, и въ ночь на Пасху подходилъ уже къ Херсонесскому маяку. Однако для входа въ бухту требовалось открыть створные маяки, а за большую мрачностью ихъ нельзя было обнаружить. Между тѣмъ вѣтеръ свѣжѣлъ со штормовыми порывами. Фрегатъ поворотилъ чрезъ фордевиндъ, чтобы продержаться здѣсь всю ночь; но разыгравшійся штормъ сносилъ фрегатъ къ евпаторійскому берегу, у котораго спутники «Агатополя» фрегаты: Бургасъ, Тенедосъ и корабль Султанъ-Махмудъ находились уже въ опасномъ положеніи. Три дня эта эскадра билась у Евпаторіи, и только на третій день Пасхи къ вечеру, послѣ немовѣрныхъ усилій, эскадра вошла на севастопольскій рейдъ, доставивъ войска, изнуренныя морскою болѣзнию. Въ одинъ изъ рейсовъ изъ Керчи съ войсками для занятія Туабсе, подходя къ этому мѣсту, фрегатъ подвергся выстрѣламъ съ берега черкесовъ. Одна пуля пролетѣла около головы Николая Андреевича и, ударившись въ желѣзный бугель мачты, сплюснулась. Въ Туабсе произведена была высадка войскъ, и въ виду большого скопленія черкесовъ былъ сформированъ баталіонъ матросовъ. Первымъ дивизиономъ этаго баталіона командовалъ лейтенантъ Аркасъ и за храбрость, выказанную въ дѣлахъ съ горцами въ теченіи трехъ дней, былъ Всемилостивѣйше пожалованъ орд. Св. Анны 3 ст. съ бантомъ.

По возвращеніи эскадры въ Севастополь, обходя однажды вечеромъ палубы, Николай Андреевичъ, оступившись, упалъ внезапно въ люкъ на канатную цѣпь, при чемъ получилъ переломъ ребра и только черезъ мѣсяць оправился отъ болѣзни.

Между тѣмъ командиръ фрегата «Агатополю» Е. В. Путятинъ былъ произведенъ въ 1 рангъ. Назначенный состоять при начальникѣ главнаго морскаго штаба князѣ Меньшиковѣ, онъ былъ командированъ въ Каспійское море, для переустройства тамъ морскаго дѣла и возстановленія коммерческаго движенія по портамъ.

Отношенія Николая Андреевича къ Е. В. Путятину, подѣ командою котораго онъ плавалъ пять лѣтъ, были весьма дружественны; отправляясь въ Петербургъ, Е. В. Путятинъ исходатайствовалъ ему заграничную кампанію на корветѣ «Ифигенія», отправившійся 4 августа 1838 г. въ Средиземное море.

Изъ сохранившихся писемъ Е. В. Путятина къ Николаю Андреевичу съ 1838 года видно, съ какимъ дружескимъ участіемъ этотъ лучший изъ черноморскихъ командировъ относился къ своему бывшему помощнику. Въ этихъ письмахъ заключаются совѣты и наставленія посвятить себя заграницею изученію англійскаго языка, а также указанія лучшихъ англійскихъ сочиненій по кораблевожденію и техническимъ предметамъ. Въ одномъ изъ этихъ писемъ Е. В. Путятинъ между прочимъ высказалъ, что онъ относитъ отличное состояніе во всѣхъ отношеніяхъ судовъ, коими онъ командовалъ, всецѣло заслугамъ Николая Андреевича. Приведя интересный фактъ, что англичане, хорошіе знатоки морскаго дѣла, увидѣвъ неисправное воен-

ное судно, не спрашиваютъ, кто на немъ командиръ, а кто старшій офицеръ, онъ заключаетъ: «я увѣренъ, что Вы вездѣ за границую достойнымъ образомъ поддержите честь русскаго флага, и если мнѣ представится случай, то я не пожелаю имѣть другаго помощника и рассчитываю на Васъ.»

Поступивъ на прежній корветъ Ифигенія, бывшій тогда подъ командою капитана 2-го ранга Юхарина, старшимъ офицеромъ, Николай Андреевичъ сильно заболѣлъ въ Босфорѣ. Бывшій на корветѣ докторъ, истощивъ больного сильнымъ кровопусканіемъ, объявилъ, что на выздоровленіе нѣтъ никакой надежды; но благодаря участію нашего посланника въ Константинополѣ, приславшаго на корветъ гостившаго у него француза гомеопата, здоровье лейтенанта Аркаса скоро поправилось.

Прибывъ въ Пирей въ распоряженіе нашего посланника Каттабази, Николай Андреевичъ въ числѣ прочихъ офицеровъ удостоивался приглашеній на королевскіе балы, душею которыхъ была супруга греческаго короля Оттона, урожденная герцогиня Амалія Ольденбургская.

Плаваніе совершалось по Архипелагу. Корветъ заходилъ въ Чесменскую бухту, извѣстную замѣчательной побѣдой нашего флота надъ турецкимъ въ 1770 году; а также къ Родосу, потомъ въ Средиземное море къ африканскимъ берегамъ и обратно въ Пирей.

По просьбѣ командира и офицеровъ, посланникъ разрѣшилъ корвету отправиться на 2 мѣсяца къ берегамъ Италіи въ Ливорно. Подходя къ самому южному европейскому мысу Матапану, корветъ встрѣтилъ противный N W вѣтеръ, въ борьбѣ съ которымъ прошло 2¹/₂ недѣли.

Проходя между Сициліей и Калабріей офицеры видѣли знаменитую фатаморгану, а проходя мимо Неаполя, любовались изверженіемъ Везувія. Прибывъ въ Ливорно и осмотрѣвъ его, Пизу и Флоренцію со всѣми ихъ замѣчательностями и принявъ на корветъ Жерома Бонапарта, брата Наполеона I, съ дочерью, наши моряки отправились обратно въ Пирей, зайдя по пути къ острову Порось, гдѣ произведена была окраска корвета.

Въ Пиреѣ корветъ удостоивался посѣщенія короля и королевы, и въ свою очередь Ихъ Величества приглашали офицеровъ на свои балы. Кромѣ этихъ удовольствій, офицеры въ свободное отъ службы время знакомились съ окрестностями Афинъ. Наконецъ, послѣ 20-ти мѣсячнаго пребыванія въ заграничномъ плаваніи Николай Андреевичъ возвратился въ Севастополь на корветѣ Ифигенія 28 апрѣля 1840 года, послѣ смѣны этого корвета въ Пиреѣ шкуной «Ласточка», подъ командою капитанъ-лейтенанта Истомина.



III.

1840—1844 г.

Тотчасъ по прибытіи въ Севастополь, корветъ Ифигенія, въ составѣ эскадры подъ флагомъ главнаго командира адмирала Лазарева, отправился въ плаваніе къ кавказскимъ берегамъ для занятія мѣстъ: Туапсе и Псезуапсе. Въ высадкѣ десантныхъ войскъ участвовалъ и Николай Андреевичъ Аркасъ въ качествѣ командира морской роты. Онъ атаковалъ возвышенность и сжегъ находившійся тамъ ауль, послѣ сильной перестрѣлки съ черкесами.

Въ 1841 году Николай Андреевичъ плавалъ на шкунѣ «Забіяка», подъ командою капитанъ-лейтенанта Манганари. Вначалѣ этого года Николай Андреевичъ лишился матери, скончавшейся въ Севастополѣ 25 января. Смерть обожаемой матери была для него тяжелою утратой; онъ во всю свою жизнь благоговѣйно чтилъ память о ней. Въ началѣ того же года Николай Андреевичъ получилъ отъ командира 120-ти пушечнаго корабля «12 Апостоловъ» капитана 1-го ранга Корнилова письмо, въ которомъ этотъ командиръ въ самыхъ лестныхъ выраженіяхъ приглашалъ лейтенанта Аркаса

къ себѣ на корабль, какъ лучшаго и способнѣйшаго офицера, заявившаго себя съ отличной стороны въ плаваніи, подъ командою столь-образцоваго командира, какъ Е. В. Путьинъ. Съ апрѣля 1841 года Николай Андреевичъ былъ назначенъ на этотъ замѣчательный корабль, готовившійся къ спуску на воду въ Николаевѣ.

Въ это же время, сверхъ занятій по вооруженію корабля, Н. А. Аркасъ былъ приглашенъ В. А. Корниловымъ къ трудамъ по составленію штатовъ настоящаго вооруженія всѣхъ ранговъ, судовъ и таблицъ росписаній также для всѣхъ судовъ Черноморскаго флота; такъ что почти весь 1841 годъ Николай Андреевичъ былъ до того заваленъ работою, что не имѣлъ отдыха даже въ праздничные дни.

До наступленія зимы корабль «12 Апостоловъ» окончилъ вооруженіе и перешелъ на Спасскій рейдъ, гдѣ продолжалась окончательная отдѣлка корабля и снабженіе его. Приводимъ изъ записокъ адмирала Н. А. Аркаса интересную записку о выходѣ корабля «12 Апостоловъ» изъ Николаева:

«Рѣшено было съ раннею весной 1842 года выходить изъ Николаева, воспользовавшись полноводьемъ для болѣе легкаго перехода банки въ Днѣпровскомъ лиманѣ; такъ какъ хотя она и углублялась по-немногу единственною весьма плохую землечерпательною машиною, имѣвшеюся при Николаевскомъ портѣ, но это обыкновенно мало помогало дѣлу, и всѣ корабли, выходившіе изъ Николаева, должны были протягиваться на пространствѣ 3—4 версты съ большимъ усиліемъ на завозахъ, при чемъ предварительно вы-

гружались до послѣдней излишней щепки. Такая операція протягиванія, хотя и черезъ мягкій грунтъ, продолжалась около мѣсяца; то же предстояло и намъ.»

«До 1828 года при Николаевскомъ портѣ были для проводки кораблей черезъ баръ камели, состоявшіе изъ двухъ половинъ, съ выемками для выпуклыхъ боковъ кораблей. Эти камели затоплялись посредствомъ напусканія въ нихъ воды и погрузки баласта; затѣмъ подводились къ бокамъ кораблей съ одной и съ другой стороны, снайтовливались между собою и съ кораблемъ; затѣмъ выгружали изъ нихъ баластъ и выкачивали воду, отчего камели подымались, а вмѣстѣ съ тѣмъ подымали и корабль настолько, что онъ свободно проходилъ черезъ банку. Но этотъ способъ ломалъ корабли, такъ какъ не было никакой возможности устроить камели такъ, чтобы корабль одинаково всѣми частями и совершенно плотно былъ бы обхваченъ ими. Наконецъ, явился на помощь паръ. Заграницею начали употреблять въ большомъ размѣрѣ для углубленія портовъ землечерпательныя машины; такая же машина была заказана въ Англии А. С. Грейгомъ; корпусъ же сдѣланъ въ Николаевѣ. По присылкѣ машины, ее установили, и дѣло пошло на ладъ. Между тѣмъ камели сгнили, ихъ поставили къ стрѣлкѣ на рѣкѣ Ингуль, противъ дворца и затанули на мель съ цѣлью положить преграду песчанымъ наносамъ отъ Стрѣлки, засыпавшимъ и обмелявшимъ на этомъ мѣстѣ фарватеръ. Это вполне удалось камели: можно сказать, выросли въ это мѣсто и даже теперь служатъ твердымъ оплотомъ и защитою для фарватера.»

«Нѣсколько лѣтъ спустя, по неосторожности часовыхъ, вспыхнулъ пожаръ на этихъ камеляхъ, при чемъ сгорѣли

ихъ верхнія части до воды, и онѣ остались съ тѣхъ поръ въ томъ же видѣ, какъ теперь.» «Помню еще, большой корабль «Николай», поставленный у конца той же Стрѣлки, противъ бульвара; онъ служилъ помѣщеніемъ для арестантовъ, пока не построили въ городѣ острога, существующаго и по настоящее время.»

2 мая 1842 года корабль «12 Апостоловъ» двинулся въ путь подъ парусами. Дойдя до начала банки у Аджи-гіола, корабль былъ выгруженъ на множество баржъ, барказовъ и ботовъ, а затѣмъ по заведеннымъ якорямъ и верпамъ началось передвиженіе его черезъ банку, окончившееся черезъ 2½ недѣли, т. е. скорѣе, нежели это бывало съ другими кораблями, которые перетягивались черезъ это мѣсто въ теченіе мѣсяца и болѣе. Командиръ и офицеры корабля «12 Апостоловъ» удостоились за это Высочайшаго благоволенія, а команда денежной награды.

Остановившись у Очакова, корабль вооружился, поставилъ орудія и вышелъ въ море, гдѣ продержался нѣсколько для пріобученія команды и приведенія себя въ самый лучший видъ, чтобы явиться въ Севастополь въ полной красѣ на судъ моряковъ, которые, по тогдашнему обычаю, отъ адмирала до мичмана, считали своимъ долгомъ осмотрѣть до мельчайшихъ подробностей каждый приходящій новый корабль. И дѣйствительно, въ Севастополѣ корабль «12 Апостоловъ» произвелъ отличное впечатлѣніе и стяжалъ себѣ первое мѣсто между судами Черноморскаго флота. Плаваніе его по Черному морю и у береговъ Кавказа продолжалось ровно 6 мѣсяцевъ. Николай Андреевичъ въ своихъ воспоминаніяхъ объ этомъ плаваніи говоритъ, что командиръ В. А. Корниловъ съ большимъ умѣніемъ и тактомъ

повель офицеровъ и команду, возстановивъ прочный военный порядокъ и дисциплину, достигнувъ, не бывалой еще на такихъ большихъ (120 пушечныхъ) корабляхъ, быстроты въ работахъ, безмолвія при ихъ исполненіи, отличнаго дѣйствія артиллерією, которая, въ калибрѣ 68-фунтовыхъ орудій, впервые появилась у насъ на гопъ-декѣ корабля «12 Апостоловъ,» превосходившаго въ этомъ отношеніи, по силѣ вооруженія артиллерією, все корабли иностранныхъ флотовъ того времени.

Въ февралѣ 1843 года, когда шла дѣятельная работа по изготовленію судовъ къ кампаніи, въ Севастополѣ было получено распоряженіе немедленно командировать въ Николаевъ Николая Андреевича и лейтенанта Керна.

Прибывъ въ Николаевъ, лейтенантъ Аргасъ получилъ приказаніе главнаго командира Лазарева тотчасъ же принять во временное командованіе корветъ „Менелай“ и готовить его для океанскаго плаванія до прибытія командира капитана-лейтенанта Истомина. Но по прошествіи недѣли усиленныхъ работъ, подъ личнымъ руководствомъ адмирала Лазарева, изъ Петербурга было получено распоряженіе объ отмѣнѣ изготовленія корвета, предполагавшагося къ послыскѣ къ африканскимъ берегамъ, для недопущенія торговли неграми. Тогда, возвратившись въ Севастополь вновь на корабль «12 Апостоловъ,» Николай Андреевичъ началъ 11 мая 1843 года кампанію, продолжавшуюся до 28 августа, въ теченіи которой, въ составѣ эскадры подъ флагомъ адмирала Лазарева, были перевезены двѣ дивизіи войскъ изъ Одессы въ Севастополь и совершены были практическія плаванія съ морскими эволюціями.

Въ сентябрѣ прибылъ въ Севастополь начальникъ главнаго морскаго штаба князь Меншиковъ, который подробно осматривалъ всѣ суда Черноморскаго флота, выстроенныя въ линію на рейдѣ Севастопольской бухты.

Въ началѣ 1844 года Николай Андреевичъ Аркасъ получилъ отъ Е. В. Путятина, произведеннаго въ контръ-адмирала—съ зачисленіемъ въ свиту Его Величества, письмо о томъ, что предполагается усилить Каспійскую флотилію, посылкою туда судовъ, построенныхъ въ Англіи, и что для этого серьезнаго дѣла онъ рекомендовалъ князю Меншикову Николая Андреевича, какъ одного изъ отличнѣйшихъ и дѣльныхъ офицеровъ Черноморскаго флота. Такъ какъ эта лестная рекомендація была вполне подтверждена и главнымъ командиромъ Черноморскаго флота адмираломъ Лазаревымъ, то, по распоряженію князя Меншикова, лейтенантъ Аркасъ былъ вызванъ въ Петербургъ.

Такое довѣріе высшаго морскаго начальства къ способностямъ и опытности молодаго лейтенанта (26 лѣтъ,) выраженіе горячей благодарности за отличную службу на кораблѣ «12 Апостоловъ» со стороны командира Корнилова, повторенное лично главнымъ командиромъ адмираломъ Лазаревымъ, съ высказанною ими увѣренностью, что Николай Андреевичъ хорошо исполнитъ возложенное на него не легкое дѣло и тѣмъ откроетъ себѣ широкое поприще въ морской службѣ—не могло не отразиться въ высшей степени благотворно на характерѣ и энергіи его, и, нѣтъ сомнѣнія, что и это обстоятельство послужило также нравственнымъ двигателемъ для карьеры будущаго адмирала: администратора и моряка въ полномъ значеніи этого слова.

Адмиралъ Лазаревъ поручилъ Н. А. Аркасу доставить князю Меншикову и лично доложить со все́ми подробностями планы и чертежи все́хъ новыхъ судовъ Черноморскаго флота, ихъ парусности, внутренняго расположенія, книги новыхъ штатовъ, комплектаціи, вооруженія и росписаній.

Въ первыхъ числахъ марта 1844 года Николай Андреевичъ былъ уже въ Петербургъ и тотчасъ былъ прикомандированъ къ Высочайше учрежденному комитету о построеніи париходовъ, подъ предсѣдательствомъ адмирала Рикорда и затѣмъ получилъ предложеніе отправиться для осмотра всей линіи соединенія Невы съ Волгою, чтобы ознакомиться съ Маріинскою и Тихвинскою системою водяныхъ сообщеній, при чемъ ставилось ему въ обязанность сообразить какія нужны будутъ средства для переводки въ Каспійское море поручавшихся ему двѣнадцать судовъ.

Собравъ имѣвшіеся въ Гидрографическомъ Департаментѣ необходимыя для исполненія порученія данныя, Николай Андреевичъ отправился въ Шлиссельбургъ, отсюда по Ладожскому каналу, рѣкѣ Свирѣ, Онежскому каналу и озеру, рѣкѣ Вытегрѣ и по все́мъ шлюзамъ, составляющимъ Маріинскую систему вверхъ и внизъ, затѣмъ по рѣкѣ Ковжѣ, Бѣлому озеру, рѣкѣ Шекснѣ и, наконецъ, по Волгѣ и ея берегамъ до Рыбинска. Въ каждомъ городѣ и большомъ селеніи онъ приглашалъ къ себѣ мѣстныхъ лоцмановъ и судовладѣльцевъ, совѣщаясь о средствахъ, какія нужны были для переводки въ Астрахань упомянутыхъ двѣнадцать судовъ, не въ два года, требовавшихся для этого, а въ одно лѣто, узнавалъ о расходахъ, нужныхъ на уплату лоцманамъ и рабочимъ за проводку баналами и на бичевникѣ,

объ опасныхъ мѣстахъ, порогахъ на рѣкахъ и т. п.; а въ Рыбницкѣ познакомился съ владѣльцами цѣлыхъ флотовъ, разнаго рода допотопныхъ судовъ, которые обѣщали Николаю Андреевичу полное содѣйствіе, также, какъ и офицеры министерства путей сообщенія по всему пути, впрочемъ съ условіемъ, если будутъ имѣть о томъ приказаніе своего министра графа Клейнмихеля, бывшаго грозой того времени.

Возвратившись по Тихвинской и частью по Вышневолоцкой системѣ, Н. А. Аркасъ пришелъ къ заключенію, что по нимъ съ судами, имѣющими углубленіе болѣе 3 футь, пройти не возможно и что для проводки этихъ судовъ можно было воспользоваться только одною Маринскою системою.

По представленіи подробныхъ свѣдѣній, собранныхъ во время поѣздки, Николай Андреевичъ получилъ 11 апрѣля 1844 года офиціальное назначеніе въ должность начальника отряда двѣнадцати судовъ, назначенныхъ для усиленія Каспійской флотиліи, для проводки ихъ изъ Петербурга въ Астрахань; а также главнаго распорядителя по сборкѣ въ Астрахани трехъ желѣзныхъ пароходовъ, порученныхъ ему также для перевозки изъ Петербурга на означенныхъ судахъ.

Имѣя въ своемъ распоряженіи трехъ лейтенантовъ и 175 человѣкъ команды, молодой лейтенантъ Аркасъ принялся за дѣло съ неутомимой энергіею. По нагрузкѣ частей трехъ упомянутыхъ пароходовъ (двухъ изъ Англіи и одного изъ Голландіи,) Николай Андреевичъ для выигрыша во времени раздѣлилъ, ввѣренную ему эскадру, на два отряда. Первый отрядъ состоялъ изъ 7 судовъ: шкуны „Опытъ“ подъ ко-

мандою лейтенанта Жерве, бота „Ящерица“ — (лейтенантъ Флотовъ), трехъ деревянныхъ баржъ, нагруженныхъ двумя разобранными желѣзными пароходами съ машинами (лейтенантъ Сиверсъ,) и двухъ желѣзныхъ баржъ: одной Англійской, имѣвшей отличное парусное вооруженіе плимутскимъ ботомъ и другой голландской, на которой было большое шхунное вооруженіе, подъ непосредственнымъ командованіемъ Н. А. Аркаса.

Съ этой эскадрою онъ рѣшилъ отправиться въ путь, какъ только тронется ледъ на Ладожскомъ озерѣ. Второй же отрядъ, состоявшій изъ трехъ деревянныхъ баржъ, двухъ тихвинскихъ лодокъ на буксирѣ и построеннаго въ Англии парохода „Волга,“ на которомъ слѣдовали съ англійскаго завода Рени 8 мастеровыхъ, инженеръ Чикенъ и изъ Голландіи 4 мастеровыхъ и инженеръ Гольцъ, Николай Андреевичъ поручилъ лейтенанту Жерве, съ тѣмъ, чтобы тотчасъ по прибытіи изъ Англии парохода Волга, ожидавшагося въ іюнь мѣсяцѣ, отрядъ этотъ отправлялся бы изъ Петербурга для слѣдованія по назначенію. Доведя первый отрядъ до Нижняго Новгорода, Н. А. Аркасъ поручилъ начальство въ дальнѣйшемъ слѣдованіи его до Астрахани лейтенантамъ: Флотову и Сиверсу, а самъ возвратился назадъ для проводки втораго отряда.

За два дня до отплытія перваго отряда, состоявшаго на Невѣ, близъ Охтенскаго адмиралтейства, гдѣ производилось вооруженіе и нагрузка этой флотиліи, ее неожиданно посѣтилъ Государь Императоръ Николай Павловичъ. Осмотрѣвъ суда и спросивъ Николая Андреевича, дѣйствительно ли онъ увѣренъ, что достигнетъ Астрахани въ одно лѣто,

на что Николай Андреевич далъ утвердительный отвѣтъ, Его Величество сказалъ: „да поможетъ тебѣ Господь Богъ,“ при чемъ выразилъ желаніе, чтобы, проходя по рѣкамъ, флотилія останавливалась въ болѣе замѣчательныхъ торговыхъ пунктахъ, при чемъ показывался бы тамошнимъ судовладѣльцамъ и богачамъ пароходъ и объяснялась бы имъ польза и выгода введенія паровыхъ судовъ.



IV.

1844—1848 г.

Заручившись открытымъ листомъ министра путей сообщенія графа Клейнмихеля, Николай Андреевичъ съ первымъ отрядомъ судовъ, послѣ отслуженнаго молебствія, снялся съ якоря 9 мая 1844 года. На другой день къ вечеру отрядъ пришелъ къ Шлиссельбургу и направился далѣе по Ладожскому озеру къ рѣкѣ Свири, по которой дошелъ до города Лодейное-Поле. Далѣе предстояли уже опасные переходы черезъ пороги, мели и разныя другія препятствія.

До пороговъ дѣло шло очень хорошо; но когда подошли къ нимъ, движеніе судовъ затруднилось до чрезвычайности. Въ бичевники, поданные съ судовъ и подтянутые къ топамъ мачтъ, впрягали отъ 60 до 100 лошадей для каждаго судна. Почти столько же было погонщиковъ и тнущихъ лямку людей. Жестокій крикъ погонщиковъ на берегу; затѣмъ разбросанные остовы судовъ, пострадавшихъ при проходѣ черезъ пороги, шумъ воды по камнямъ пороговъ, все это составляло своеобразную, но не очень привлекательную картину. Бичевую приходилось выпускать иногда болѣе ста сажень (тросы для этого выпускались по

125 сажень), а иногда до двух кабельтовых, если нужно было обойти камни или опасныя мѣста. Случалось и такъ, что между судами и берегомъ были острова. Иногда въ теченіи болѣе часа проходили разстояніе въ 100—200 сажень, не смотря на то, что удваивали силу, посредствомъ припряганія лошадей. Въ опасныхъ мѣстахъ пороговъ, Н. А. Аркасу приходилось лично наблюдать за проводкою каждаго судна отдѣльно, такъ какъ отъ одного момента неудачи и крушенія, хотябы только одного изъ двѣнадцати судовъ, могъ произойти полный неуспѣхъ всего дѣла, особенно потому, что въ случаѣ гибели какихъ нибудь частей, разобранныхъ пароходовъ или ихъ машины, сборка ихъ въ Астрахани стала бы невозможной.

Пройдя рѣку Свирь съ ея препятствіями, флотилія вошла въ Онежское озеро, въ которомъ встрѣтила ночью сильную бурю, разметавшую немореходныя суда; впрочемъ, на другой день къ вечеру всѣ суда благополучно вошли въ рѣку Вытегру. Въ городѣ Вытегрѣ, при участіи начальника отдѣленія путей сообщенія, въ теченіи нѣсколькихъ дней, дѣлались приготовленія для прохода по Маріинской системѣ черезъ 36 восходящихъ и 17 нисходящихъ шлюзовъ, съ подъемомъ на высоту 300 футъ и затѣмъ со спускомъ въ 120 футъ къ рѣкѣ Ковжѣ. Нельзя было не поражаться величіемъ этого сооруженія и геніемъ Петра Великаго. Каждый изъ шлюзовъ имѣлъ тогда названіе во имя одного изъ Святыхъ нашей церкви, а самый верхній носилъ имя Св. Петра и близъ него находился памятникъ Императору Петру I-му. Къ сожалѣнію, Петру Великому не довелось увидѣть окончанія этой грандіозной работы; она была окончена уже впоследствии на средства особаго капитала, пожертвованнаго

ИМПЕРАТРИЦЕЮ МАРІЕЙ ѲЕОДОРОВНОЙ, почему система и носить названіе Маринской.

Пройдя отлично черезъ шлюзы и рѣку Ковжу, флотилія вошла въ Бѣлое озеро, затѣмъ въ рѣку Шексну, на которой также нужно было проходить опасные пороги внизъ по теченію, лавируя между подводными и надводными камнями по обѣ стороны судна. Никакія знанія теоріи мореходства и никакая опытность морская въ этомъ случаѣ не имѣютъ силы. Отъ малѣйшей ошибки мѣстнаго лоцмана могла произойти гибель судна и всего находившагося на немъ, ибо спасеніе въ каменьяхъ, черезъ которые вода мчится съ силою водопада, положительно не возможно. По указанію лоцмановъ, сдѣланы были разныя приспособленія, которыя заключались въ томъ, что на судахъ были придѣланы надъ бортами палаты съ большимъ числомъ длинныхъ веселъ и еще болѣе длинныхъ на носу и кормѣ; весла эти служили для быстраго поворачиванія судовъ между каменьями. На каждое весло требовалось по 4 человѣка, а на два кормовыхъ и два носовыхъ по 5 человѣкъ, такъ что по числу веселъ приходилось на каждой баржѣ и шхунѣ имѣть почти до 100 человѣкъ, не считая своей команды, такъ какъ для дѣйствія веслами, надобно было нанимать мѣстныхъ людей, привыкшихъ къ этой работѣ и знакомыхъ со своей станціей.

Каждая станція считалась въ 30 версть, и только это разстояніе лоцмана и гребцы обязывались проводить суда; затѣмъ они передавали ихъ слѣдующимъ лоцманамъ, которые набирали гребцовъ и все необходимое изъ своихъ сель. Самый опасный изъ пороговъ Шексны назывался „Колѣнцы“;

его прошли также благополучно. Затѣмъ были сняты все приспособленія; флотилія выбралась на свободу въ рѣку Волгу, по которой оставалось благополучно пройти только розсыпи и карчи. Послѣ полуторамѣсячнаго перехода, Николай Андреевичъ дошелъ до Рыбинска.

Въ Рыбинскѣ Николай Андреевичъ получилъ извѣщеніе, что пароходъ Волга уже прибылъ изъ Англіи въ Петербургъ и что въ скоромъ времени, окончивъ нагрузку, снимется съ якоря второй отрядъ. Тогда Н. А. Аркасъ поручилъ лейтенантамъ: Флотову и Сиверсу слѣдовать съ флотиліей въ Астрахань, а самъ возвратился въ Лодейное-Поле, для подготовительныхъ распоряженій къ безпрепятственному слѣдованію втораго отряда судовъ, состоявшаго, какъ мы уже упоминали, изъ парохода „Волга“ и бывшихъ у него на буксирѣ двухъ баржъ и двухъ тихвинокъ.

Поручивъ обѣ баржи лейтенанту Жерве, Николай Андреевичъ принялъ на себя проводку парохода Волга и тихвинокъ. Взявъ съ собою лоцмановъ и на буксирѣ всю эту флотилію, онъ оставилъ суда у начала пороговъ и попробовалъ пройти черезъ пороги съ однимъ пароходомъ безъ помощи бичевой. Но оказалось, что не хватало силъ, хотя пароходъ самъ собою имѣлъ ходу 7—8 узловъ. Только при помощи 40 лошадей, впряженныхъ въ поданный на берегъ четырехъ съ половиною дюймовый тросъ, прошелъ пароходъ черезъ этотъ и слѣдующіе пороги, дойдя совершенно благополучно вмѣстѣ съ четырьмя судами до Вытегры. Зато у входа въ эту рѣку пришлось снять съ парохода Волга кожухи, колеса и даже валъ, съ которыми пароходъ не могъ пройти черезъ ворота и шлюзы. Войдя въ рѣку

Ковжу, пароходъ съ своими судами на буксирѣ двигался уже безостановочно до рѣки Шексны, въ которой повторилось придѣлываніе палатей и весель для прохода пороговъ. Пройдя безопасно все пороги, пароходъ испыталъ нѣкоторую задержку только на самомъ опасномъ изъ нихъ („Колѣнцы“) и то на послѣднемъ поворотѣ его; именно пароходъ внезапно остановился и началъ вертѣться на водоворотѣ. Оказалось что нужно поднять передній выдвижной киль, по исполненіи чего пароходъ сошелъ съ камня, не получивъ ни какого поврежденія. Затѣмъ отрядъ пошелъ по Волгѣ и достигъ Рыбинска во второй половинѣ августа 1844-го года.

Городъ Рыбинскъ, уже тогда важный торговый пунктъ съ обширнымъ и богатымъ рынкомъ, сосредоточивалъ въ себѣ все, шедшее съ низовьевъ Волги для отправленія вверхъ по Шекснѣ, самой Волгѣ, Окѣ, Камѣ и по соединительнымъ воднымъ системамъ на Петербургъ. Въ этомъ бойкомъ торговомъ городѣ Николай Андреевичъ пригласилъ къ себѣ на пароходъ Волгу до 30 человекъ богатыхъ судовладельцевъ и купцовъ, которые съ большимъ любопытствомъ, разсматривали пароходъ и ходили на немъ по рѣкѣ Волгѣ вверхъ и внизъ. Кромѣ того, Николай Андреевичъ бралъ на буксиръ различныя купеческія суда, груженныя хлѣбомъ, товарами и прочими продуктами и приставалъ съ ними къ пристани. Все были въ восторгѣ отъ парохода, первый разъ появившагося на Волгѣ, и, удовлетворяя ихъ просьбѣ, Николай Андреевичъ далъ имъ указанія о стоимости разныхъ величинъ пароходовъ и адреса, гдѣ ихъ можно заказывать.

Дальнѣйшее плаваніе по Волгѣ до Астрахани Николай Андреевичъ описываетъ слѣдующимъ образомъ:

Лодмана по пути рассказывали разные легенды и преданія о Пугачевѣ, Разинѣ и другихъ. Встрѣчавшіяся по Волгѣ въ громадномъ числѣ суда съ грузами поражали своею безобразною конструкціею. Многія большія суда, одно за другимъ протягивались вверхъ противъ теченія по бичевой лямками; сотни рабочихъ тянули ихъ, хотя и съ пѣснями, но одѣтые въ лохмотья, грязныя до отвращенія, а обращеніе съ ними прикащиковъ и судовщиковъ было ужасное: съ ними обращались хуже, чѣмъ съ животными. Другой способъ передвиженія грузовъ вверхъ по Волгѣ происходилъ посредствомъ, такъ называемыхъ, конныхъ машинъ на шаландахъ громадной величины, съ устроенными на нихъ шпильями, въ которыя впрягали по 40 лошадей; всѣхъ же лошадей на такихъ шаландахъ имѣлось по 120 на три смѣны. Кормъ въ скирдахъ сѣна помѣщался на палубѣ. Завозы якорями и толстыми кабельтовыми дѣлались на нѣсколько верстъ впередъ большими лодками—забѣжками. Кабельтовы наворачивались на шпильи, которые вращались при помощи лошадей, и такимъ образомъ, эта безобразная машина, имѣвшая за собою 10—20 судовъ медленно подвигалась впередъ.

По пути Николай Андреевичъ осматривалъ прибрежные города: Череповецъ, Ярославль, Кострому, Нижній-Новгородъ, при чемъ принималъ у себя на пароходѣ любопытствующихъ жителей и такъ же, какъ въ Рыбинскѣ, давалъ имъ адреса для заказа пароходовъ. Сверхъ того онъ уговорилъ инженера Гольца заѣхать на обратномъ пути въ Нижній для полученія заказовъ на постройку пароходовъ въ Голландіи. Спустя 10—15 лѣтъ, на Волгѣ было уже болѣе 300 пароходовъ. Такимъ образомъ Николаю Андреевичу суждено

было быть счастливымъ исполнителемъ воли Государя Императора Николая I, въ отношеніи развитія на Волгѣ сознанія пользы силы пара и замѣны имъ допотопныхъ средствъ судоходства.

Во второй половинѣ сентября вода на Волгѣ уменьшилась, такъ что на розсыпяхъ воды было менѣе 4 футь; по этому пришлось нанять подгрузныя суда, для облегченія флотилии, на столько, чтобы суда ея имѣли углубленія не болѣе $3\frac{1}{2}$ футь. Однако не смотря на все усилія, углубленіе парохода Волга можно было довести только до $3\frac{3}{4}$ футь, вслѣдствіе этого Николаю Андреевичу пришлось воспользоваться мѣстнымъ средствомъ углубленія, именно усиленіемъ или ускореніемъ теченія воды, что повышало ея уровень. Достигали этого вколачивая вдоль и около борта парохода колья и выводя ихъ впередъ, расширяя между ними разстояніе и затягивая до дна между ними рогожи. Такимъ образомъ вода, входя въ широкое русло и усиливаясь пройти черезъ узкую часть, очень скоро углубляла его, унося теченіемъ песокъ и когда глубина дѣлалась достаточною для прохода, то пароходъ протягивали впередъ и на такое передвиженіе по розсыпямъ потребовалось болѣе 2-хъ недѣль времени.

Въ Казани Николай Андреевичъ получилъ извѣстіе, что первый отрядъ дошелъ уже до Астрахани и хотя одна изъ желѣзныхъ баржъ этого отряда наткнулась около Самары на подводную карчу и пробила себѣ дно, но, имѣя непроницаемыя переборки, она могла слѣдовать до мѣста.

Между тѣмъ наступили октябрскіе холода; дни стали короче и потому, чтобы до заморози дойти до Астрахани,

Николай Андреевичъ употреблялъ все усилія для успѣшнаго хода впередъ, цѣлые дни не сходя съ площадки, подъ защитою теплой трубы, проводя ночи въ холодной каютѣ съ ревматическими страданіями и такъ до прихода въ Астрахань, т. е. до 15 октября 1844 года.

Передавъ все 12 судовъ въ портъ, онъ приступилъ къ распоряженію по сборкѣ доставленныхъ въ Астрахань 3-хъ желѣзныхъ пароходовъ, для чего пришлось устроить элингги. Пароходы эти получили названія: Тарки, Ленкорань и Куба. Для соображеній при предстоявшемъ вооруженіи и снабженіи ихъ, Николай Андреевичъ Аркасъ получилъ изъ Николаева отъ главнаго командира Лазарева чертежи, выписки и указанія, при любезномъ письмѣ отъ 1 апрѣля 1845 года, содержаніе котораго указываетъ, что адмиралъ Лазаревъ относился къ нему съ полнымъ вниманіемъ и живымъ участіемъ.

Въ то же время Николай Андреевичъ получилъ письмо изъ Лондона отъ Е. В. Путятина отъ ⁵/₁₇ декабря, въ которомъ онъ, поздравляя съ успѣшнымъ окончаніемъ многотруднаго плаванія, высказываетъ, что считаетъ своимъ долгомъ быть признательнымъ Николаю Андреевичу, какъ своему сослуживцу и другу за его усердіе и ревность къ службѣ, и просить его беречь свое здоровье.

Проводна 12 судовъ изъ Балтики въ Каспій со всеми вообще расходами въ теченіе 5 мѣсяцевъ и 14 дней обошлась менѣе пяти тысячъ рублей, конечно, только благодаря строгой бережливости, которою Николай Андреевичъ отличался какъ тогда, такъ и всю свою жизнь.

Донесеніе Н. А. Аркаса, о совершенно благополучномъ прибытіи съ эскадрою въ Астрахань въ теченіи одного лѣта, было доложено Госурдарю Императору и князь Меншиковъ выразилъ Николаю Андреевичу полную за это благодарность и кромѣ того въ награду за успѣшное окончаніе этого важнаго порученія Николай Андреевичъ Аркасъ произведенъ былъ въ капитанъ-лейтенанты съ 15 апрѣля 1845 года, имѣя тогда 27 лѣтъ отъ роду.

По совершенномъ окончаніи сборки париходовъ Тарки и Ленкорань и по совершеніи на нихъ пробнаго плаванія по Каспійскому морю, въ теченіи 1-го мѣсяца и 2-хъ дней Николай Андреевичъ сдалъ ихъ командиру порта и убѣдившись, что окончаніе сборки третьяго парихода не можетъ уже затруднять портъ, ходатайствовалъ о разрѣшеніи возвратиться въ Петербургъ, куда и прибылъ въ мартъ мѣсяцѣ 1846 года, представивъ начальству составленные на досугѣ слѣдующіе труды свои:

1, Записку о нуждахъ Астраханскаго порта и о средствахъ къ развитію Каспійскаго судоходства.

2, Записку о причинахъ упадка въ Астрахани торговли и о средствахъ къ развитію ея.

3, Записку о необходимости и средствахъ углубленія фарватера на рѣкѣ Волгѣ.

и 4, Записку о причинахъ упадка вольной рыбопромышленности въ Астрахани и о средствахъ къ оживленію ея.

Въ этой замѣчательной запискѣ Николай Андреевичъ высказалъ свой взглядъ на ненормальныя условія отно-

шеній прибрежныхъ владѣльцевъ Каспійскаго моря къ вольнымъ рыбопромышленникамъ, при которыхъ послѣдніе состояли въ полной зависимости отъ первыхъ; при чемъ полагалъ правильнымъ уравнивать права владѣльцевъ береговъ и вольныхъ рыбопромышленниковъ въ отношеніи свободной рыболовли въ Каспійскомъ морѣ. Въ настоящее время по существующимъ узаконеніямъ, въ нашихъ моряхъ ловля рыбы признана совершенно свободною.

За отличное выполненіе порученія, какъ по сборкѣ пароходовъ, такъ и по составленію подробныхъ отчетовъ, а также за особые полезные труды, Николай Андреевичъ Аркасъ былъ удостоенъ денежной награды въ 300 рублей, которая по тогдашнему времени представляла весьма солидное вознагражденіе.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Николай Андреевичъ получилъ предложеніе князя Меншикова занять при немъ постъ адъютанта, но сильное влеченіе къ Черному морю, послѣ 2-хъ лѣтней разлуки съ родными и морской семьей, въ которой онъ заслужилъ уже уваженіе начальства, было непобѣдимо и онъ отказался отъ столичной карьеры, не имѣвшей ничего привлекательнаго для него, воспитаннаго въ строгихъ правилахъ религіозности и прямодушія, укрѣпленныхъ въ строгой до самоотверженія служебной дѣятельности въ Черноморскомъ флотѣ.

Прибывъ въ апрѣлѣ 1846 года въ Николаевъ, Николай Андреевичъ встрѣтилъ весьма радушный пріемъ въ семействѣ адмирала Лазарева и бывшего своего командира, впослѣдствіи начальника штаба Черноморскаго флота, Корнилова, предложившаго ему командованіе парохода—Фрега-

томъ „Бессарабія“, возвращавшимся изъ Палермо подъ командою флигель-адъютанта Истомина.

Съ Высочайшаго утвержденія Николай Андреевичъ командовалъ этимъ пароходо-фрегатомъ съ 5 мая 1846 года по 21 марта 1848 года, совершивъ на немъ плаваніе по портамъ Чернаго моря, у восточныхъ береговъ Кавказа и между Одессою и Редуть-Кале, что составило кампаніи 20 мѣсяцевъ и 14 дней.

Въ теченіи этого времени, именно на канунъ Рождества 1846 года, когда пароходо-фрегатъ „Бессарабія“ стоялъ на Севастопольскомъ рейдѣ, получено было извѣстіе, что у кордона № 34, у Евпаторіи, стала на мель шкуна-бригъ „Вѣстовой“, шедшая изъ Греціи въ Севастополь.

Николай Андреевичъ получилъ приказаніе тотчасъ отправиться туда для спасенія шкуны. При 16^о мороза и очень сильномъ NO вѣтрѣ пароходо-фрегатъ „Бессарбія“ вышелъ въ море. Волны сильно падавали; вода на палубѣ образовала массы льда, тоже самое въ колесахъ и вокругъ судна, такъ что приходилось опасаться остановки движенія колесъ отъ массы замерзавшей воды въ кожухахъ, а затѣмъ и погруженія пароходо-фрегата, подобно случившемуся съ тендеромъ „Струя“, погибшемъ съ командою и командиромъ на Новороссійскомъ рейдѣ вслѣдствіе обмерзанія носовой части судна.

Послѣ отчаянной борьбы Николай Андреевичъ достигъ Евпаторіи, гдѣ встрѣтилъ отъ берега на протяженіи болѣе версты плотный ледъ и наконецъ подошелъ къ Тарханкуту, гдѣ нашель шкуну „Вѣстовой“ на боку къ берегу на камняхъ, съ пробойнами въ нѣсколькихъ мѣстахъ и съ пе-

реломомъ, такъ что спасти ее не было никакой возможности. Забравъ командира и команду, а также грузъ погибшей шкуны, Николай Андреевичъ Аркасъ возвратился въ Севастополь.

Въ 1847 году, плавая у Кавказскихъ береговъ, онъ произвелъ опись и промѣръ у Редуть-Кале устьевъ рѣки Хопи и береговъ по одну и другую сторону ея.

Затѣмъ въ 1848 году 21 Марта сдалъ пароходо-фрегатъ „Бессарабія“ другому командиру капитанъ-лейтенанту Спицыну, по случаю предстоящей Николаю Андреевичу Аркасу болѣе широкой дѣятельности, по избранію Адмирала Лазарева и съ Высочайшаго утвержденія Государя Императора.



V.

1848—1851 г.

Главный командир Черноморскаго флота и портов генераль-адъютантъ адмиралъ Лазаревъ, въ представленіи отъ 19 января 1848 года къ начальнику главнаго морскаго штаба, указалъ на то, что съ распространеніемъ въ Черноморскомъ флотѣ пароходства, необходимо озаботиться образованіемъ хорошихъ парходныхъ командировъ, потому что сколько бы ни были достаточны познанія и опытность командира паруснаго судна, онъ, переходя къ командованію парходомъ, встрѣчается съ совершенно новымъ для него дѣломъ; въ виду этого адмиралъ Лазаревъ, пользуясь значительнымъ заказомъ въ Англіи для Черноморскаго флота парходовъ съ новѣйшими усовершенствованіями, полагалъ весьма полезнымъ, согласно полученнаго изъ Англіи отъ капитана 1-го ранга Корнилова ходатайства, отправить въ Лондонъ, въ качествѣ командира строящагося тамъ пароходо-фрегата „Владиміръ“, извѣстнаго ему, адмиралу Лазареву, по своимъ способностямъ и полезной дѣятельности, командира пароходо-фрегата „Бессарабія“, капитанъ-лейтенанта

Аркаса, съ тѣмъ, чтобы онъ, наблюдая лично за окончаніемъ работъ на пароходѣ „Владиміръ“, въ особенности за сборкою и первыми пробами машины и, возвратясь на немъ въ Россію, могъ-бы ознакомиться съ качествами судна, особенностями механизмовъ и кромѣ того имѣлъ бы возможность, осмотрѣвъ многіе изъ Англійскихъ военныхъ пароходовъ, ознакомиться въ подробности съ содержаніемъ и управленіемъ ими по всеѣмъ частямъ, а въ особенности артиллеріей, а по прибытіи въ Черное море быть полезнымъ для службы указателемъ въ управленіи подобнаго рода судами.

Въ полученномъ Николаемъ Андреевичемъ Аркасомъ 30 Марта 1848 года предложеніи адмирала Лазарева выражено, что по Высочайшему Государя Императора повелѣнію Николай Андреевичъ назначенъ къ посылкѣ въ Англію, въ качествѣ командира пароходо-фрегата „Владиміръ“, для наблюденія за окончательнымъ сооружеиіемъ и для изученія его свойствъ, механизмовъ и вообще для пріобрѣтенія въ Англіи новѣйшихъ свѣдѣній по части пароходства, при содѣйствіи нашего чрезвычайнаго посланника Бруннова, генеральнаго консула Бремера и капитана 1 ранга Корнилова, которымъ, Николай Андреевичъ Аркасъ, обязанъ былъ лично вручить письма по прибытіи въ Лондонъ.

Получивъ отъ адмирала Лазарева личныя инструкціи и полезныя указанія, какъ относительно переѣзда сухимъ путемъ по Европѣ, такъ и въ отношеніи пребыванія въ Англіи, Николай Андреевичъ, въ сопровожденіи корабельнаго инженера Коршикова, отправился въ путь въ половинѣ апрѣлѣ 1848 года черезъ Одессу, Балту, Волочискъ, Лембергъ до Кракова почтовыми. Нужно сказать, что въ это время въ Галиціи возстаніе было въ полномъ разгарѣ и по-

тому проѣздъ среди населенія, возбужденнаго и противъ Россіи, нельзя было считать безопаснымъ. Выѣздъ изъ Кракова по желѣзной дорогѣ совершенъ былъ ими въ то время, когда изъ крѣпости производилась пушечная кононада. Въ столицу Пруссіи Николай Андреевичъ Аркасъ прибылъ на другой день послѣ того, какъ король и войска должны были перейти въ Потсдамъ и укрѣпиться тамъ, а Берлинъ былъ уже въ рукахъ революціонеровъ. Благодаря только знанію англійскаго языка, Николаю Андреевичу удалось осмотрѣть королевскій дворець, занятый блузниками, и монументъ Фридриха великаго съ водруженнымъ на него революціоннымъ знаменемъ. Далѣе по пути, осмотрѣвъ Ганноверъ, Кельнъ, Брюссель, затѣмъ изъ Кале на рохodomъ черезъ Ламаншь, онъ вступилъ на берегъ Англій въ Дувръ и по желѣзной дорогѣ прибылъ въ Лондонъ.

Встрѣтивъ самый радушный пріемъ со стороны В. А. Корнилова и его семейства, Николай Андреевичъ узналъ, что пароходъ „Владиміръ“ заказанъ на заводѣ Мера и К^о, а машины для него на заводѣ Рени и что предстояло заказывать вооруженіе, артиллерію, якоря, гребныя суда и прочія принадлежности. Затѣмъ побывавъ у нашего посланника и консула, а также у Е. В. Путятина, который тогда жилъ въ Лондонѣ, Николай Андреевичъ поселился вблизи завода Мера, чтобы имѣть возможность строго слѣдить за работами на пароходѣ „Владиміръ“, производившимися весьма спѣшно.

Въ своихъ запискахъ Н. А. Аркасъ упоминаетъ, что нашъ посланникъ Брунновъ не оказалъ никакого содѣйствія къ исполненію порученія относительно осмотра англійскихъ верфей и адмиралтействъ, и если Николаю Андреевичу уда-

лось вполне удовлетворительно исполнить все ему порученное, то только благодаря особенному участию и дружбѣ Е. В. Путятина, его связямъ и знакомству въ Лондонѣ.

Въ числѣ данныхъ ему порученій отъ Адмирала Лазарева, одно, по просьбѣ новороссійскаго генераль-губернатора графа Воронцова, заключалось въ собраніи свѣдѣній о плавучихъ молахъ, для Потійскаго рейда. Такой моль существовалъ въ Брайтонѣ, но не долго, и Николай Андреевичъ видѣлъ только разрушенные бурей обломки его и донесъ адмиралу Лазареву, что, по преданію, коммерческія суда становясь у бывшаго плавучаго мола на якорь, опасались его болѣе всякой бури.

Осмотрѣвъ строившійся пароходъ Владиміръ, въ постройку котораго входило красное дерево, африканскій дубъ и только отчасти англійскій, Николай Андреевичъ былъ восхищенъ прочностью и чистотою отдѣлки парохода и всецѣло посвятилъ себя строгому присмотру за работами. По спускѣ на воду, пароходъ Владиміръ оказался, по мнѣнію знатоковъ, лучшимъ во всѣхъ отношеніяхъ изъ всѣхъ тогда существовавшихъ въ Англійскомъ флотѣ пароходо—фрегатомъ.

Знакомство съ нѣкоторыми изъ Англійскихъ капитановъ дало возможность Николаю Андреевичу быть на пробѣ, только что передѣланныхъ тогда, линейныхъ 84-хъ пушечныхъ кораблей въ винтовые. Машины давали имъ ходъ до 6 узловъ и это было принято за отличный результатъ. Также представилась возможность осмотрѣть въ Портсмутѣ учебный артиллерійскій корабль „Экселентъ“, на которомъ находились все калібры морскихъ орудій и не однократно

присутствовать при ежедневныхъ ученіяхъ, при стрѣльбѣ и опытахъ, и приобрести секретныя морскія книги, чертежи и рисунки.

Подробно осмотрѣвъ Гривичъ, Вульвичъ и другіе военные порты Англіи, съ превосходнѣйшими складами вооруженія и снабженія для всего флота, а также мастерскія и склады артиллерійскаго вѣдомства, Николай Андреевичъ воспользовался многими новѣйшими усовершенствованіями для Владиміра.

Постановка на кормѣ Владиміра двухъ 84 фунтовыхъ орудій, съ устройствомъ погоновъ, такъ что обоими орудіями можно было дѣйствовать одновременно на одинъ и на другой бортъ, на корму и впередъ, представляла тогда еще новость и для Англійскаго флота, въ особенности же когда были сдѣланы приспособленія для производства стрѣльбы на громадныя возвышенія угла полета, а черезъ это и значительно увеличивать дальнбойность.

По окончательномъ изготовленіи парохода Владиміръ, укомплектованнаго шкиперомъ, его помощникомъ, штурманами, механиками, кочегарами и командою изъ Англичанъ, обязанными по условію провести пароходъ подъ англійскимъ коммерческимъ флагомъ до Одессы, Николай Андреевичъ, взявъ на пароходъ В. А. Борнилова съ семействомъ, вышелъ изъ Лондона 25 августа 1848 года и зайдя въ Плимуть осмотрѣлъ тамошнее адмиралтейство.

Прійдя благополучно въ Мальту и убѣдившись въ превосходныхъ морскихъ качествахъ Владиміра, имѣвшаго до 12 узловъ хода, Николай Андреевичъ во время трехдневнаго пребыванія въ Мальтѣ, осмотрѣлъ пароходы, стоявшей тамъ,

английской эскадры. Отъ Мальты предполагалось нигдѣ не останавливаться до входа въ Черное море, миновавъ и Константинополь. Между тѣмъ, прійдя въ Буюкъ-дере, на верхъ палубы вышла вся команда и заявила, что, если пароходъ не остановится въ Константинополь, то они котловъ топить не будутъ. По пути изъ Лондона пришлось убѣдиться, что весь наемный комплектъ парохода составляли непрерывно пьяный и буйный сбродъ и потому Николаю Андреевичу пришлось употребить все усилія и средства къ тому, чтобы склонить эту ватагу слѣдовать по назначенію, и это было достигнуто предоставленіемъ буянамъ нѣсколькихъ боченковъ рому.

По прибытіи въ Одессу, гдѣ находился пароходъ Бессарабія съ командою для укомплектованія Владиміра, Н. А. Аркасъ поспѣшилъ перевести ее на пароходъ, чтобы поскорѣе избавиться отъ наемнаго сброду, и взамѣнъ английскаго поднять русскій флагъ и вымпелъ. По приведеніи пароходо-фрегата въ блестящій видъ съ постановкою орудій и рангоута, Николай Андреевичъ занялся ознакомленіемъ офицеровъ съ военно-пароходной службой и пріученіемъ команды къ дѣйствию новою артиллеріей, управленіемъ имѣвшеюся на пароходѣ большою парусностью и введеніемъ въ употребленіе, для дѣйствія машиною, нашего русскаго антрацита.

Затѣмъ пароходъ Владиміръ отправился въ Севастополь, гдѣ при входѣ въ бухту, убравъ паруса, прошелъ подъ парами къ Графской пристани, противъ которой и сталъ на якорь. По истеченіи 2-хъ недѣль пароходъ ушелъ въ Николаевъ на смотръ главнаго командира адмирала Лазарева,

гдѣ также, какъ и въ Севастополѣ, всѣ моряки любовались этимъ прекраснымъ боевымъ судномъ и всеми его новѣйшими усовершенствованіями.

Возвратясь въ концѣ ноября въ Севастополь, Н. А. Аркасъ всю зиму выходилъ въ море для разныхъ опытовъ, ученій, стрѣльбы и эволюцій, при которыхъ неоднократно присутствовалъ на Владимірѣ П. С. Нахимовъ. Въ декабрѣ 1848 года Николай Андреевичъ Всемилоствивѣйше пожалованъ орденомъ Св. Анны 2-й степени и эта награда, по тогдашнему времени, для молодого офицера въ чинѣ капитанъ-лейтенанта, считалась весьма почетною.

Наступилъ 1849 годъ. Начали поговаривать о войнѣ съ Турціей и готовиться къ ней. Въ мартѣ мѣсяцѣ Николай Андреевичъ былъ посланъ съ ввѣреннымъ ему пароходо-фрегатомъ Владиміръ въ Одессу для принятія и перевозки въ Турцію генераль-адъютанта Граббе, назначеннаго чрезвычайнымъ посломъ для переговоровъ съ султаномъ. Посла сопровождала огромная свита. Въ страстную субботу въ 11 часовъ вечера пароходъ Владиміръ снялся съ якоря. Въ морѣ порядочно качало и пассажиры подверглись серьезной болѣзни и потому не могли принять участія во встрѣчѣ праздника, выразившейся салютомъ изъ орудій, бросаніемъ ракетъ, хоровымъ пѣніемъ команды „Христосъ-Воскресе“ и по русскому обычаю христосованьемъ и разговѣніемъ морской семьи Владиміра. На третій день (второй день Пасхи) въ 9 часовъ утра пароходъ вошелъ въ проливъ. Съѣздъ посла на берегъ былъ сопровожденъ салютомъ съ Владиміра и затѣмъ пароходъ долженъ былъ находиться въ полной готовности къ отходу во всякое время. Черезъ нѣсколько дней, получивъ отъ генераль-адъютан-

та Граббе, въ 2¹/₂ часа ночи, весьма экстренныя и важныя депеши, Николай Андреевичъ тотчасъ снялся съ якоря и послѣ 30 часового хода, при полномъ 12 узловомъ ходѣ, въ туманные дни, прибылъ въ Одессу, гдѣ сдалъ ожидавшему курьеру депеши на имя Государя Императора, и забравъ полученныя на имя чрезвычайнаго посла, съ такою же скоростью возвратился въ Босфоръ, такъ что генераль-адъютантъ Граббе, получая депеши, сначала полагалъ, что Н. А. Аркасъ возвратился съ пути не дойдя до Одессы, потому что не рассчитывалъ возвращенія Владиміра всего только черезъ 2¹/₂ сутокъ.

Въ промежуткѣ дипломатическихъ переговоровъ, которыми генераль-адъютантъ Граббе сумѣлъ снискать къ себѣ особенное вниманіе султана Абдуль-Меджида, нашему послу и свитѣ его, въ которой числился и Н. А. Аркасъ, разрѣшено было осмотрѣть всѣ достопримѣчательности Царьграда, не исключая даже сералей, арсеналовъ, адмиралтейства и проч. Переговоры увѣнчались полнымъ успѣхомъ и по полученіи депешъ отъ Государя, генераль-адъютантъ Граббе, въ сопровожденіи своей свиты и офицеровъ Владиміра былъ встрѣченъ для прощальной аудіенціи почетнымъ карауломъ съ знаменемъ, музыкою и особыми почестями. Послѣ аудіенціи, въ числѣ прочихъ, былъ поднесенъ Николаю Андреевичу, пожалованный султаномъ, орденъ Нишанъ Ифтихаръ 2 степени, усыпанный брилліантами. Затѣмъ посолъ со свитою былъ доставленъ на Владимірѣ въ Одессу.

Въ августѣ 1849 года Николай Андреевичъ удостоенъ знака безпорочной службы за XV лѣтъ. Практическое плаваніе Владиміра въ этомъ году продолжалось до 1-го декабря.

Въ 1850 году Н. А. Аркасъ совершилъ кампанію на Владимірѣ съ 21 марта по 31 декабря. Въ томъ числѣ въ апрѣлѣ съ Его Высочествомъ генераль-адмираломъ изъ Николаева въ Севастополь, Ялту, Керчь, Тамань и обратно въ Николаевъ.

20 августа 1850 года Николай Андреевичъ женился въ Николаевѣ на дочери землевладѣльца Софіи Петровнѣ Богдановичъ, при чемъ пасаженнымъ отцемъ и матерью были: В. А. Корниловъ и жена адмирала Лазарева Екатерина Тимофѣевна.

Въ концѣ сентября въ Николаевъ прибылъ Его Высочество Государь Наслѣдникъ Цесаревичъ Александръ Николаевичъ со свитою и отправился на Владимірѣ, въ сопровожденіи адмирала Лазарева и Корнилова, въ Севастополь, Ялту, Новороссійскъ и Геленджикъ.

Въ началѣ плаванія было очень спокойно и это было весьма кстати, потому что Наслѣдника Цесаревича сильно угачивало. На пути отъ Ялты къ Геленджику поднялся жестокой шкваль отъ Ю, перешедшій въ сильный штормъ. При сильныхъ страданіяхъ Его Высочество постоянно приглашалъ къ себѣ Николая Андреевича, которому удавалось успокаивать Цесаревича. Такъ какъ къ Кавказскому берегу подойти не было возможности, то Его Высочество пожелалъ высадиться въ Тамани, для слѣдованія оттуда въ Новочеркасскъ и, разставаясь съ пароходомъ Владимірѣ, благодарилъ Николая Андреевича за заботы и вниманіе и передалъ цѣнный подарокъ для его супруги.

Въ 1851 году Н. А. Аркасъ совершилъ на Владимірѣ плаваніе съ 1-го января по 15 октября. Весною, имѣя у

себя на Владимірѣ Корнилова и Нахимова, онъ ушелъ въ Одессу, чтобы проводить адмирала Лазарева безнадежно больного, лечившагося всю зиму въ Одессѣ и отправлявшагося по совѣту врачей въ Вѣну. Въ устьѣ Дуная наши моряки простились съ любимымъ и уважаемымъ адмираломъ который, вскорѣ по прибытіи въ Вѣну, скончался.

Все Черноморцы были огорчены смертью адмирала и просили перевезти тѣло покойнаго въ Севастополь, чтобы похоронить его на мѣстѣ предполагавшагося тогда храма Св. Владиміра, построение котораго исходатайствовано адмираломъ Лазаревымъ.

На долю Николая Андреевича выпало идти къ устью Дуная, чтобы принять на Владимірѣ бранные останки своего главнаго командира, котораго онъ глубоко чтить.

По прибытіи въ Севастополь, на кормѣ Владиміра обращенной къ Графской пристани, былъ устроенъ парадный катафалкъ и затѣмъ уже совершенно погребеніе съ торжественнымъ церемоніаломъ.

Потомъ Николай Андреевичъ ходилъ на Владимірѣ съ генераль-адмираломъ Константиномъ Николаевичемъ по портамъ Чернаго моря, а также съ Великими Бнязьями Николаемъ и Михаиломъ Николаевичами въ Севастополь, на Южный берегъ Крыма, къ берегамъ Кавказа и обратно въ Николаевъ. Наконецъ въ сентябрѣ мѣсяцѣ Н. А. Аркасъ посланъ былъ на Владимірѣ изъ Севастополя для спасенія брига „Неаркъ“, который, идя изъ Константинополя, при-

няль Бельбекъ за Севастополь и подъ всеми парусами
влѣзь на берегъ, врѣзавшись на 3 фута въ песчаный
грунтъ. Бригъ былъ снятъ послѣ суточныхъ усилій при
самыхъ неблагопріятныхъ условіяхъ погоды, и доставленъ
на буксирѣ въ Севастополь.



VI.

1851—1852 г.

15 Октября 1851 года, по Высочайшему повелѣнію, Николай Андреевичъ съ ввѣреннымъ ему парходомъ Владиміръ вышелъ изъ Николаева въ Триестъ для встрѣчи ихъ Высочествъ генераль-адмирала Константина Николаевича и великой княгини Александры Іосифовны, пожелавшихъ провести всю зиму въ Венеціи.

Прибывъ въ Триестъ, Н. А. Аргасъ съ ихъ Высочествами ушелъ въ Венецію, гдѣ сопровождалъ генераль-адмирала въ его поѣздкахъ по осмотру арсеналовъ, укрѣпленій, а въ свободное время помогалъ великому князю въ его работахъ по пересмотру и дополненію морскаго устава.

На сколько Ихъ Высочества были расположены къ Николаю Андреевичу, видно изъ того, что великая княгиня Александра Іосифовна соизволила сдѣлать ему сюрпризъ, испросивъ разрѣшеніе Государя Николая Павловича о предоставленіи Софіи Петровнѣ Аргасъ возможности прибыть

къ мужу въ Венецію. Неожиданный прїѣздъ молодой супруги въ этотъ городъ вызвалъ благоговѣйную признательность Н. А. Аркаса къ Ихъ Высочествамъ за такое теплое участіе къ моряку, служба котораго не давала возможности наслаждаться семейнымъ счастьемъ у домашняго очага, ибо даже въ среднемъ выводѣ Николаю Андреевичу приходилось быть въ морѣ десять мѣсяцевъ въ году.

Съ разрѣшенія Государя Императора, Николай Андреевичъ занялъ былъ также приспособленіемъ на Австрійскихъ фрегатахъ тѣхъ новѣйшихъ усовершенствованій, которыя были введены у насъ на Владимірѣ.

Въ мартѣ 1852 года, Австрійскій Императоръ прибылъ въ Венецію для свиданія съ нашимъ генераль-адмираломъ; Н. А. Аркасъ былъ представленъ Императору, который, посѣтивъ пароходъ Владимірѣ, присутствовалъ на маневрахъ и пожаловалъ Николаю Андреевича орденомъ желѣзной короны 2-й степени, выразивъ на словахъ полное удивленіе превосходному состоянію Владиміра и обѣщаніе сообщить объ этомъ Государю Николаю Павловичу.

Въ томъ же мѣсяцѣ Н. А. Аркасъ Всемилостивѣйше произведенъ за отличіе по службѣ въ капитаны 2 ранга, а вслѣдъ за симъ въ маѣ пожалованъ орденомъ Св. Анны 2 степени съ Императорскою короною.

Сопровождая Ихъ Высочества въ плаваніяхъ по Адриатическому морю и затѣмъ въ Триестъ для сухопутнаго слѣдованія въ Петербургъ, Николай Андреевичъ Аркасъ получилъ Высочайшее повелѣніе слѣдовать на Владимірѣ въ Неаполь, въ распоряженіе великихъ князей Николая и Михаила Николаевичей и собрать въ Италіи подробныя свѣдѣнія

о тамошнемъ военномъ и коммерческомъ флотахъ; затѣмъ отправиться въ Мальту, Пирей и Константинополь, для собранія подробныхъ свѣдѣній объ Англійской эскадрѣ въ средиземномъ морѣ и о Греческомъ и Турецкомъ военныхъ флотахъ, ихъ боевой силѣ, о прочихъ военныхъ организаціяхъ, а также о коммерческихъ флотахъ этихъ націй.

Прибывъ въ Неаполь Николай Андреевичъ, въ ожиданіи пріѣзда Великихъ Князей, представлялся Неаполитанскому Королю, пожелавшему осмотрѣть пароходо-фрегатъ Владиміръ. Явившись на пароходъ въ русской формѣ съ Андреевской лентой и осмотрѣвъ его подробно, Король пожелалъ видѣть тѣ же ученія и маневры, которые въ Венеціи видѣлъ Австрійскій Императоръ. Восхищенный всѣмъ видѣннымъ, Король пожаловалъ Николая Андреевича орденомъ Св. Франциска 2 степени и заявилъ, что онъ считаетъ долгомъ сообщить о своемъ восторгѣ и удивленіи нашему Государю Императору.

По прибытіи въ Неаполь Великихъ Князей, Николай Андреевичъ сопровождалъ Ихъ Высочества для осмотра Везувія, Сорренто, Неаполя и его окрестностей, а затѣмъ перевезя Великихъ Князей въ Ливорно, возвратился въ Неаполь для собранія порученныхъ свѣдѣній; потомъ отправился въ Мальту, гдѣ простоявъ пять дней и собравъ всѣ нужныя свѣдѣнія, направился къ Греческимъ водамъ, и сталъ на якорь въ Пирей.

Король и Королева Эллиновъ также пожелали видѣть Владиміръ и потому Николай Андреевичъ Аркасъ представился Ихъ Величествамъ и былъ приглашенъ ими къ обѣду.

Въ назначенный день Король и Королева съ огромною свитою мужчинъ и дамъ пріѣхали на пароходъ. Сверхъ обыкновенныхъ морскихъ эволюцій и ученій, по желанію Королевы, былъ представленъ настоящій бой съ пальбою изъ орудій. Потомъ на палубѣ былъ сервированъ чай съ десертомъ, при оркестрѣ музыки, иллюминаціи и фейерверкѣ.

Удостоившись сердечной признательности Ихъ Высочество за радушный пріемъ и собравъ всѣ нужныя свѣдѣнія, капитанъ 2-го ранга Н. А. Аркасъ отправился въ Сиру для той же цѣли, а потомъ въ Константинополь и оттуда на нашемъ маломъ станціонерскомъ пароходѣ „Метеоръ“ ходилъ въ Санъ-Стефано.

Обративъ особенное вниманіе на эту мѣстность, Николай Андреевичъ въ своемъ отчетѣ сдѣлалъ подробныя указанія на возможность занятія Дарданелъ и Константинополя.

По совершенномъ окончаніи своей миссіи Николай Андреевичъ Аркасъ возвратился на своемъ Владимірѣ въ Севастополь 26 іюля 1852 года.

Въ сентябрѣ ожидали пріѣзда Государя Императора Николая Павловича и потому Черноморскій флотъ началъ готовиться къ Высочайшему смотру, а пароходъ Владиміръ былъ потребованъ въ Николаевъ для исправленія котловъ и машинъ. Здѣсь при личномъ досмотрѣ за исправленіями, Николай Андреевичъ сильно простудился и серьезно заболѣвъ, долженъ былъ подвергнуть себя продолжительному леченію. Только за 2 недѣли до пріѣзда Государя, онъ всталъ съ постели.

Въ это время Николай Андреевичъ получилъ отъ Его Императорскаго Высочества Константина Николаевича, ун-

равлявшаго тогда Морскимъ Министерствомъ, два официальные, имянные отзывы, одно за № 1476 съ выраженіемъ признательности за вполне точное исполненіе порученія и полезные труды въ составленной имъ „весьма любопытной“ запискѣ о Неаполитанскомъ, Турецкомъ и Греческомъ флотахъ, съ чертежами и планами; другое за № 1635, о томъ что означенные труды удостоены Высочайшаго разсмотрѣнія Государя Императора, выразившаго свое полное удовольствіе. Вслѣдъ за симъ въ сентябрѣ 1852 года Н. А. Аркасъ получилъ изъ Петербурга извѣщеніе, что Его Высочество генераль-адмиралъ, цѣня службу его, желаетъ, по возвращеніи Государя изъ Чернаго моря, просить о назначеніи Николая Андреевича къ себѣ адъютантомъ.

Государь Императоръ Николай Павловичъ прибылъ въ Николаевъ въ сентябрѣ 1852 года и пожелалъ отправиться въ Севастополь на Владимірѣ.

Войдя на пароходъ, Его Величество обратился къ Николаю Андреевичу со слѣдующими словами: „Очень радъ видѣть тебя и познакомиться съ тобою; всѣ Мои дѣти ходили съ тобою и въ восторгѣ отъ тебя и твоего Владиміра. Императоръ Австрійскій и Короли Неаполитанскій и Греческій въ письмахъ ко Мнѣ выражаютъ удивленіе тому, что видѣли на Владимірѣ. Спасибо, большое спасибо тебѣ за все.“ - Затѣмъ, обнявъ его и поцѣловавъ въ голову, мило-стиво прибавилъ «надѣюсь убѣдиться во всемъ лично, но такъ какъ ты недавно былъ боленъ и очень серьезно, то Я приказываю тебѣ тотчасъ же надѣть шинѣль.» — Затѣмъ во всѣ дни, когда Государь обѣдалъ или ужиналъ на верхней палубѣ, то требовалъ, чтобы Н. А. Аркасъ оставался за столомъ въ фуражкѣ.

Переходъ въ Севастополь совершился при великолѣпной погодѣ. Подходя къ рейду, гдѣ весь черноморскій флотъ стоялъ въ три линіи, изъ 14 линейныхъ кораблей, 6 фрегатовъ и 20 мелкихъ судовъ, Государь приказалъ командиру Аркасу поднять на Владимірѣ Штандартъ Его Величества; въ моментъ исполненія сего раздался оглушительный громъ выстрѣловъ со всѣхъ судовъ флота и береговыхъ батарей.

Эффектъ былъ поразительный, но густой дымъ пороха застилавшій суда и рейдъ, затруднялъ ходъ Владиміра по линіямъ судовъ флота, однако Николай Андреевичъ повелъ свой пароходъ почти въ плотную къ линіямъ судовъ, ловко дѣлая повороты въ самыхъ узкихъ мѣстахъ. Государь слѣдилъ за управленіемъ и ходомъ Владиміра и когда пароходъ притянулся къ Графской пристани, Его Величество заявилъ Николаю Андреевичу свое удовольствіе и благодарность.

Въ свитѣ Императора на Владимірѣ находились Великіе Князья Николай и Михаилъ Николаевичи, Князья Меншиковъ и Орловъ, Графы Воронцовъ, Адлербергъ и еще около 20 генераловъ и штабъ-офицеровъ. По заведенному Н. А. Аркасомъ на Владимірѣ порядку вмѣсто чтенія молитвы барабанщикомъ, вся команда пѣла вечернюю молитву. Въ 9 часовъ вечера когда команда запѣла молитву, князь Меншиковъ былъ этимъ очень озадаченъ, но Государь, выйдя изъ рубки и выслушавъ пѣніе до конца, съ видимымъ удовольствіемъ похвалилъ это нововведеніе и обратившись къ князю Меншикову, высказалъ желаніе ввести такой же обычай на всѣхъ судахъ флота.

На другой день Государь производилъ смотръ войскамъ и присутствовалъ при закладкѣ храма Св. Владиміра.

На третій день начался смотръ Черноморскаго флота и затѣмъ данъ былъ сигналъ слѣдовать въ море и въ 20 миляхъ ожидать прибытія Государя. По окончаніи маневровъ Его Величество ушелъ на Владимірѣ обратно въ Николаевъ.

Утромъ, пройдя Очаковъ, Государь Императоръ, вышелъ на палубу, и предложилъ Николаю Андреевичу показать результатъ его трудовъ и ученій. Остановивши машину, моментально поставили все паруса и лиселя, при совершенномъ безмолвіи и затѣмъ тотчасъ же ихъ убрали; потомъ была сдѣлана тревога. Команда съ поразительною быстротою раскрѣпила орудія и произвела пальбу. Переводы одновременно 2-хъ 84 фунтовыхъ орудій съ одного борта на другой, на корму и впередъ были до того быстры, что возбуждали удивленіе Государя. Наконецъ дѣйствіе абордажа, пожарное ученіе и свозка десанта и орудій на берегъ съ пальбою, привели Государя въ восторгъ и Его Величество изволилъ сказать: „да, это волшебство; дѣйствительно молодцы хоть кого удивятъ, и Я ничего подобнаго не видалъ.— Благодарю душевно.“ При этомъ Государь соизволилъ поцѣловать Н. А. Аркаса. Командѣ Владиміра Государь приказалъ выдать: — унтеръ-офицерамъ по 10, а матросамъ по 3 рубля. Узнавъ отъ Корнилова, что Владиміръ укомплектованъ изъ худшей команды экипажа, Его Величество сказалъ Николаю Андреевичу: „это дѣлаетъ тебѣ честь.“

Все спутники Императора поздравляли Николая Андреевича съ успѣхами въ результатахъ, удостоившихся Монаршаго вниманія и особеннаго удовольствія, вслѣдствіе чего Государь находился въ отличномъ расположеніи духа.

Въ 2 часа дня пароходъ Владиміръ подошелъ подъ Николаевскій бульваръ, гдѣ и отдалъ якорь. Весь бульваръ

и всѣ его склоны къ рѣкѣ были буквально запружены народомъ, громко привѣтствовавшимъ Государя восторженнымъ ура!

Его Величество, стоявшій на площадкѣ парохода Владиміра подозвалъ къ себѣ Николая Андреевича и сказалъ: „вся твоя служба даетъ мнѣ право наградить тебя званіемъ Моего флигель-адъютанта.“ При чемъ Государь въ виду всей массы публики поцѣловалъ его, а Великіе Князья Николай и Михаилъ Николаевичи надѣли на него эполеты съ вензелями и аксельбантами.

Эта почетная награда завершала 4-хъ лѣтнее командованіе Николая Андреевича пароходо-фрегатомъ Владиміръ. По съѣздѣ Государя на берегъ, поздравленіямъ съ Монаршею милостью не было конца.

Вечеромъ онъ былъ приглашенъ во дворецъ къ Царскому столу и здѣсь Государь предложилъ здоровье за новыхъ генераль-адъютанта и флигель-адъютанта, такъ какъ въ тотъ же день Корниловъ удостоенъ званія генераль-адъютанта. Такимъ образомъ предложеніе о назначеніи Николая Андреевича адъютантомъ къ Его Высочеству генераль-адмиралу не могло состояться, въ виду почетнаго званія, опредѣлявшаго будущность его къ болѣе обширной и серьезной дѣятельности.

Передъ отъѣздомъ изъ Николаева Государь Императоръ лично поручилъ Николаю Андреевичу Аркасу отправиться на Луганскій заводъ, осмотрѣть его подробно, обнаружить причины его бездоходности, влекущей за собою приплаты изъ Государственного Казначейства, а въ случаѣ невозможности найти лучшій исходъ, именемъ Государя зак-

рыть заводъ и свои соображенія доложить лично Его Величеству въ Петербургѣ.

Кромѣ того Государь приказалъ ему взять съ собою въ Петербургъ по его выбору 10 человѣкъ унтеръ-офицеровъ и матросъ съ парохода Владиміръ, для приведенія командъ Балтійскаго флота въ такое же отличное и бравое состояніе, какое Императоръ видѣлъ на Владиміръ.



VII.

1852—1853 г.

4 ноября 1852 года капитанъ 2 го ранга Николай Андреевичъ Аркасъ отправился на Луганскій заводъ, на которомъ пробылъ до 22 декабря того-же года, а между тѣмъ 26 ноября, Всемилостивѣйше награжденъ орденомъ Св. Георгія 4 степени за совершеніе 18-ти шестимѣсячныхъ кампаній.

Луганскій литейный заводъ, основанный въ 1795 году, съ цѣлью выплавки чугуна, открытаго въ окрестностяхъ завода (на юго-востокѣ Славяносербска), не достигъ своего предназначенія, по неспособности всѣхъ сортовъ мѣстныхъ минеральныхъ углей къ плавленію рудъ въ доменныхъ печахъ и потому въ 1828 году заводъ преобразованъ былъ въ цѣли удовлетворенія потребностей Черноморскаго адмиралтейства и флота, отливкою артиллерійскихъ снарядовъ, приготовленіемъ паровыхъ машинъ, листовой мѣди, болтовъ и вообще чугунныхъ издѣлій, а также приготовленія для частной промышленности разныхъ издѣлій изъ чугуна и кромѣ того серповъ и косъ.

Изъ составленныхъ Николай Андреевичемъ выводовъ о производительности Луганскаго завода съ 1828 по 1851 г. видно, что со времени прекращенія заказовъ Черноморскаго вѣдомства чугунаго баласта и систернь, требовавшихся въ большомъ количествѣ, т. е. съ 1846 года, заводъ заготовляя одни артиллерійскіе снаряды, при незначительности частныхъ заказовъ, началъ приносить убытки, выразившіеся слѣдующими дефицитами:

въ 1846 г. на	—	—	18,765 руб. 11 к.
» 1847 » »	—	—	30,611 » 20 »
» 1848 » »	—	—	16,078 » — »
» 1849 » »	—	—	40,814 » 83 »
и въ 1850 г. на	—	—	28,663 руб. 54 к.

Между тѣмъ какъ въ теченіи 1836—1845 годовъ заводъ получалъ чистой прибыли отъ 6 до 30 тысячъ въ годъ.

По разсмотрѣніи всѣхъ данныхъ и по совѣщаніи съ директоромъ и инженерами завода, Николай Андреевичъ пришелъ къ заключенію, что дальнѣйшее существованіе, единственнаго тогда на югѣ Россіи Луганскаго литейнаго завода весьма важно для Новороссійскаго края и въ особенности для черноморскаго вѣдомства, и можетъ быть совершенно обезпечено, принося ежегодной чистой прибыли не менѣе 15,000 рублей, при единственномъ условіи: замѣны водяныхъ двигателей паровыми и измѣненія штата Луганскаго завода согласно дѣйствительной потребности.

Составленный Николай Андреевичемъ въ этомъ смыслѣ отчетъ, соображенія и предположенія, съ приложеніемъ картъ чертежей и таблицъ, представленъ былъ Его Величеству Государю Императору.

По возвращеніи изъ Николаевъ, капитанъ 2-го ранга Аркасъ получилъ отъ Его Высочества генераль-адмирала извѣщеніе о томъ, что Государь, разсмотрѣвъ отчетъ о Луганскомъ заводѣ, остался имъ весьма доволенъ и приказалъ благодарить Н. А. Аркаса и что съ своей стороны Великій Князь изъявляетъ ему душевную признательность за отличное исполненіе этого важнаго дѣла, которое за исключеніемъ секретнаго отдѣла, было напечатано въ 1853 году въ морскомъ сборникѣ по приказанію Его Высочества. Вслѣдъ затѣмъ Николай Андреевичъ окончилъ дополнительный трудъ свой: „Описаніе Луганскаго округа и его заводовъ,“ съ планами угольныхъ копей, рудъ и геогностическою картою. По полученіи этихъ данныхъ, Государь написалъ: „Прочелъ съ особеннымъ удовольствіемъ.—Посылаю генераль-адмиралу. Благодарить Аркаса.“ Его Высочество, по прочтеніи передалъ этотъ трудъ въ Императорское Русское Географическое Общество, которое по разсмотрѣннн сочиненія Н. А. Аркаса, въ общемъ собраніи 27 мая 1853 года, единогласно избрало его дѣйствительнымъ членомъ Географическаго Общества.

Между тѣмъ съ начала 1853 года стали появляться предвѣстники войны, начавшимися недоразумѣніями съ турціей и Государь избралъ для переговоровъ съ Султаномъ князя Меншикова, въ качествѣ чрезвычайнаго посла. Онъ въ число лицъ своей свиты съ Высочайшаго соизволенія, избралъ и капитана 2-го ранга Аркаса, для чего отправленъ былъ изъ Петербурга въ Николаевъ курьеръ, чтобы предупредить выѣздъ Н. А. Аркаса въ столицу; но курьеръ не засталъ его уже въ Николаевѣ и не встрѣтилъ въ пути потому, что оба ѣхали по разнымъ дорогамъ, а телеграфа тогда еще не существовало.

На пути изъ Москвы въ Петербургъ по желѣзной дорогѣ, на станціи Бологое, Николай Андреевичъ узналъ, что на ожидаемомъ поѣздѣ изъ петербурга ѣдетъ князь Меншиковъ со свитою, но поѣздъ этотъ опоздалъ и потому пришлось слѣдовать въ Петербургъ не видѣвъ князя.

Прибывъ въ Петербургъ и узнавъ о своемъ назначеніи въ свиту князя Меншикова, Н. А. Аркасъ, какъ видно изъ его записокъ, былъ очень огорченъ неудачею попасть опять въ свое родное Черное море.

При представленіи Его Величеству, капитанъ 2 ранга Аркасъ просилъ разрѣшенія слѣдовать къ князю Меншикову, но Государь отвѣтилъ: „не нужно, оставайся здѣсь при мнѣ“.

Нужно замѣтить, что, по возвращеніи изъ Луганскаго завода въ Николаевъ, Николай Андреевичъ замедлил свой выѣздъ изъ Николаева въ Петербургъ до 10-го января 1853 года, вслѣдствіе болѣзни жены родившей сына, окрещеннаго 6 января. Государю это было извѣстно и Его Величество милоство спросилъ Н. А. Аркаса: „почему же не Я былъ крестнымъ отцемъ, надѣюсь слѣдующихъ крестить.“ Кромѣ того выразивъ свое Царское спасибо за труды по Луганскому заводу, Государь прибавилъ: „въ память того, что ты черноморецъ и такъ хорошо устроилъ это дѣло, Я назначаю чистую прибыль отъ луганскаго завода на устройство Лазаревскаго адмиралтейства въ Севастополѣ, сверхъ ассигнуемыхъ денегъ изъ казны.“

Внимательно и ласково принятый Императоромъ и Великимъ Княземъ генераль-адмираломъ и его супругою, капитанъ 2 ранга Аркасъ былъ представленъ затѣмъ Импе-

РАТРИЦЪ, Наслѣднику Цесаревичу, Цесаревнѣ, Великимъ Князьямъ Николаю и Михаилу Николаевичамъ, наконецъ Великой Княгинѣ Еленѣ Павловнѣ и всѣмъ членамъ Императорскаго дома, что по тогдашнему придворному этикету, было обязательнымъ для флигель-адъютантовъ Его Величества.

Затѣмъ, по Высочайшимъ повеленіямъ, флигель-адъютантъ Аркасъ получилъ въ теченіи 1853 года рядъ особыхъ назначеній, а именно:

7-го февраля членомъ парходнаго комитета.

17-го февраля въ образцовый пѣхотный полкъ, въ которомъ числился по 17 апрѣля.

19-го марта эскадръ маіоромъ къ Его Императорскому Величеству.

12 Мая непремѣннымъ членомъ Морскаго Ученаго Комитета.

Кромѣ того 27 мая Императорскимъ Географическимъ Обществомъ избранъ въ дѣйствительные члены этого общества по отдѣлу математической географіи и этнографіи.

Независимо исполненія обязанностей по этимъ назначеніямъ флигель-адъютантъ Н. А. Аркасъ занимался въ Бронштадтѣ по приведенію Балтійскаго флота, его артиллеріи и командъ на ту степень совершенства, которая практиковалась на парходѣ Владиміръ и которую Государь желалъ видѣть на всѣхъ военныхъ судахъ Балтики. При помощи своихъ молодежь, избранныхъ Николай Андреевичемъ изъ команды Владиміра, замѣна мелкихъ орудій большими 84-хъ фунтоваго калибра, а также обученіе командъ совер-

шалось успѣшно; также введены проектированныя флигель-адъютантомъ Аркасомъ бомбовыя ударныя трубы и пальба на большія углы возвышенія, съ измѣненіемъ станковъ.

Въ маѣ 1853 года Государь Императоръ назначилъ смотръ и маневры Балтійскому флоту, вышедшему въ море для практическихъ упражненій, подъ руководствомъ Н. А. Аркаса, который, въ званіи эскадръ-маіора, на пароходо-фрегатѣ „Грозящій“ и паровыхъ яхтахъ, въ іюлѣ мѣсяцѣ, съ Его Величествомъ, прибылъ къ эскадрѣ.

Оставшись весьма довольнымъ результатами смотра и произведенными маневрами, Государь Императоръ въ приказѣ 15 іюля 1853 года выразилъ Николаю Андреевичу Монаршее благоволеніе за точное и быстрое исполненіе Высочайше возложеннаго на него порученія.

Сверхъ сего, въ теченіи 1853 года капитанъ 2 ранга Н. А. Аркасъ получалъ отъ Его Высочества Константинъ Николаевича особыя порученія, такъ напримѣръ: 7 іюля назначенъ былъ въ составъ комисіи, подъ предсѣдательствомъ контръ-адмирала Истомина, для составленія новыхъ полныхъ сигнальныхъ книгъ; 2 октября членомъ комитета для пересмотра свода постановленій къ образованію главныхъ частей Морскаго министерства, при чемъ въ предложеніи комитета назначеніе это мотивировано изъявленіемъ особеннаго довѣрія Его Высочества къ полезной дѣятельности и къ служебной опытности Николая Андреевича Аркаса. На него было возложено составленіе отдѣловъ положенія объ управленіи корпусами морской артиллеріи, морской строительной части, корабельныхъ инженеровъ, флотскихъ штурмановъ, ластовыхъ командъ, рабочихъ экипажей, арестант-

скихъ ротъ Балтійскаго флота и образованіе Артиллерійскаго Департамента и пароходнаго комитета. (Журналь 11-го декабря 1853 года.)

Изъ подлинныхъ записокъ Великаго Князя Константина Николаевича на имя Николая Андреевича видно, что въ томъ же 1853 году Его Высочество поручалъ ему составить для напечатанія въ морскомъ сборникѣ статьи: о маневрахъ бывшихъ на флотѣ въ томъ же мѣсяцѣ; объ отплытіи фрегата-Діана; о кругосвѣтныхъ путешествіяхъ, и статью подъ заглавіемъ „размышленія о приготвленіяхъ къ дальнему вояжу,“ съ изложеніемъ совѣтовъ и наставленій русскимъ морякамъ, на основаніи знаній и опытности Николая Андреевича.

Наконецъ записками отъ 2 и 5 декабря Его Высочество поручалъ ему доставить соображенія и заключенія по проэктъ перевода въ Кронштадтъ Гардемаринской роты и по запискѣ о морскихъ смѣтахъ Англіи и Франціи.

Изъ бумагъ покойнаго Н. А. Аркаса за этотъ годъ, обращаетъ на себя вниманіе отвѣтъ его отъ 20 Сентября на письма контръ-адмирала Е. В. Путятина (изъ Зундскаго пролива) въ которомъ онъ просилъ содѣйствовать отправленію на смѣну Паллады новаго фрегата Діана. Въ этомъ отвѣтѣ Николай Андреевичъ между прочимъ характеризуетъ свои отношенія къ Путятину слѣдующими словами: „первоначально направленный Вами и постоянно поддерживаемый заботливостью о моей судьбѣ, я совершенно обязанъ Вамъ за сохранившуюся во мнѣ любовь къ службѣ, которая дала мнѣ повышенія и поставила на степень теперь-

мною занимаемую. Глубоко и искренно сохраняю къ Вамъ чувства полной признательности за все для меня сдѣланное и надѣюсь онѣ останутся во мнѣ до послѣднихъ минутъ жизни.“



VIII.

1853—1855 г.

Наступилъ роковой 1853 годъ, когда наши отношенія къ Турціи усложнились на столько, что угрожали разрывомъ съ Англіей, Франціей и Сарадиніей.

Въ началѣ этого года было получено морскимъ министерствомъ донесеніе командира корвета Наваринъ, посланнаго въ октябрѣ 1853 года, послѣ тимберовки его въ Кронштадтѣ, въ кругосвѣтное плаваніе, что въ Нѣмецкомъ морѣ онъ встрѣтилъ два жестокихъ шторма, отъ которыхъ корветъ получилъ такія поврежденія въ корпусѣ, что для спасенія судна и команды, вынужденъ былъ идти въ Голландскій портъ Флиссингенъ, гдѣ по осмотрѣ его специалистами въ докѣ оказалось, что исправить корветъ для кругосвѣтнаго плаванія не было никакой возможности.

Государь Императоръ 9 января 1854 года соизволилъ поручить капитану 2 ранга Н. А. Аркасу отправиться за границу, осмотрѣть корветъ Наваринъ и если онъ окажется совершенно негоднымъ, то приобрѣсти за границую два новые парохода. Для исполненія этого Высочайшаго пору-

ченія Николаю Андреевичу выданъ былъ кредитивъ въ 150,000 рублей и на путевыя издержки 2500 рублей; въ томъ числѣ подъемныхъ 300 червонцевъ, а остальные въ видѣ сумочныхъ по расчету 2¹/₂ фунтовъ стерлинговъ въ сутки.

При этомъ на Николая Андреевича возлагалась обязанность перевести на купленные пароходы команду, орудія и грузы съ Наварина и немедленно отправить ихъ въ Сибирскіе порты. Затѣмъ, на обратномъ пути, слѣдовать черезъ приморскіе порты Пруссіи и собрать свѣдѣнія объ имѣвшихся тамъ складахъ угля и о возможности доставки его въ Кронштадтъ, и Свеаборгъ и наконецъ прослѣдовать по всему побережью Курляндіи, Эстляндіи и Лифляндіи, для осмотра и соображеній гдѣ могъ бы непріятель съ удобствомъ и безопасностью для себя сдѣлать высадку войскъ, для движенія въ Петербургъ.

Порученіе это было весьма секретное и Н. А. Аркасъ, получивъ отъ Правительства паспортъ на имя Вильманстрадскаго купца Вильгельма Вольфа и выслушавъ личныя инструкціи отъ Государя и Его Высочества Константина Николаевича, отправился въ путь 19 января 1854 года черезъ Берлинъ, Гамбургъ и Брюссель.

По прибытіи въ Флиссингенъ, капитанъ 2 ранга Аркасъ принялся за осмотръ корвета Наваринъ и нашель его въ ужасномъ видѣ. Гниль оказалась во всемъ его корпусѣ, ни одного шпангоута не было вполне здороваго, все держалось на наружной обшивкѣ, которая была прикрѣплена не цѣльными мѣдными болтами, а только фальшивыми мѣдными головками и заклепками снаружи и внутри, такъ что доски обшивки держались только на деревянныхъ нагеляхъ.

Затѣмъ при участіи комисіи изъ членовъ Флиссингенскаго порта, командира К. Л. Истомина и офицеровъ корвета, составивъ актъ о совершенной негодности корвета Наваринъ къ плаванію и исправленію, Н. А. Аркасъ отправилъ донесеніе къ Великому Князю Константину Николаевичу и получилъ отвѣтъ Его Высочества отъ 26 февраля 1854 года, что всѣ дальнѣйшія распоряженія, по возложеннымъ на Николая Андреевича Аркаса порученіямъ, предоставляются его собственному соображенію.

На основаніи сего корветъ былъ переданъ Голландскому правительству и, не найдя въ портахъ Бельгіи и Голландіи подходящихъ къ предстоявшему океанскому плаванію судовъ и не имѣя возможности отправиться для этой цѣли въ Англію, въ виду политическихъ осложненій и вообще весьма враждебнаго настроенія англичанъ ко всему русскому, капитанъ 2 ранга Аркасъ, послѣ прощальной аудіенціи у вдовствовавшей Нидерландской Королевы Анны Павловны, относившейся весьма внимательно къ нашимъ офицерамъ и командѣ, сопровождалъ послѣднюю до границъ Россіи черезъ Потсдамъ, гдѣ они встрѣчены были Наслѣднымъ Принцемъ Прусскимъ, со свитою генераловъ, устроившихъ здѣсь на вокзалѣ обѣдъ для офицеровъ и команды.— На границѣ Н. А. Аркасъ сдалъ команду К. Л. Истомину и, пославъ Его Высочеству генераль-адмиралу донесеніе о вполне благополучномъ доставленіи команды въ Россію, возвратился обратно для исполненія остальныхъ порученій.

Побывавъ въ Ростокѣ, Килѣ и Данцигѣ, Николай Андреевичъ успѣлъ обезпечить снабженіе нашихъ портовъ большимъ количествомъ угля и тотчасъ же отправился по рус-

скому побережью Балтійскаго моря. Осмотрѣвъ его подробно на всемъ протяженіи, возвратился въ Петербургъ и, явившись къ Государю Императору 26 марта 1854 года, представилъ Его Величеству составленныя соображенія о мѣстахъ подлежащихъ защитѣ на случай высадки неприятеля.

Государь Николай Павловичъ, оставшись доволенъ доставленными данными, тотчасъ же возложилъ на Н. А. Аркаса новое порученіе экстренной постройки 16 новыхъ канонирскихъ лодокъ въ Ригѣ и сформированія ополченія для укомплектованія ихъ.

Въ началѣ апрѣля 1854 года, прибывъ въ Ригу, капитанъ 2 ранга Аркасъ засталъ тамъ К. Л. Истомина и команду съ корвета Наварина, назначенную въ распоряженіе его для постройки канонирскихъ лодокъ. Онѣ предполагались гребными, по 24 весла каждая, съ двумя орудіями 18—30 фунтоваго калибра и четырьмя фальконетами.

Менѣе чѣмъ въ 1½ мѣсяца (съ 15 апрѣля по 24 мая) всѣ 16 канонирскихъ лодокъ были построены, вооружены артиллерією, а ополченіе было сформировано и этотъ баталіонъ флотиліи практиковался уже выходами на взморье. Исполнивъ это порученіе съ непосильнымъ усердіемъ, Николай Андреевичъ заболѣлъ отъ простуды и напряженія физическихъ и нравственныхъ силъ. Благодаря заботливости генераль-губернатора князя Суворова, черезъ 2 недѣли здорье его поправилось, такъ что, сдавъ флотилію К. Л. Истомину, онъ отправился въ Петербургъ къ семейству, которому, вслѣдствіе постоянныхъ служебныхъ командировокъ по Высочайшимъ повеленіямъ, онъ въ это время и до окончанія войны могъ посвящать только часы и рѣдко немногіе

дни. По дорогѣ онъ узналъ, что жена благополучно разрѣшилась отъ бремени, рождениемъ втораго сына.

За отличное исполненіе порученій Государя Императора, въ Высочайшемъ приказѣ 2 іюня 1854 года, объявлено было капитану 2 ранга Аркасу Монаршее благоволеніе, но въ данномъ случаѣ лучшею для себя наградою онъ почелъ Августѣйшее вниманіе, когда, на одномъ изъ обѣдовъ на кораблѣ Россія, Его Высочество генералъ-адмиралъ предложилъ тостъ за здоровье своего тески, сына Н. А. Аркаса, и объявилъ волю Государя Николай Павловича быть Крестнымъ отцемъ младенца. При купели отъ имени Его Величества присутствовали генералъ-адъютантъ Плаутинъ, доставившій отъ имени Государя супругѣ Николай Андреевича Царскій подарокъ.

22 Августа 1854 года Николай Андреевичъ Аркасъ Всемиловѣйше удостоенъ знака отличія безпорочной службы за XX лѣтъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ онъ былъ назначенъ членомъ комитета для приспособленія разныхъ улучшеній по артиллеріи на судахъ Балтійскаго флота и въ комисію для усовершенствованія Морскаго уголовного законодательства.

Съ открытіемъ навигаціи 1854 года, сильный союзный флотъ, состоящій изъ 67 вымпеловъ, явился въ Балтійское море подъ начальствомъ Англійскаго вице-адмирала Немира, но, несмотря на численность и боевую силу этого флота, дѣйствія его были во все время войны почти безуспѣшны, ибо всюду гдѣ онъ встрѣчалъ сопротивленіе, то всегда удалялся съ урономъ, такъ что этотъ грозный флотъ ограничился лишь захватомъ нашихъ купеческихъ судовъ и разореніемъ

емъ прибрежныхъ, не занятыхъ войсками, селеній. Во всякомъ случаѣ входъ союзнаго флота въ Балтику, заставилъ насъ приступить къ энергическимъ приготовленіямъ нашего флота.

Двѣ дивизіи, бывшія въ Кронштадтѣ, готовились подъ флагомъ адмирала Рикорда, а третья дивизія подъ флагомъ вице-адмирала Румянцева, находилась въ Свеаборгѣ, и положеніе этой дивизіи весьма заботило Государя Императора.

По Высочайшей волѣ, флигель-адъютантъ Н. А. Аркасъ въ теченіи іюня и іюля 1854 года отправлялся въ Свеаборгъ, Гельсингфорсъ, Або, Ревель и проч. прибрежные порты Балтики, для секретныхъ совѣщаній съ мѣстными военачальниками о принятіи необходимыхъ мѣръ къ обезпеченію Свеаборгскаго рейда. Здѣсь по инициативѣ Николай Андреевича, Его Высочествомъ генераль-адмираломъ было разрѣшено ему составленіе новыхъ правилъ въ замѣнъ совершенно неудобнаго, практиковавшагося пѣхотнаго баталіоннаго, ученія для маневрированія канонирскими лодками. Потомъ для той же цѣли онъ ходилъ къ Аландскимъ островамъ.

3 Августа 1854 года Государь возложилъ на него подробный осмотръ вновь построенныхъ въ Свеаборгѣ береговыхъ батарей, а также всего флота, съ производствомъ на судахъ артиллерійскаго ученія съ пальбою въ цѣль. Вмѣстѣ съ тѣмъ Николай Андреевичъ получилъ весьма секретное приказаніе Его Величества, сообщенное въ предложеніи Его Высочества генераль-адмирала того же 3 августа: „предъявивъ въ Свеаборгѣ контръ-адмираламъ Матюшкину и Румянцеву предложеніе, выжидать тамъ благопріятный случай и, принявъ начальство надъ отрядомъ нашихъ пароходовъ

и парусныхъ судовъ, выйти съ ними въ море, чтобы атаковать непріятеля, дѣйствуя во всемъ по собственному усмотрѣнію.“ „Предложеніе это хранить въ совершенной тайнѣ до послѣдней минуты.“

Съ 1 октября флигель-адъютантъ Аркасъ, имѣя свой брейдъ-вымпель на пароходо-фрегатѣ „Олафъ“ съ отрядомъ пароходо-фрегативъ Гремящій и Отважный, ходилъ въ крейсерство по Финскому заливу для рекогносцировки за непріятельскимъ флотомъ, потомъ присоединился къ эскадрѣ пароходовъ подъ флагомъ контръ-адмирала Тыринова и продолжая крейсерство, возвратился въ Свеаборгъ 21 октября 1854 года.

Независимо этихъ командировокъ Николай Андреевичъ въ качествѣ эскадръ-маіора и флигель-адъютанта Его Величества, сопровождалъ Государя во всѣхъ Его плаваніяхъ въ Кронштадтъ и въ море для производства смотровъ флота и не проходило дня, чтобы онъ не получалъ личныхъ приказаній Императора, питавшаго къ Николаю Андреевичу особенное довѣріе, какъ видно изъ сохранившихся, въ числѣ бумагъ покойнаго, документовъ и массы записокъ генераль-адмирала.

Получивъ свѣдѣніе, что непріятель готовится взять крѣпость Бомарзундъ, Государь, призвавъ флигель-адъютанта, капитана 2 ранга Аркаса, уполномочилъ его принять всѣ мѣры къ загражденію бухты этой крѣпости, дѣйствуя именемъ Его Величества.

Прибывъ въ Гельсингфорсъ, Николай Андреевичъ отправился на пароходъ Ильмень, на которомъ былъ поднятъ флагъ начальника всѣхъ канонирскихъ лодокъ вице-адмира-

ла Епанчина и въ силу Высочайшей воли тотчасъ же получивъ въ свое распоряженіе 4 парохода и 20 канонирскихъ лодокъ, черезъ три часа отправилъ этотъ отрядъ подъ начальствомъ капитана 1 ранга Романова въ Або, гдѣ изготавивъ другой отрядъ, такъ же изъ 20 канонирскихъ лодокъ, ушелъ съ этой флотиліей къ острову Кумлингу, съ котораго видно было, что непріятельскій флотъ стоялъ уже въ виду крѣпости Бомарзундъ и такимъ образомъ не было уже возможности идти туда съ канонирскими лодками на веслахъ и съ матросами ополченцами.

Признавая канонирскія весельныя лодки совершенно не пригодными къ военнымъ дѣйствіямъ съ паровымъ непріятельскимъ флотомъ, ибо при малѣйшемъ волненіи онѣ становились безвредными и легко могли попасть въ руки врага, Николай Андреевичъ явившись къ Государю, высказалъ это съ полною откровенностью и просилъ разрѣшенія снять съ лодокъ орудія и устроивъ батареи на островахъ окружающихъ Або, поставить ихъ на эти батареи. Его Величество, согласившись на приведеніе въ исполненіе этого предположенія, сказалъ: „будь всегда таковъ; Я люблю тѣхъ, кто говоритъ Мнѣ правду.“

Тѣмъ не менѣе Государь, въ присутствіи Его Высочества генераль-адмирала и генераль-адъютанта Гейдена, по инициативѣ котораго была создана канонирская флотилія, назначилъ на другой день смотръ ея въ Кронштадтѣ.

Нужно замѣтить, что канонирскія лодки управлялись сигналами черезъ горнистовъ и барабанщиковъ по пѣхотному образцу. До начала смотра графъ Гейденъ началъ равнять барабанными сигналами флотилію въ 40 канонирскихъ

лодокъ, но, по случаю вѣтра и волненія, онѣ не двигались и производили хаотическую толчею. Все это увидѣлъ Императоръ, и, убѣдившись въ бесполезности этой флотилии, уѣхалъ весьма недовольный; и въ самомъ дѣлѣ, раздѣленіе флотилии на дивизіоны, взводы и полувзводы съ командою: правое плечо впередъ и т. д. по пѣхотному образцу баталіоннаго ученія, составляло аномалію. Вслѣдъ за этимъ началась усиленная передѣлка канонирскихъ лодокъ въ винтовья, съ упраздненіемъ армейскаго командованія.

Съ прекращеніемъ навигаціи 1854 года непріятельскій флотъ очистилъ Балтійское море, разрушивъ портъ Бомарзундъ и уклоняясь отъ встрѣчи въ морѣ съ нашимъ флотомъ.



IX.

1855—1856 г.

Между тѣмъ въ Черномъ морѣ наступили кровавые дни; тамъ совершилось затопленіе кораблей славнаго Черноморскаго флота; продолжалось адское бомбардированіе, блокада и геройская 11 мѣсячная защита г. Севастополя.

Флигель-Адъютантъ капитанъ 2 ранга Аркасъ рвался въ свое родное море, въ свою Черноморскую семью, но Государь Николай Павловичъ, привыкнувъ къ своему эскадрмаіору, не желалъ отпустить его отъ себя.

На сколько Государь Императоръ былъ расположенъ къ Николаю Андреевичу видно изъ слѣдующихъ данныхъ. По полученіи донесенія о Синопскомъ морскомъ сраженіи и совершенномъ уничтоженіи Турецкаго флота, а также о боѣ „Владимира“ съ турецкимъ пароходомъ, взятымъ на буксиръ, — въ зимнемъ дворцѣ было молебствіе, большой выходъ и торжество. Государь съ Императрицею, проходя среди собравшихся во дворцѣ, остановился около флигель-адъютанта Н. А. Аркаса и пожавъ ему руку произнесъ: „этимъ торжествомъ Мы обязаны отчасти и тебѣ, ибо Владимиръ, его

боевая сила и способность, созданы тобою для славы русскаго флота. Благодарю тебя сердечно.“ При этомъ Его Величество обнялъ и поцѣловалъ Николая Андреевича, а Государыня удостоила его рукопожатія. Государь Наслѣдникъ Цесаревичъ, генераль-адмиралъ Константинъ Николаевичъ, всѣ Великіе Князья и Княгини, по примѣру Ихъ Величествъ, привѣтствовали рукопожатіями Н. А. Аркаса, а затѣмъ и всѣ присутствующіе.

Такое торжественное вниманіе Ихъ Величествъ и лицъ Императорской фамиліи, конечно, было признакомъ великой и особенной Монаршей милости, ставившей Николая Андреевича въ такое положеніе, которое порождаетъ зависть и скрытое недоброжелательство.....

Такимъ образомъ, по званію эскадръ-маіора Его Величества и приближеннаго флигель-адъютанта, капитанъ 2-го ранга Аркасъ имѣлъ счастье почти ежедневно видѣть Государя Николая Павловича, и отъ Него лично узнавать о подвигахъ Севастопольскаго гарнизона.

Въ запискахъ своихъ Николай Андреевичъ подробно описываетъ видѣнныя имъ страданія Государя при полученіи извѣстій изъ Севастополя о геройскихъ подвигахъ и ужасныхъ убояхъ въ рядахъ защитниковъ. Видѣвъ не разъ этого сильнаго духомъ и желѣзной волею Императора, плакавшаго на взрыдъ, съ отпечаткомъ на лицѣ переносимыхъ Имъ нравственныхъ страданій, Н. А. Аркасъ пишетъ: „я видѣлъ передъ собою не Императора, а человѣка, въ высшей степени этого слова, великодушнаго по сердцу и добрымъ чувствамъ; жаль, что не многимъ удавалось видѣть Его въ такія трудныя минуты и еще болѣе жаль, что общее о Немъ мнѣніе было не согласно съ истиною.“

Въ началѣ января 1855 года Его Высочество генералъ-адмиралъ поручилъ Н. А. Аркасу составить подробный отчетъ о разнообразной дѣятельности его въ 1854 году, для помѣщенія во всеподаннѣйшій отчетъ. Изъ этого отчета видно, что сверхъ выше описанныхъ занятій и командировокъ, Н. А. исполнилъ еще 18 особо важныхъ и секретныхъ порученій, затѣмъ представилъ соображенія: о способахъ выгоднѣйшаго приобрѣтенія для судостроенія дубовыхъ и прочихъ лѣсовъ; о средствахъ обороны въ портахъ и въ побережьяхъ Балтики; о перевооруженіи батарей и острововъ; о необходимыхъ дополненіяхъ и измѣненіяхъ по вооруженію судовъ флота и укрѣпленій артиллеріею и наконецъ составилъ наставленія „артиллерійскаго ученія для дѣйствія бомбовыми и другими орудіями на вращающихся станкахъ,“ а также соображенія о кодификаціи наказаній за преступленія по предметамъ, касающимся службы на паровыхъ судахъ.

Въ половинѣ января 1855 г., Государь Императоръ Николай Павловичъ словесно предложилъ флигель-адъютанту Аркасу отправиться въ Петрозаводскъ. для подробнаго осмотра тамъ пушечно-литейныхъ заводовъ, рудъ, опредѣленія качествъ и количества добываемыхъ изъ нихъ металловъ, а также средствъ для отливки наибольшаго калибра орудій, съ тѣмъ чтобы все это Николай Андреевичъ исполнилъ при содѣйствіи мѣстныхъ техниковъ и донесъ бы обо всемъ съ полною откровенностью, — при чемъ Его Величество сказавъ: „Мнѣ очень нездоровиться,“ — осѣнилъ его знаменіемъ креста и послѣднія слова Его были: „да хранитъ тебя Господь; прощай.“

И дѣйствительно для Николая Андреевича это были пос-

лѣднія слова Обожаемаго Монарха, потому что онъ болѣе не видѣлъ Государя Николая Павловича.

Николай Андреевичъ отправился въ Петрозаводскъ 19 января и тамъ узналъ о кончинѣ Государя Императора, послѣдовавшей въ 18 день февраля 1855 года. Затѣмъ 20 февраля Николай Андреевичъ возвратился въ Петербургъ и въ тотъ же день вступилъ въ дежурство при гробѣ усопшаго Императора въ Петропавловскомъ Соборѣ.

Флигель-адъютантъ Н. А. Аркасъ удостоился получить выписку изъ духовнаго завѣщанія Императора Николая I-го съ выраженіемъ: благодарности всѣмъ бывшимъ при Немъ генераль-адъютантамъ, Свиты Его Величества и флигель-адъютантамъ за вѣрную ихъ службу и просьбы, съ такою же любовью и преданностью служить Его сыну Государю Александру II. Кромѣ того Н. А. получилъ, назначенную ему, вступившимъ на престолъ Государемъ, большую бронзовую медаль на кончину въ Бозѣ почившаго Государя Николая I-го.

На другой день послѣ похоронъ, Николай Андреевичъ представлялся Государю Императору и имѣлъ счастье доложить объ исполненіи порученія покойнаго Государя. Его Величество, съ большимъ вниманіемъ, распросилъ о результатахъ дѣла и поручилъ представить отчетъ министру финансовъ для составленія соображеній къ преобразованію и улучшенію дѣятельности Петрозаводскаго пушечно-литейнаго завода.

По Высочайшему повелѣнію 2 марта 1855 года, Н. А. Аркасъ назначенъ былъ членомъ особаго Артиллерійскаго Комитета, подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Вы-

сочества генераль-адмирала. Затѣмъ 21 апрѣля Государь Императоръ соизволилъ возложить на него наблюденіе за строившимся въ Петербургѣ винтовымъ кораблемъ „Императоръ Николай I-й.“

Сверхъ того, по волѣ Государя, Николай Андреевичъ отпралялся въ апрѣлѣ и іюлѣ 1855 года въ Гельсингфорсъ къ командиру войсками въ Финляндіи для совѣщаній по предметамъ обороны этого края, а 30 августа 1855 года за отличіе по службѣ произведенъ въ капитаны 1 ранга, на 37 году жизни.

Въ теченіи навигаціи 1855 года флигель-адъютантъ капитанъ 1 ранга Аркасъ, въ качествѣ эскадръ-маіора, находился въ плаваніи съ Государемъ Александромъ Николаевичемъ въ водахъ Балтики, всего въ сложности 4 мѣсяца, имѣя въ своемъ распоряженіи паровыя яхты Его Величества.

1855 годъ былъ знаменательный въ исторіи черноморскаго флота. Превосходство пароваго союзнаго флота вызвало необходимость затопить наши черноморскіе корабли; у этой могилы, затопленныхъ въ Севастопольской бухтѣ грозныхъ кораблей, завершившихъ свою жизнь славною Синопскою побѣдою, осиротѣлые черноморцы, съ безпримѣрнымъ въ исторіи флотовъ всего міра, самоотверженіемъ, храбро отстаивали родной городъ Севастополь и послѣ 11 мѣсячной геройской обороны когда большинство черноморцевъ пало подъ развалинами города, только тогда, именно 31 августа 1855 года, союзныя войска вошли въ новую помпею, засыпанную и разрушенную чугуномъ изъ тысячи непріятельскихъ орудій и обогренную кровью славныхъ нашихъ гигантовъ-героевъ. Изъ записокъ покойнаго генераль-адъютанта адмирала Арка-

са видно, съ какою болью въ сердцѣ онъ получалъ извѣстія о судьбѣ роднаго флота и города, въ которомъ и онъ лишился свитаго тамъ гнѣзда, обращеннаго въ развалину.

Въ октябрѣ мѣсяцѣ 1855 года когда Его Величество Императоръ Александръ II и Его Высочество генераль-адмиралъ находились въ Николаевѣ, Николай Андреевичъ получилъ отъ находившагося тамъ, съ Высочайшими особами, П. Ю. Лисянскаго письмо, отъ 4 октября, съ извѣстіями о появленіи у Кинбурна 95 судовъ непріятельскаго флота; о начатой 3 октября бомбардировкѣ этой крѣпости; объ ожидаемомъ въ Николаевѣ визитѣ непріятельскаго десанта; о выѣздѣ изъ города жителей и наконецъ, въ отвѣтъ на вопросы Н. А. Аркаса, относительно измѣненія деталей постройки батарейныхъ плотовъ и корабля „Императоръ Николай I,“ что Его Высочество генераль-адмиралъ во всемъ довѣряетъ опытности и усмотрѣнію Капитана 1 ранга Аркаса и съ своей стороны Лисянскій выразилъ свое полное уваженіе къ взгляду Николая Андреевича на морское дѣло и потому просилъ не стѣснять себя рѣшительно ни въ чемъ и рѣшать все по собственному усмотрѣнію.

15 января 1856 года Его Высочество генераль-адмиралъ, при особой запискѣ, препроводилъ къ Н. А. Аркасу составленный въ морскомъ министерствѣ особымъ комитетомъ проектъ портоваго регламента; въ запискѣ было выражено: „прошу васъ въ особенное мнѣ удовольствіе, потрудиться рассмотретьъ проектъ во всей подробности и доставить Мнѣ къ 1 іюля ваши замѣчанія по каждой статьѣ, за что буду Вамъ весьма благодаренъ.“

16 января 1856 года Высочайше утверждень планъ

4 пушечнаго батарейнаго плота, проектированнаго флигель-адъютантомъ капитаномъ 1 ранга Н. А. Аркасомъ, собственнаго его изобрѣтенія; при чемъ повелѣно было немедленно приступить къ постройкѣ 14 такихъ батарей, предназначенныхъ Его Высочествомъ для защиты Кронштадта.

Изъ предложенія Его Высочества кораблестроительному департаменту видно, что по случаю экстренной и не терпящей ни малѣйшаго отлагательства постройки для Кронштадта, по проекту Н. А. Аркаса, 14 батарейныхъ плотовъ, велѣно было эту постройку произвести подряднымъ способомъ и все распоряженія поручить флигель-адъютанту Аркасу, съ предоставленіемъ ему правъ не входить въ переписку съ начальствомъ, имѣя только въ виду скорѣйшее окончаніе постройки плотовъ и выгоды казны при расходованіи ассигнованной суммы, при чемъ на разъѣзды назначено ему по 80 рублей въ мѣсяць.

Въ запискѣ на имя Н. А. Аркаса, отъ 17 марта 1856 года, Его Высочество генераль-адмиралъ, выражая предположеніе разослать въ учрежденія морскаго вѣдомства извлеченіе изъ отчетовъ, съ цѣлью предложенія на обсужденіе чиновъ этого вѣдомства вопросовъ по предметамъ разныхъ отраслей морскаго дѣла и его администраціи, предложилъ Николаю Андреевичу сообщить Его Высочеству программу такихъ вопросовъ, могущихъ прійти ему на мысль: „о которыхъ было бы полезно, какъ выражались министры Екатерины, *пустить молву*, дабы по томъ правительство могло воспользоваться общимъ мнѣніемъ при разсмотрѣніи этихъ вопросовъ.“

Изъ предложенія управлявшаго морскимъ министер-

ствомъ отъ 11 апрѣля 1856 года видно, что Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ назначить Н. А. Аркаса представителемъ яхты Его Величества.

Изъ предложеній управлявшаго морскимъ министерствомъ кораблестроительному департаменту отъ 30 іюня 1856 года видно, что по разсмотрѣніи отчета Флигель-адъютанта Аркаса, о постройкѣ батарейныхъ плотовъ, Его Императорское Высочество изволилъ вполне одобрить все предположенія Николая Андреевича по сборкѣ батарей и назначенію батарейныхъ плотовъ, и повелѣлъ привести ихъ въ исполненіе.

Въ этомъ отчетѣ изложены слѣдующія данныя:

На постройку 14 четырехъ-пушечныхъ батарейныхъ плотовъ ассигновано было 700,000 рублей, но, не смотря на весьма многія измѣненія и дополнительныя работы, для болѣе прочнаго крѣпленія плотовъ, Н. А. Аркасу удалось не выйти изъ предѣловъ ассигнованной суммы, а напротивъ сдѣлать сбереженіе до 250,000 рублей. Помощниками его по постройкѣ плотовъ были лейтенантъ Н. А. Голенищевъ и морской артиллеріи поручикъ Максимовъ. Означенную экономію Высочайше разрѣшено обратить въ суммы военной смѣты, за исключеніемъ 21,000 рублей, оставленныхъ на случай надобности въ сборкѣ батарей, и 11,924 р. переданныхъ кораблестроительному департаменту въ возвратъ издержекъ на рабочую силу и за матеріалы адмиралтейству.

26 августа 1856 года Николай Андреевичъ Аркасъ Всемилостивѣйше пожалованъ орденомъ св. Владиміра 3 степени и получилъ медаль на андреевской лентѣ въ память войны 1853—1856 годовъ.

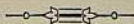
Въ первой половинѣ 1856 года Николай Андреевичъ, въ званіи эскадръ-маіора, находился въ плаваніи на паровыхъ судахъ между Петергофомъ, Кронштадтомъ и С.-Петербургомъ съ Его Величествомъ Государемъ Императоромъ, а также сопровождалъ Государя Императора въ Гапсаль и обратно, наконецъ на пароходо-фрегатѣ „Грозящій“ въ плаваніи съ Его Величествомъ ко флоту, крейсировавшему у острова Гогланда.



ГЕНЕРАЛЪ-АДЪЮТАНТЪ, АДМИРАЛЪ,

НИКОЛАЙ АНДРЕЕВИЧЪ

АРКАСЪ.



БИОГРАФИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ.



Составилъ А. И. ДЕНИСОВЪ.



СЕВАСТОПОЛЬ.

Печатано въ Типо-Литографіи Д. О. Харченко

1887.

Дозволено цензурой. Одесса, 16 ноября 1886 г.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

1856—1881 г.

I.

1856—1857 г.

Въ обзорѣ дѣятельности морскаго управленія въ Россіи въ 25-ти лѣтіе 1855—1880 г, составленномъ подъ руководствомъ тайнаго совѣтника Манна (изданіе 1880 г. часть 1 стр. 54), между прочимъ изложено: „Огромныя выгоды, извлеченныя въ продолженіи Крымской войны западными державами изъ частныхъ пароходныхъ обществъ, занимавшихся перевозкою на весьма значительныя разстоянія цѣлыхъ армій и неисчислимаго количества разнаго рода снарядовъ и припасовъ, указали на пользу заведенія на Черномъ морѣ частной пароходной компаніи для двоякой цѣли: собственно торговой и военно-морской. Такое общество съ одной стороны должно было содѣйствовать нашей торговлѣ перевозкою на русскихъ судахъ товаровъ, поддерживать непрерывныя сношенія съ нашими единовѣрцами на Востокъ и содѣйствовать сохраненію за Россією необходимаго для нея тамъ значенія, а съ другой стороны до нѣкоторой степени замѣнить намъ прежній черноморскій флотъ, предоставивъ для транспортнаго войскъ большія средства. *Разработанный въ 1856 году, по указаніямъ Его Высочества генераль-адмирала,*

морскимъ министерствомъ, проектъ подобнаго учрежденія, былъ Высочайше одобренъ въ томъ же году. Учрежденное акціонерное общество приняло на себя обязательство содержать срочныя пароходныя сообщенія между условленными пунктами Чернаго и Азовскаго морей, а равно и морей Средиземнаго и Адриатическаго. Общество получило ежегодную правительственную субсидію въ теченіи 20 лѣтъ, въ видѣ помилной платы за содержаніе срочныхъ сообщеній въ размѣрѣ 4 руб. 30¹/₄ коп. за каждую пройденную милю, съ пониженіемъ этого размѣра въ послѣдующіе годы. Въ те-же время правительство взяло у общества на 2 милліона акцій, не требуя дивиденда въ первыя 5 лѣтъ. Кромѣ того обществу предоставлены были льготы по ввозу безъ пошлины матеріаловъ, необходимыхъ для дѣйствія пароходовъ и право пользоваться для службы цехомъ вольныхъ матросовъ. Морское министерство съ своей стороны оказало обществу въ это время значительную поддержку, какъ судами, оставшимися отъ черноморскаго флота, офицерами и командами, такъ и уступкою въ пользованіе земель и зданій, для устройства верфей и помѣщенія мастерскихъ и магазиновъ.“

Въ семейномъ портфелѣ покойнаго адмирала сохранились официальные данныя, рельефно обрисовывающія главное участіе Николая Андреевича Аркаса въ подробной разработкѣ всѣхъ матеріаловъ для осуществленія идеи Его Высочества генераль-адмирала по образованію и учрежденію Русскаго Общества Пароходства и Торговли, а также по разработкѣ и составленіи устава этого общества.

Такимъ образомъ подѣ словами: “разработанный въ 1856 году, по указаніямъ генераль-адмирала *морскимъ министерствомъ*“, проектъ учрежденія русскаго общества, слѣдуетъ

разумѣть преимущественно труды Николая Андреевича Аркаса.

Приступая къ изложенію данныхъ, характеризующихъ дѣятельность Н. А. Аркаса по управленію русскимъ обществомъ пароходства и торговли, мы обязаны предварительно сказать, что до учрежденія этого общества, были попытки къ развитію на нашихъ южныхъ моряхъ пароходства; такъ въ 1843 году положено было основаніе постоянного сообщенія между Константинополемъ и Одессою двумя пароходо-фрегатами, состоявшими при Одесской таможнѣ подъ начальствомъ Новороссійскаго генераль-губернатора. Кромѣ того въ 1847 году было учреждено пароходное сообщеніе четырьмя пароходами изъ судовъ Черноморскаго флота, совершавшими рейсы: 1-й, между Одессою, Очаковымъ и Херсономъ; 2-й, между Керчью, Бердянскомъ, Мариуполемъ и Таганрогомъ; 3-й, между Одессою, Галацемъ и Константинополемъ и 4-й, между Одессою, Крымскими портами и Редуть-Кале. Но эти попытки не получили развитія и не имѣли успѣха.

Изъ записокъ покойнаго адмирала Н. А. Аркаса видно, что мысль объ учрежденіи на Черномъ морѣ обширной акціонерной пароходной кампаніи принадлежитъ Его Императорскому Высочеству Константину Николаевичу.

Между тѣмъ въ брошюрѣ А. Скальковскаго, издавшой въ Одессѣ въ 1870 г. подъ заглавіемъ: „Русское Общество Пароходства и Торговли 1857 — 1869 г.“ - на стран. 11, находится указаніе, что по окончаніи Крымской войны образовалось это Общество „благодаря инициативѣ нѣсколькихъ благородныхъ лицъ, а именно: адмирала Аркаса и дѣйствительнаго статскаго совѣтника Новосельскаго, и благодаря щедрости и мудрости правительства.“

Въ докладѣ генераль-адмирала, Высочайше одобренномъ 6 февраля 1856 года предполагалось учредить въ Черномъ морѣ въ самыхъ большихъ размѣрахъ частное пароходное общество на акціяхъ, которое содержало бы постоянно по возможности большое число самыхъ большихъ пароходовъ, построенныхъ съ такимъ расчетомъ, чтобы въ случаѣ надобности правительство могло нанять, или купить ихъ для перевозки десанта и обращенія въ боевыя суда. Обществу предполагалось предоставить такія преимущества, которыя побудили бы русскихъ капиталистовъ неотлагательно дать на это предпріятіе значительные капиталы и обезпечивали бы постоянное коммерческое плаваніе компанейскихъ пароходовъ, для чего полагалось:

1) Дозволить обществу приобрѣтать нужныя ему суда въ продолженіи *первыхъ пяти лѣтъ* за границею безпошлинно съ тѣмъ, чтобы послѣ этого срока оно строило ихъ въ Россіи.

2) Разрѣшить морскимъ офицерамъ служить на пароходахъ общества.

3) Все привозимые изъ-за границы и вывозимые изъ Россіи на пароходахъ общества товары облагать уменьшенною пошлиною,

и 4) предложить флигель-адъютанту капитану 1 ранга *Аркасу*, какъ *человѣку весьма знающему и способному на подобныя предпріятія*, быть учредителемъ черноморскаго пароходнаго общества и *главнымъ директоромъ* онаго, съ тѣмъ, чтобы онъ составилъ проектъ устава общества и *прискалъ другихъ участниковъ*.

Между тѣмъ, Н. А. Аркасъ, въ январѣ и февралѣ 1856

года, получилъ отъ нашихъ заграничныхъ агентовъ свѣдѣнія и данныя объ Австрійскихъ, Италіанскихъ, Французскихъ и Англійскихъ акціонерныхъ пароходныхъ обществахъ, а за тѣмъ, при письмѣ директора канцеляріи морскаго министерства, отъ 2 марта, получилъ уставъ пароходнаго общества Ллойдъ для соображеній, при чемъ графъ Толстой, по порученію генераль-адмирала, просилъ увѣдомить какія еще свѣдѣнія Николай Андреевичъ желалъ бы получить для исполненія возложеннаго на него дѣла.

Далѣе—при письмахъ графа Толстаго, отъ 21, 27, 31 марта, 3 и 12 апрѣля 1856 года, также по порученію генераль-адмирала, Н. А. Аркасъ поручилъ массу документовъ, добытыхъ отъ разныхъ заграничныхъ учреждений, также для соображеній при разработкѣ проекта учрежденія и устава Русскаго Общества Пароходства и Торговли.

Избравъ себѣ въ сотрудники коллежскаго совѣтника Новосельскаго, Николай Андреевичъ по окончаніи своихъ трудовъ, при докладной запискѣ отъ 15 апрѣля 1856 года представилъ Его Императорскому Высочеству записку объ учрежденіи Русскаго Общества Пароходства и Торговли по Черному, Азовскому, Адриатическому и Средиземному морямъ, съ приложеніемъ карты предполагаемыхъ пароходныхъ рейсовъ и проектовъ: флага для компанейскихъ пароходовъ; названія пароходовъ; формы служащихъ и печати управленія общества,—при чемъ заявилъ, что приготовляемый имъ при участіи Новосельскаго, уставъ общества, остановленъ до полученія разрѣшенія на принятіе за основаніе, выраженныхъ въ запискѣ, данныхъ и до утвержденія представляемыхъ проектовъ.

Во всеподданнѣйшемъ докладѣ отъ 18 апрѣля 1856 года, Его Высочество генераль-адмиралъ изложилъ, что во исполненіе Высочайшей воли, Флигель-адъютантъ Аркасъ, избравъ сотруднимъ своимъ коллежскаго совѣтника Новосельскаго, извѣстнаго своимъ участіемъ въ пароходныхъ обществахъ на Волгѣ, представилъ подробныя соображенія и главныя основанія учрежденія Русскаго Общества Пароходства и Торговли

Соображенія эти удостоились одобренія Его Высочества генераль-адмирала и какъ видно изъ отношенія министерства финансовъ, отъ 7 мая 1856 года на имя Н. А. Аркаса по вышеозначеннымъ предположеніямъ состоялось Высочайше утвержденное въ 4-й день мая постановленіе комитета министровъ въ слѣдующей редакціи:

1) Предоставить учредителямъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли немедленно составить проектъ устава сообразно съ существующими у насъ законоположеніями и трактатами о торговомъ мореплаваніи, заключенными съ другими державами.

2) Объявить учредителямъ, что правительство соглашается съ полною готовностью оказать обществу не только денежныя пособія, какъ единовременныя, такъ и ежегодныя, но и всякія необходимыя и возможныя льготы. (Единовременно заимообразно 3 милліона и ежегодно въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ по 1 милліону рублей).

Затѣмъ по Высочайшему повелѣнію 3 августа 1856 года: учреждено было Русское Общество Пароходства и Торговли „для развитія торговли южнаго края Россіи и пароходныхъ — какъ торговыхъ, такъ и почтовыхъ сообщеній

этого края съ русскими и иностранными портами,“ — съ утверждениемъ устава его и *первымъ учредителемъ и директоромъ этого общества*, состоявшаго подъ покровительствомъ Государя Императора, *назначенъ былъ флигель-адъютантъ Николай Андреевичъ Аркасъ.*

По уставу Русскому Обществу предоставлено содержать линіи сообщеній:

1) Между Одессою, Константинополемъ, Аѳономъ, Родосомъ, Александріей, Бейрутомъ и Яффою.

2) Между Одессою, Ялтою, Керчью, и вдоль Кавказа и Анатолійскаго береговъ.

3) Между Одессою, Галацомъ и портами на р. Дунаѣ.

4) Между Одессою и Крымскими портами.

5) Между Одессою, Очаковомъ, Николаевомъ и Херсономъ.

6) Между Керчью, Маріуполемъ, Бердянскомъ, Эйскомъ, Таганрогомъ и Таманью.

7) Между Овидіополемъ и Аккерманомъ.

и 8) Между Одессою, Константинополемъ, Сирою, Пиреемъ, Триестомъ, Мессиною, Неаполемъ, Ливорно, Генуею и Марселею.

Кромѣ того обществу предоставлено:

1) Учредить буксирное пароходство по рѣкамъ Днѣпру, Бугу и Дону, а также и въ морѣ.

2) Устраивать механическія заведенія, пристани, верфи, конторы, магазины, училища для образованія штурмановъ и техниковъ.

Русское общество открыло свои дѣйствія 21 мая 1857 года съ пятью пароходами, переданными отъ бывшей до войны Новороссійской экспедиціи и въ томъ же году об-

щество приобрѣло 13 пароходовъ и открыло 12 линій заграничныхъ и внутреннихъ сообщеній. Пароходы эти приобрѣтены покупкою за границею лично Н. А. Аркасомъ, для чего онъ въ теченіи 1856 и 1857 годовъ неоднократно посѣщалъ Англію, Францію, Голландію и Бельгію.

Кромѣ того имъ-же заказана за границею постройка и совершена покупка еще 17 пароходовъ, начавшихъ свою службу въ 1858 году.

Съ 5 юня по 27 августа 1857 года Н. А. Аркасъ находился по дѣламъ общества въ Константинополѣ, Греціи, Италиі, Франціи и Австріи. Наконецъ съ 20 сентября по 3 ноября того-же года, на пароходѣ Церера, осматривалъ порты Чернаго и Азовскаго морей и составилъ соображенія о необходимыхъ для нуждъ пароходства сооруженіяхъ и устройствахъ.

Чтобы имѣть понятіе на сколько такіе результаты новорожденнаго пароходства были успѣшны, нужно принять во вниманіе, что, по окончаніи Крымской войны, южный край былъ разоренъ войною, приморскіе его города были разобщены съ внутренними областями Имперіи дурными дорогами, а между собою отсутствіемъ дѣятельнаго пароходства. Вся отпускная торговля Южной Россіи ограничивалась одними сырыми произведеніями, выгодный сбытъ которыхъ обусловливался удешевленіемъ перевозки по рѣкамъ къ приморскимъ пристанямъ. По всеѣмъ русскимъ берегамъ Чернаго и Азовскаго морей, не было ни одного удобнаго торговаго порта, ни одной удобной пристани, никакихъ средствъ для нагрузки и выгрузки. Не было ни одного эллинга, ни одного дока для починки и окраски большихъ пароходовъ. Не было

ни одного частнаго механическаго заведенія для исправленія даже самыхъ незначительныхъ поврежденій въ пароходныхъ механизмахъ. Чувствовался крайній недостатокъ въ русскихъ механикахъ, машинистахъ, матросахъ и вообще въ людяхъ, готовыхъ къ судовой и коммерческой береговой службѣ. Новороссійская пароходная экспедиція, которую правительство до войны содержало на свой счетъ и которая, при значительныхъ расходахъ, поддерживала весьма слабое сообщеніе между Одессой, Южнымъ русскимъ побережьемъ и Константинополемъ, не могла продолжать своихъ дѣйствій, потому что, во время войны, почти всѣ ея пароходы были потоплены.

Такимъ образомъ на долю учредителя и перваго директора русскаго общества Н. А. Аркаса пришлась грандіозная задача въ сооруженіи коммерческаго флота и организациі рейсовъ пароходовъ для безостановочнаго и правильнаго ихъ движенія.

Чтобы судить на сколько дѣятельность эта была плодотворна, достаточно указать на фактъ, что въ первый же годъ своего существованія, именно въ 1857 году, Русское Общество перевезло на 18 пароходахъ 75,000 пассажировъ и 2.500.000 пудовъ груза, выручивъ 294.000 руб. и въ слѣдующемъ 1858 году на 35 пароходахъ 123.000 пассажировъ и 4.000.000 пудовъ груза съ выручкою 746.000 руб.

На сколько оцѣнивалась дѣятельность учредителя и директора русскаго общества пароходства и торговли, это видно изъ того факта, что въ 3 день апрѣля 1860 года Н. А. Аркасъ Всемилоствѣйше награжденъ 333 акціями русскаго общества на сумму 99.900 руб. (по настоящей

биржевой цѣнѣ болѣе 267.000 руб.) за учрежденіе и окончательное устройство этого общества.

Учредителемъ и директоромъ Русскаго Общества Н. А. Аркасъ состоялъ по 2 Декабря 1857 года, т. е. по день назначенія командиромъ гвардейскаго экипажа, съ оставленіемъ въ званіи флигель-адъютанта.

Но и впослѣдствіи Н. А. Аркасъ, въ качествѣ акціонера этого общества, не переставалъ принимать въ дѣлахъ его живѣйшее участіе; такъ въ общемъ собраніи гг. акціонеровъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, бывшемъ 30 апрѣля 1861 г., — предсѣдательствовавшимъ директоромъ Н. А. Аркасомъ прочитана была рѣчь по поводу годоваго отчета за 1860 годъ. Изъ этой рѣчи, а также изъ журналовъ общаго собранія №1—4, напечатанныхъ въ особой брошюрѣ, оказывается, что въ этомъ году Русское Общество переживало кризисъ вслѣдствіе разногласій въ средѣ акціонеровъ по поводу значительныхъ расходовъ, уменьшившихъ дивидендъ до 5⁰/₀, при чемъ единогласно принято предложеніе одного изъ директоровъ Н. Н. Анцыфорова: постановить правиломъ, чтобы протесты отъ акціонеровъ противъ дѣйствій отдѣльныхъ директоровъ и управляющаго въ Одессѣ, не были заявляемы прямо въ общихъ собраніяхъ, а предъявлялись чрезъ правленіе въ Контрольно-Совѣщательный Комитетъ и по надлежащемъ разъясненіи представлялись съ мнѣніемъ Комитета на обсужденіе общаго собранія.

Въ дальнѣйшемъ, дѣло Русскаго Общества развивалось прогрессивно, такъ что въ 1870 году оно имѣло уже 69 пароходовъ, 34 желѣзныхъ баржъ и другихъ перевозочныхъ средствъ на сумму 9¹/₂ милліоновъ рублей, выручивъ въ

1869 году сбора: съ фрахта	2.963.745 р.
съ пассажировъ	1.155.027 р.
помильной платы	1.641.482 р.
	<hr/>
	5.760 254 р.

Изъ отчета же за 1885 годъ видно, что въ настоящее время Русское Общество Пароходства и Торговли имѣеть:

Судовъ: Пароходовъ	80.
Паровыхъ катеровъ	5.
Баржъ: желѣзныхъ	55.
— деревянныхъ	20.
Шаландъ	7.
Водоотливной ботъ	1.
Плавучихъ крановъ	2.
Блокшифовъ	2.
Элеваторъ	1 и про-

чія мелкія суда, цѣнностью всего на 7.229.071 руб.

Недвижимаго имущества:

Въ Одессѣ: литейный заводъ, механическая мастерская, магазины, склады и пристани; въ Севастополѣ: мортоновъ элингъ, механическія заведенія, магазины, пристани, а всего недвижимаго имущества и въ другихъ портахъ на сумму 2.901.229 р.

Капиталовъ: 20.000 акцій на	10 000 000 р.
Страховаго	1 000.000 р.
Запаснаго	7.885.254 р.

Въ 1885 г. Общество выручило дохода 7.645.985 р.

Произвело расходовъ . 5.483.769 р

Въ остаткѣ .

 2.162.216 р.

Изъ него отчислено въ дивидендъ гг. акціонерамъ на 20.000 акцій, по 55 р. 07,⁵⁹ к. на каждую, 1.101.519 р. 30 к.

Собственно фрахта за грузы по всѣмъ линіямъ Общество выручило въ 1885 году 4.447.705 руб. и съ пассажировъ 1.764.949 р., а отъ правительства получило помилной платы только 775.219 руб.

Эти данныя рельефно свидѣтельствуютъ о томъ блестящемъ состояніи Русскаго Общества, котораго оно достигло спустя 28 лѣтъ послѣ его образованія и открытія по инициативѣ Н. А. Аркаса, одобренной Его Императорскимъ Высочествомъ Константиномъ Николаевичемъ и удостоенной Высочайшаго утвержденія.

Въ 1881 году, Главное Правленіе Высочайше утвержденнаго Русскаго Общества Пароходства и Торговли, получивъ портретъ Н. А. Аркаса, которымъ, какъ сказано въ письмѣ отъ 5 Сентября № 1022, оно давно желало украсить залу своего присутствія, какъ осязательнымъ свидѣтельствомъ уваженія, питаемаго обществомъ къ полезнымъ трудамъ его учредителя, выразило адмиралу глубочайшую признательность отъ всѣхъ членовъ правленія за присылку по его просьбѣ портрета, при чемъ г. председатель правленія выразилъ, что десятилѣтнее исполненіе имъ обязанности предсѣдательствующаго правленія многократно убѣждали его въ истинно полезномъ примѣненіи тѣхъ мыслей, которыми Н. А. Аркасъ руководствовался при начертаніи основныхъ началъ общества, и что по этой причинѣ для него сознательнѣе, чѣмъ для кого либо, выразить адмиралу уваженіе, питаемое къ нему всѣми безъ исключенія членами общества.

Спустя 20 лѣтъ со дня образованія Н. А. Аркасомъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, оно впервые, именно въ войну 1877—1878 годовъ, сослужило свою службу Правительству, передачею пароходовъ для активной обороны въ распоряженіе главнаго командира Черноморскаго флота, бывшаго учредителемъ этого общества. Количество пароходовъ и полученная отъ морскаго министерства плата выражается слѣдующими данными.

№ по порядку.	Названіе судовъ.	Цѣнность судовъ.	Плата за наемъ въ сутки.	За какое время.			Итого уплачено Русскому Обществу въ руб.
				Годовъ.	Мѣщевъ.	Дней.	
Р у б л и.							
Пароходы:							
1	Константинъ . . .	300,000	400	1	10	17	274,400
2	Владиміръ . . .	300,000	400	1	7	1	232,000
3	Веста	250,000	300	1	6	25	172,200
4	Аргонавтъ . . .	150,000	200	—	3	22	22,400
5	Родимый	49,000	150	—	3	4	11,775
6	Крикунъ	30,000	100	—	3	3	9,500
7	Матушка	49,000	150	—	3	2	11,475
8	Цакни	14,000	75	—	3	2	7,050
9	Внучекъ	10,000	75	—	3	2	7,050
10	Аккерманъ . . .	15,000	75	—	3	1	6,975
11	Батюшка	49,000	150	—	2	6	7,425
12	Болтунъ	15,000	75	—	2	1	4,650


13	Дочка	20,000	80	—	2	—	5,360
14	Братецъ	49,000	75	—	1	28	6,225
15	Сестрица	49,000	75	—	1	15	4,275
16	Опытъ	46,000	75	—	1	21	5,175
17	Тетка	49,000	150	—	—	18	2,700
18	Лебедь	50,000	100	2	2	18	81,100
19	Утка	50,000	100	2	2	15	80,800
20	Воронъ	60,000	125	1	2	24	56,250
21	Коршунъ	50,000	100	—	11	28	36,300
22	Запорожець	100,000	350	—	—	24	8,617
23	Кодоръ	100,000	400	—	—	7 ¹ / ₄	2,875
24	Чайка	— » —	400	—	—	7 ¹ / ₄	2,900
25	Кальміусь	— » —	400	—	—	7	2,800
26	Алма	— » —	400	—	—	12	4,816
27	Медвѣдица	— » —	400	—	—	10	4,133
28	Одесса	— » —	750	—	—	13 ¹ / ₄	9,839
29	Салгирь	— » —	465	—	2	—	28,404
30	Ингуль	— » —	504	—	2	—	30,783
Паровые катера							
31	Шутка	4,990	30	—	—	8	240
32	Дума	5,250	30	—	7	20	7,020
33	Нина	9,650	45	—	5	14	6,710
Баржи:							
34	Пиладь	12,000	32р. 50	—	10	19	11,122

35	Б.	9,650	$\frac{25 \text{ p.}}{10 \text{ p.}}$	—	1	9	230
36	№ 18.	12,000	$\frac{35 \text{ p.}}{25 \text{ p.}}$	—	6	26	6,780
37	№ 7.	9,650	$\frac{35 \text{ p.}}{25 \text{ p.}}$	—	3	21	3,850
38	№ 3.	12,000	$\frac{25 \text{ p.}}{10 \text{ p.}}$	1	3	4	11,890
39	№ 17.	12,000	$\frac{25 \text{ p.}}{10 \text{ p.}}$	—	1	27	1,450
40	№ 20.	12,000	$\frac{25 \text{ p.}}{10 \text{ p.}}$	1	—	6	9,015
41	№ 19.	12,000	$\frac{25 \text{ p.}}{10 \text{ p.}}$	—	—	9	225
42	5 ШЛЮПОГЪ . .	12,000	$\frac{25 \text{ p.}}{10 \text{ p.}}$	—	—	5	125
Итого . .		3,300,000	—	—	—	—	1,198,910



Цѣнность судовъ служила гарантіей платы на случай гибели ихъ. — Цифровыя данныя извлечены изъ копій, условій и расчетовъ уплаты, найденныхъ въ бумагахъ покойнаго адмирала. Между тѣмъ въ обзорѣ дѣят. мор. упр. въ Россіи 1855—1880 г., изд. Маннъ, ч. I на стр. 59 напечатано: „при первыхъ лишь свѣдѣніяхъ о предстоящей вой-

нѣ, общество предложило въ видахъ содѣйствія правительству на все время войны 10 быстроходныхъ пароходовъ безвозмездно; правительство воспользовалось лишь четырьмя изъ нихъ, (Константинъ, Владиміръ, Веста и Аргонавтъ) которые находились въ распоряженіи правительства во все время войны, съ 12 апрѣля 1877 — по 12 января 1878 года *безъ всякой платы за нихъ.*



II.

1857—1867 г.

Съ назначеніемъ, Высочайшимъ приказомъ 2 декабря 1856 года, командиромъ гвардейскаго экипажа, флигель-адъютантъ капитанъ 1 ранга Н. А. Аркасъ прежде всего поставилъ себѣ задачею привести этотъ экипажъ въ образцовый порядокъ какъ въ строевомъ-учебномъ, такъ и хозяйственномъ отношеніи, которой онъ достигъ вполнѣ, заслуживъ неоднократно Высочайшія вниманія и награды въ теченіи почти 11 лѣтняго командованія гвардейскимъ экипажемъ.

Уже 6 января 1857 года Н. А. Аркасъ удостоился Монаршаго благоволенія въ приказѣ по гвардейскому корпусу и затѣмъ исполнялъ разнообразныя порученія.

12 мая былъ назначенъ главнымъ начальникомъ промѣрныхъ работъ и описей Финскаго залива между Петербургомъ и Кронштадтомъ. Производилъ опись и промѣръ Финскаго залива въ плаваніи на состоящихъ въ отрядѣ подъ его командою яхтахъ и канонерскихъ лодкахъ съ 1 по 16 іюня и съ 30 іюня по 26 октября, а въ промежуткѣ этого времени, съ 16 по 30 іюня, находился въ плаваніи съ Его

Величествомъ Государемъ Императоромъ на паровой яхтѣ Александрія и на пароходѣ Ильмень отъ Петербурга по Невѣ, Свири, Ладожскому и Онежскому озерамъ и обратно.

Въ 1859 году 1 мая, Н. А. Аркасъ назначенъ былъ главнымъ начальникомъ морскихъ и прибрежныхъ промѣровъ между Петербургскимъ и Кронштадскимъ рейдомъ.

Въ маѣ, іюнѣ, сентябрѣ и октябрѣ производилъ морскіе и прибрежные промѣры на большомъ Кронштадскомъ рейдѣ, имѣя подъ своимъ начальствомъ 5 парусныхъ яхтъ, 2 винтовые канонерскія лодки и двѣ береговыя промѣрные партіи.

Кромѣ того по Высочайшей волѣ въ іюлѣ мѣсяцѣ вооружалъ винтовую канонерскую флотилію, плавалъ съ нею для испытанія, потомъ командовалъ всею эскадрою въ числѣ 38 винтовыхъ лодокъ, 2 паровыхъ и 2 парусныхъ яхтъ находившихся на Невѣ и имѣлъ свой брейдъ-вымпелъ, сперва на паровой яхтѣ „Александрія“, а затѣмъ на парусной яхтѣ „Королева Викторія“,—участвуя вмѣстѣ съ тѣмъ съ эскадрою въ церемоніалѣ 25 іюля 1859 года, по случаю открытія памятника Императору Николаю I-му, и тогда-же удостоился пожалованія серебряной медали, выбитой по этому случаю.

Наконецъ по Высочайшей волѣ отправлялся въ Свеаборгъ для осмотра второй эскадры винтовыхъ канонерскихъ лодокъ, для испытанія которыхъ плавалъ близъ Свеаборга съ 27 іюля по 3 августа.

Въ томъ-же году пожалованъ: 10 іюля командорскимъ крестомъ греческаго ордена Спасителя и 22 августа знакомъ отличія безпорочной службы за XXV лѣтъ.

Въ январѣ 1860 года флигель-адъютантъ Н. А. Аркасъ назначенъ главнымъ начальникомъ морскихъ и прибрежныхъ промѣровъ вокругъ Кронштадта и далѣе въ море, а въ 16 день февраля за отличіе по службѣ произведенъ въ контръ-адмирала (на 40 году жизни), съ назначеніемъ въ Свиту Его Величества и съ оставленіемъ командиромъ гвардейскаго экипажа.

Имѣя подъ своимъ начальствомъ яхты, винтовую канонерскую лодку, разныя парусныя и гребныя суда и двѣ береговыя промѣрныя партіи, Свиты Его Величества контръ-адмиралъ Н. А. Аркасъ производилъ опись и промѣры у Красной Горки, у Толбухина маяка, у Сестрорѣцка и на Северномъ Кронштадскомъ фарватерѣ, находясь въ плаваніи на яхтахъ и канонерской лодкѣ съ апрѣля по 24 іюня и съ сентября по 26 октября 1860 года.

Въ январѣ 1861 года вновь назначенъ главнымъ начальникомъ морскаго и прибрежнаго промѣровъ въ Финскомъ заливѣ, которыми занять былъ все время навигаціи съ 28 апрѣля по 28 октября. Имѣя подъ своимъ начальствомъ береговыя промѣрныя партіи, яхты и винтовыя канонерскія лодки произвелъ опись и промѣры отъ Толбухина маяка и по берегамъ залива къ западу до меридіана мыса Ферроль.

Въ 1 день января 1862 года Н. А. Аркасъ Всемиловѣйше награжденъ орденомъ св. Станислава 1 степени, а въ 23 день апрѣля удостоенъ имѣннаго Монаршаго благоволенія за карты гидрографическихъ работъ, найденныя Его Величествомъ въ отличномъ видѣ.

За тѣмъ 6 октября назначенъ завѣдывающимъ лодками шхерной флотиліи, зимующей въ Петербургѣ.

Съ 31 августа по 8 сентября 1863 года находился въ плаваніи съ Государемъ Императоромъ, изъ Кронштадта въ Гельсингфорсъ и обратно, на Императорской яхтѣ Штандартъ, на которой по волѣ Его Величества имѣлъ поднятымъ свой брейдъ-вымпель.

За особые труды при обсужденіи финансовыхъ средствъ комитета о раненыхъ, въ 20 день января 1864 года Всемилостивѣйше награжденъ орденомъ св. Анны 1 степени съ мечами, а въ 12 день іюля пожалованъ знакомъ отличія за службу на Кавказѣ въ 1837, 1838 и 1840 годахъ.

Независимо исполненія обязанностей по должности командира гвардейскаго экипажа и главнаго начальника промѣрныхъ партій въ Балтикѣ, Свиты Его Величества контръ-адмиралъ Н. А. Аркасъ имѣлъ послѣдовательно особыя порученія по особо важнымъ проектамъ, возлагаемыя на него лично Государемъ, генераль-адмираломъ и какъ видно изъ бумагъ покойнаго, порученія эти, а также занятія въ особыхъ комиссіяхъ, были особенно многочисленны въ 1865 году. Не перечисляя массы этихъ порученій, достаточно сказать, что за разнообразныя полезныя труды, сверхъ исполненія должности командира гвардейскаго экипажа, Н. А. Аркасъ Всемилостивѣйше награжденъ въ 1866 году: 27 марта — орденомъ св. Анны 1 степени съ Императорскою короною и мечами, и 28 октября производствомъ въ вице-адмирала.

Такіе непосильныя труды, при усвоенной Н. А. Аркасомъ строгой и точной исполнительности, не могли не повліять на его здоровье, — такъ что уже въ началѣ 1866 года, по совѣту врачей, онъ вынужденъ былъ предпринять

серьезное леченіе и потому въ 21 день апрѣля того же года Н. А. Аркасъ отчислень былъ отъ командованія гвардейскимъ экипажемъ по случаю увольненія по болѣзни въ отпускъ на одинъ годъ, но при этомъ, по Высочайшему повелѣнію, ему сохранено право ношенія мундира гвардейскаго экипажа.

Въ 1880 году на посланную поздравительную телеграмму, Н. А. Аркасъ удостоился получить отъ Его Императорскаго Высочества генераль-адмирала отъ 6 декабря 1880. года, депешу слѣдующаго содержанія:

„Гвардейскій экипажъ и Я глубоко тронуты Вашимъ поздравленіемъ и Вашими сердечными пожеланіями. Пьемъ за здоровье нашего бывшаго командира“.

„Алексѣй“.

Съ 1867 по 1870 годъ вице-адмиралъ Н. А. Аркасъ не принималъ участія въ служебной дѣятельности, находясь все это время съ Высочайшаго разрѣшенія въ отпуску, по болѣзни, внутри Имперіи и за границей.

По неимѣнію свѣдѣній о домашней жизни за это время покойнаго адмирала, составитель этого очерка обращался съ просьбой къ вдовѣ покойнаго, Софіи Петровнѣ Аркасъ, о сообщеніи недостающихъ данныхъ. Составленную адмиральшею замѣтку, съ согласія ея, помѣщаемъ здѣсь дословно: „Единственною, побудительною причиною, заставившею меня, преодолевая мое отвращеніе къ писательству, взяться за перо, были необходимость и желаніе пополнить пробѣлъ, оставленный въ жизнеописаніи моего покойнаго мужа, — періодомъ времени отъ 1866 по 1871 годъ, періодомъ, ктати упомянуть мимоходомъ, счастливейшимъ въ моей жизни, раздыхомъ среди непрерывнаго кочеванья съ юга на сѣверъ, до

смерти мнѣ надоѣвшаго. Описаніе времени, протекшаго отъ начала мая 1866 г. по май 1871 г. не потребуеть пространнаго изложенія. Все оно прошло въ занятіяхъ по устройству имѣнія и въ семейныхъ заботахъ; такая непритязательная дѣятельность и мирная жизнь у домашняго очага, богата лишь счастливыми воспоминаніями самаго интимнаго свойства и бѣдна матеріалами для біографіи, имѣющей цѣлью выяснить, посредствомъ фактическихъ данныхъ, служебную дѣятельность описываемаго лица и возстановить забытые, или извращенные факты, во всей ихъ правдѣ и полнотѣ. Тяжкая болѣзнь, постигшая Н. А. въ исходѣ 1865 г., вслѣдствіе которой онъ слегъ въ постель 6 декабря того же года и долженъ былъ обратиться къ помощи профессора Боткина, потребовавшаго отъ него немедленнаго прекращенія всѣхъ служебныхъ занятій и лечившаго его, вплоть до отъѣзда на югъ, (отъ сильнѣйшаго кровотечения) подъ неусыпнымъ наблюденіемъ врача гвардейскаго экипажа Н. П. Ковалева-Рунскаго, вынудила Николая Андреевича взять долговременный отпускъ и на всегда оставить Петербургъ, климатъ котораго былъ главною причиною его опасной болѣзни“.

„Въ началѣ мая 1866 года, какъ только явилась для больнаго возможность выходить на воздухъ, профессоръ Боткинъ, не смотря на крайнюю слабость Николая Андреевича, настоялъ на его немедленномъ отъѣздѣ на югъ и даже совѣтовалъ ему ѣхать для излеченія за границу. Последнее было такъ антипатично покойному, что онъ, прежде чѣмъ прибѣгнуть къ этой крайней мѣрѣ, рѣшился пожить на югѣ Россіи и отправился прямо въ свое имѣніе Херсонской губерніи, дер. Богдановку, на рѣкѣ Бугѣ, гдѣ и прожилъ пять лѣтъ сряду, исключая зимнихъ мѣсяцевъ, проводимыхъ имъ

съ семьей въ Одессѣ, занимаясь хозяйствомъ, обусловли-
вавшемъ постоянное пребываніе на воздухѣ, что, безъ по-
мощи докторовъ, совершенно возстановило его здоровье.
Встрѣтившись въ послѣдствіи въ Крыму съ профессоромъ Бот-
кинымъ, сопровождавшимъ въ Бозѣ почившую Императрицу
Марию Александровну, послѣдній затруднился признать въ
цвѣтущемъ здоровьемъ адмиралѣ Аркасѣ, полномъ силъ и
энергіи, бывшего своего пациента, изнуреннаго болѣзью ко-
мандира гвардейскаго экипажа, котораго, какъ самъ онъ со-
знался, считалъ приговореннымъ къ смерти. Время своего от-
пуска Н. А. употребилъ на устройство своего имѣнія, приведен-
наго имъ въ образцовый порядокъ. Правда, онъ былъ на
ногахъ отъ ранняго утра до поздней ночи, успѣвая вездѣ,
и въ полѣ на работахъ, и на току при молотѣхъ и уборкѣхъ
хлѣба и дома, при постройкахъ,—такъ какъ пришлось стро-
ить вновь почти всѣ хозяйственныя службы,—и самый домъ,
бывшій въ полнѣйшемъ запущеніи, потребовалъ капиталь-
ныхъ исправленій“.

„Въ теченіи этихъ же пяти лѣтъ онъ увеличилъ свое
состояніе бережливостью, трудомъ и совершенно замкнутой
семейной жизнью въ деревнѣ, на столько, что могъ купить
еще имѣніе на Ингулѣ и, привести въ исполненіе свое за-
вѣтное желаніе, выстроить близъ дома въ своей усадьбѣ
домовую церковь, чтобы имѣть возможность въ воскресные
и праздничные дни слушать божественную литургію, что для
покойнаго обратилось не въ одну только привычку, но сдѣ-
лалось потребностью его глубоко-религіозной души. Освяще-
ніе этой церкви, выстроенной съ разрѣшенія св. Синода, по
ходатайству преосвященнаго Димитрія, бывшего тогда архіе-
пископа Херсонскаго и Одесскаго, было однимъ изъ пріят-

нѣйшихъ эпизодовъ нашей деревенской эпопеи. Приглашенъ былъ освящать ее и удостоилъ принять приглашеніе самъ, незабвенной святой памяти, глубокочтимый покойнымъ Николаемъ Андреевичемъ, архієпископъ Димитрій. прибывшій со всѣмъ своимъ причтомъ на пароходѣ русскаго общества изъ Одессы въ дер. Богдановку и совершившій это торжественное служеніе съ свойственными ему вниманіемъ и простотою. И сколько народа до сихъ поръ привлекаетъ эта церковь и заставляеть благословлять память покойнаго, давашаго возможность крестьянамъ деревень Старой и Новой Богдановки и Козырки, отъ которыхъ ближайшая приходская церковь отстоитъ на 10 и болѣе версть, молиться каждое воскресенье, а не въ одни только годовичные праздники и при исполненіи христіанскаго обряда говѣнья. Зиму, какъ я сказала выше, Николай Андреевичъ жилъ съ семействомъ въ Одессѣ, но и тутъ, скучая бездѣйствіемъ, нашель занятіе, взявшись привести въ порядокъ историческій архивъ, отданный въ его распоряженіе покойнымъ Николаемъ Никифоровичемъ Мурзакевичемъ, бывшимъ директоромъ Ришельевского лицея, которому бумаги этого архива и были возвращены Николаемъ Андреевичемъ какъ только онъ получилъ назначеніе на должность главнаго командира Черноморскаго флота. Назначеніе это, которому я совсѣмъ не сочувствовала, предвидя полное разстройство нашихъ домашнихъ дѣлъ и нашей счастливой семейной жизни, но принятію котораго покойнымъ я не считала себя въ правѣ противиться, сознавая какъ тяготится онъ бездѣйствіемъ, не удовлетворяясь не свойственнымъ ему родомъ дѣятельности, внѣ сферы своей спеціальности, которой онъ, съ ранней юности отдался съ безпримѣрнымъ самоотверженіемъ и неутомимой энергіей,—назначеніе это, говорю не обинуясь, было

краеугольнымъ камнемъ того грандіознаго зданія беззастѣнчивой клеветы, зависти и злобы, обрушившагося всей своей тяжестью на голову покойнаго и схоронившаго все счастье семьи нашей. Такъ наглядно оправдалась на Николаѣ Андреевичѣ великая истина словъ Спасителя: *нѣтъ пророка въ отечествѣ своемъ*. Не будь покойный уроженцемъ города Николаева и ему была бы другая честь. Неутѣшительная и печальная и тѣмъ не менѣе неопровержимая истина, какъ видно изъ всего происшедшаго въ послѣднія десять лѣтъ его жизни. Вынужденная постройка поповокъ, вмѣсто создаваемой Николаемъ Андреевичемъ неотложной необходимости постройки судовъ иного типа, доказанной войною съ Турціею за освобожденіе Болгаріи, перипетіи этой войны, потребовавшей отъ покойнаго крайняго напряженія силъ нравственныхъ и физическихъ (ему приходилось спать не больше двухъ, много, трехъ часовъ въ сутки, да и этотъ сонъ былъ прерываемъ разными нужными и ненужными, шифрованными и нешифрованными телеграммами), наконецъ крайняя недостаточность морскихъ боевыхъ силъ, бывшихъ въ его распоряженіи и громадная отвѣтственность на немъ лежавшая, непостижимая катастрофа съ Ливадіей, этой яхтой-красавицей, на которую онъ смотрѣлъ какъ на свое родное дѣтище, болѣзнь дочери и къ довершенію всего, вопіющее, по своей чудовищной несправедливости, обвиненіе его, отсутствующаго (онъ былъ съ больною дочерью за границею) въ гибели этой яхты, (потому, будто бы, что онъ не догадался, для спасенія ея, послать за помощью въ Галаць, за однимъ изъ пароходовъ подъ командою одного изъ болгарскихъ героевъ) и все происходившее на судѣ о причинахъ гибели Ливадіи,—все это, вмѣстѣ взятое, страшно повліяло на здоровье покойнаго и

заставило его повторить просьбу объ увольнении его отъ занимаемой имъ должности, о чемъ онъ въ первый разъ подавалъ прошеніе еще въ бытность свою заграницей. Но окончательно потрясли его и безъ того разстроенный, всеми сказанными огорченіями, организмъ: смерть нѣжно-любимой имъ дочери, и затѣмъ, при оставленіи должности,—съ честью и несомнѣнной пользой занимаемой имъ въ теченіи безъ малаго десяти лѣтъ, (для этого надо сравнить только въ какомъ хаосѣ и запущеніи засталъ онъ все при вступленіи въ должность и въ какомъ стройномъ порядкѣ оставилъ уходя),—полное намѣренное забвеніе его недюжинныхъ заслугъ, хотя не громкихъ, но важныхъ по своимъ плодотворнымъ результатамъ на многихъ разнородныхъ поприщахъ службы. Порученія, неоднократно возлагавшіяся на него высшимъ начальствомъ, выполнялись имъ самымъ добросовѣстнымъ образомъ; трудясь надъ каждымъ взятымъ на себя дѣломъ, съ свойственной ему энергіей, онъ доводилъ каждое дѣло до полной законченности и возможнаго совершенства, хотя не ему приходилось пожинать плоды своихъ неусыпныхъ трудовъ. И вся эта неутомимая, примѣрная дѣятельность прошла незамѣченной! Конечно все эти удары не могли не отразиться губительно на покойномъ и, довершая дѣло болѣзни, довели его до роковаго конца. Миръ праху твоему честный труженикъ, доблестный гражданинъ, вѣрный слуга отечества, заботливый и справедливый начальникъ, примѣрный христіанинъ и безукоризненный семьянинъ! Да воздастся тебѣ тамъ, гдѣ каждому воздается по заслугамъ, за твое долготерпѣніе, забвеніе обидъ, незлобіе и пламенную любовь къ дѣлу, которому ты служилъ съ такимъ безкорыстнымъ желаніемъ добра и пользы и которому принесъ въ жертву не только свою жизнь, но и счастье своей семьи, горько поплатившейся

невознаградимыми потерями за твое самоотверженное отноше-
ніе къ долгу службы. Признавая себя всѣмъ обязаннымъ
этой службѣ, онъ не счелъ себя въ правѣ уклониться отъ
послѣдняго, не только труднаго, но, при данныхъ обстоя-
тельствахъ, оказавшагося невыполнимымъ, дѣла возрожденія
Черноморскаго флота, на которое призвала его державная
воля боготворимаго имъ Монарха, во мнѣніи котораго успѣ-
ли его уронить на столько, что даже Онъ, извѣстный своей
ангельской добротой, оставилъ безъ единого слова одобренія
того, кому Онъ всегда оказывалъ свое высокое довѣріе и
расположеніе. Лучшимъ памятникомъ покойному будетъ его
біографія, основанная на фактахъ, взятыхъ цѣликомъ изъ
его, почти полувѣковой, дѣятельности. Пусть потомство,
этотъ безпристрастный и нелицемѣрный судія, произнесетъ
надъ нимъ свой правдивый приговоръ; оно отдастъ справед-
ливость покойному, въ которой отказали ему современни-
ки и слово его будетъ имѣть вѣсь и значеніе, которыхъ
недостаетъ пошлой клеветѣ его недоброжелателей.“ (19 сен-
тября 1886 года)

Въ то время, когда вице-адмиралъ Н. А. Аркасъ поправ-
лялъ свое разстроенное здоровье и состояніе, въ 1869 г.
въ правительственныхъ сферахъ возникли предположенія,
направленныя къ осуществленію возрожденія Черноморскаго
флота и поднять былъ вопросъ о броненосномъ судостроеніи
на Черномъ морѣ, получившій разрѣшеніе въ концѣ 1870
года, съ уничтоженіемъ статей Парижскаго трактата.

Послѣ погрома, произведеннаго въ Крымскую войну,
Николаевскій портъ, имѣвшій значеніе первокласнаго, нахо-
дился въ положеніи морской станціи, удовлетворяющей ис-

ключительно потребности маячной и гидрографической, — а между тѣмъ онъ обладалъ обширнымъ адмиралтействомъ, на верфяхъ котораго былъ выстроенъ тотъ грозный флотъ, который до Крымской войны стяжалъ столько славы въ бывшихъ войнахъ Россіи съ Турціею и который, въ силу роковой необходимости, заживо погребенъ былъ въ Севастопольскихъ бухтахъ.

Для возрожденія Черноморскаго флота необходимо было возстановить значеніе Николаевскаго порта, преобразовать его адмиралтейство до способности броненоснаго судостроенія и избрать въ должность главнаго командира порта лицо, способное осуществить предначертанія правительства и пользующееся его довѣріемъ.

Въ письмѣ управлявшаго морскимъ министерствомъ, адмирала Краббе, къ Н. А. Аркасу, отъ 2 апрѣля 1870 года, изложено:

„Давно потерялъ Васъ, многоуважаемый Николай Андреевичъ, изъ виду, но не изъ памяти. Каждый разъ когда предстоитъ какое нибудь серьезное назначеніе по нашей администраціи, Вашъ образъ представляется однимъ изъ первыхъ. Такъ въ настоящее время, когда мы приступаемъ къ созданію броненоснаго флота въ Черномъ морѣ, было-бы желательно знать, до какой степени мы можемъ рассчитывать на ваше дѣятельное содѣйствіе въ должности главнаго командира Николаевскаго порта, отъ котораго потребуется теперь много энергіи и *путь котораго будетъ усыпанъ не одними розами*. Но Вамъ не пріучаться къ энергической дѣятельности и къ борьбѣ съ затрудненіями. Весь вопросъ въ Вашемъ здоровьи, въ какой степени оно позволитъ Вамъ принять эту многотрудную должность и я желалъ-бы имѣть

отъ Васъ откровенный отвѣтъ съ тѣмъ-же лицомъ, которое передастъ Вамъ это письмо“.

Николай Андреевичъ отвѣчалъ, что по совѣту медиковъ долженъ провести лѣто 1870 года спокойно и пользоваться купаньемъ въ лиманѣ,—но не теряя надежды, что это леченіе будетъ послѣднимъ, изъявилъ готовность принять на себя новую должность, присовокупивъ: „Въ трудѣ и энергіи надѣюсь недостатка во мнѣ не будетъ, въ желаніи также. Но на долго-ли хватить моего здоровья, ручаться не могу; при томъ, успѣшное веденіе дѣла будетъ зависѣть отъ необходимой степени самостоятельности и средствъ, которыя будутъ даны главному командиру“.

Послѣ четырехлѣтняго леченія и свободной жизни, здоровье Н. А. Аргаса къ веснѣ 1871 года совершенно возстановилось для предстоявшей ему серьезной и почетной дѣятельности.

Высочайшимъ приказомъ 26 апрѣля 1871 года вице-адмиралъ Н. А. Аргасъ назначенъ былъ главнымъ командиромъ Николаевского порта,—а за воспослѣдовавшимъ въ 1 день октября 1871 г. Высочайшимъ повелѣніемъ о переименованіи Черноморской флотиліи въ Черноморскій флотъ,—главнымъ командиромъ Черноморскаго флота и портовъ и военнымъ губернаторомъ города Николаева.



III.

1871—1874 г.

Основаніе Черноморскому флоту положено было 5 января 1790 года, закладкой на Николаевской верфи перваго военнаго судна — 44 пушечнаго фрегата „св. Николай“, спущеннаго на воду 25 августа того-же года, командиромъ котораго назначень былъ капитанъ 2 ранга Овцынь, а первымъ главнымъ командиромъ Черноморскаго флота и портовъ, послѣ смерти князя Потемкина-Таврическаго, въ 1791 году назначень былъ адмиралъ графъ Николай Семеновичъ Мордвиновъ.

Затѣмъ, послѣдовательно въ этой должности состояли:
съ 1798 года адмиралъ Фонъ-Девизъ.

» 1802 » адмиралъ маркизь де-Траверсе.

» 1809 » адмиралъ Языковъ.

» 1816 » вице-адмиралъ Грейгъ.

» 1833 » вице-адмиралъ Лазаревъ.

» 1851 » адмиралъ Берхъ.

Завѣдывали морскою частью въ Черномъ морѣ:

съ 1855 года вице-адмиралъ Метлинъ.

» 1856 » Свиты Его Величества контръ-адмиралъ

Бутаковъ.

Съ 1860 года въ должности главнаго командира Николаевскаго порта состоялъ генераль-адъютантъ, контръ-адмиралъ Глазенапъ и только въ 1871 году, съ назначеніемъ вице-адмирала Н. А. Аркаса, возстановлена была должность главнаго командира Черноморскаго флота и портовъ.

До какой степени развита была боевая сила Черноморскаго флота до Крымской войны, можно видѣть изъ слѣдующихъ данныхъ, изложенныхъ въ обзорѣ дѣятельности морскаго управленія за 1855—1880 г.

Въ оборонѣ Севастополя, Россія лишилась почти всего Черноморскаго флота, состоявшаго изъ 93 вымпеловъ.

Изъ нихъ: затоплено въ бухтахъ Севастополя 15 кораблей и 1 разобранъ на блиндажи (отъ 80 до 120 пушекъ каждый). Фрегатовъ затоплено 6, сгорѣлъ отъ разрыва бомбы 1 и разобранъ на дрова 1. Затоплено пароходо-фрегатовъ 8. Корветовъ затоплено 4. Бриговъ: затоплено 7 и утонулъ отъ пробоины 1. Шхунъ, тендеровъ и яхтъ: затоплено 9, утонуло отъ пробоинъ 3. Пароходовъ: затоплено 3, сожжено 4 и взорвано 2. Транспортвъ: затоплено 15, взорванъ 1, потонуло отъ пробоинъ 3 и разобранъ на дрова 1.

По заключеніи Парижскаго трактата въ Черноморскихъ портахъ осталось всего только 12 небольшихъ пароходовъ, 22 *парусныхъ* судна и 37 *гребныхъ* канонерскихъ лодокъ.

Послѣ 15 лѣтъ со дня упраздненія въ Черномъ морѣ флота, наступилъ 1871 годъ, годъ уничтоженія Парижскаго трактата, годъ начала возрожденія Черноморскаго флота по Августѣйшей волѣ въ Бозѣ почившаго Императора Александра II. Осуществленіе началъ этой, дорогой сердцу каждаго русскаго человѣка, задачи, выпало на долю вице-адмирала Н. А. Аркаса.

Тотчасъ по полученіи Высочайшаго приказа о своемъ назначеніи на должность главнаго командира Черноморскаго флота и портовъ, Н. А. Аркасъ отправился въ Петербургъ.

Первоначальная задача возрожденія Черноморскаго флота опредѣлялась слѣдующими предѣлами:

1) Броненосный флотъ въ Черномъ морѣ долженъ имѣть до времени характеръ исключительно оборонительный.

2) Число оборонительныхъ судовъ въ Черномъ морѣ должно быть опредѣлено съ такимъ расчетомъ, чтобы одновременно вызвать на югъ Россіи заводскую дѣятельность, приспособленную къ броненосному судостроенію,

и 3) За Николаевскимъ портомъ исключительно оставить значеніе кораблестроительной верфи для Чернаго моря и воспользоваться на сколько возможно существующими тамъ портовыми сооруженіями, съ приспособленіемъ ихъ къ новому назначенію.

По возвращеніи изъ Петербурга, Н. А. Аркасъ на пароходѣ Казбекъ, съ 26 іюля по 24 августа, осматривалъ Черноморскіе и Азовскіе порты и маяки, а затѣмъ, на Императорской яхтѣ Тигръ, сопровождалъ Государыню Императрицу изъ Одессы въ Ялту съ 24 по 26 августа, потомъ Государя Императора изъ Шоти въ Ялту съ 28 по 30 сентября, изъ Ялты въ Одессу съ 23 по 25 октября и наконецъ Государыню Императрицу изъ Ялты въ Севастополь и Одессу съ 23 по 28 ноября.

Въ ноябрѣ 1871 года спущена была въ Николаевѣ на воду Императорская яхта „Ливадія“.

Необходимо замѣтить, что 15-ти лѣтнее время сокращеній по Черноморскому вѣдомству, вредно отразилось на со-

стояніи Николаевскаго адмиралтейства и администраціи флотиліи. Предстояла забота привести адмиралтейство въ состояніе современной потребности, для сооруженія броненосныхъ судовъ, привести въ порядокъ массу цѣнныхъ зданій морскаго вѣдомства, остававшихся безъ ремонта и поддержки; ввести на судахъ и командахъ флота строгій порядокъ и дисциплину. Однимъ словомъ не было такой отрасли морской администраціи и хозяйства, которая бы не требовала возстановленія, или учрежденія.

Въ 1 день января 1872 года вице-адмиралъ Аркасъ Всемиловѣйше награжденъ былъ орденомъ св. Владимира 2 степени, а въ 7 день февраля того же года назначенъ предсѣдателемъ особой комисіи для подробной разработки всѣхъ вопросовъ, касающихся будущаго значенія и устройства Севастополя, съ разграниченіемъ потребностей всѣхъ вѣдомствъ.

Въ составъ этой комисіи вошли: отъ морскаго вѣдомства капитаны 1 ранга Попандоло и Казнаковъ, отъ военнаго: генераль-маіоры—Брживоблоцкій и инженеръ Подымовъ, отъ министерствъ: финансовъ дѣйствительный статскій совѣтникъ Фонъ-Бушенъ; путей сообщенія инженеръ генераль-маіоръ Гора; внутреннихъ дѣлъ дѣйствительный статскій совѣтникъ Лазовъ и правителемъ дѣлъ коллежскій совѣтникъ Кумани. Выработанныя комисіею предположенія представлены были адмираломъ 18 октября 1872 года.

По Высочайшему повелѣнію 27 ноября, главный командиръ отправился въ Петербургъ для присутствованія въ комисіи, учрежденной подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Константина Николаевича, въ которой

окончательно обсуждался вопрос о будущем значеніи и устройствѣ Севастополя, и возвратился въ Николаевъ въ январь 1873 года.

Въ маѣ 1872 года, въ Николаевскомъ адмиралтействѣ спущена на воду шкуна Ингуль, съ спеціальнымъ назначеніемъ для маячныхъ надобностей.

Въ томъ-же году главный командиръ плавалъ на пароходѣ Казбекъ для встрѣчи и сопровожденія Государя Императора изъ Одессы въ Ялту и обратно: съ 19 по 24 марта, съ 24 по 29 мая, съ 23 по 30 іюля и съ 22 по 25 октября. Потомъ съ Его Высочествомъ генераль-адмираломъ изъ Севастополя въ Балаклаву и обратно съ 19 по 24 сентября и съ Ея Величествомъ Государынею Императрицею съ 16 по 19 ноября.

Въ 1873 году учреждены въ Николаевѣ: коммерческій банкъ, общество взаимнаго кредита, реальное училище, мореходный классъ, сформированъ 2 Черноморскій экипажъ и начато движеніе Знаменко-Николаевской желѣзной дороги. Кромѣ того, 21 мая, въ присутствіи Его Высочества генераль-адмирала въ Николаевѣ спущенъ на воду первый броненосецъ—Поповка „Новгородъ“, цѣнностью въ 3.412.000 руб и въ тотъ же день открытъ въ Николаевѣ памятникъ адмиралу Грейгу по проекту академика Мигѣшина.

Въ письмѣ, отъ 11 мая 1873 года, главное правленіе общества поданія помощи при кораблекрушеніяхъ, сообщило Николаю Андреевичу Аркасу, что по докладѣ Августѣйшей покровительницѣ общества о принятыхъ имъ мѣрахъ къ открытію въ Николаевѣ окружнаго управленія этого общества, для сѣверо-черноморскаго побережья, Ея Императорское Высочество приказать соизволила

передать Николаю Андреевичу благодарность Ея Высочества за оказанное успѣшному развитію дѣла содѣйствіе.

Въ 30 день августа 1873 г. главный командиръ Черноморскаго флота и военный губернаторъ г. Николаева Н. А. Аркасъ Всемиловитѣйше удостоенъ назначенія генераль-адъютантомъ къ Его Величеству, съ оставленіемъ въ должности и по гвардейскому экипажу.

Съ 24 по 26 мая главный командиръ сопровождалъ Его Высочество генераль-адмирала изъ Николаева въ Севастополь и съ 8 по 9 августа изъ Ялты въ Одессу.

Его Величество Государь Императоръ Александръ II изволилъ посѣтить Севастополь 11 сентября и въ тотъ-же день, произведя смотръ поповки „Новгородъ“, изволилъ совершить на ней плаваніе по рейду.

За тѣмъ, на Императорской яхтѣ „Ливадія“, вице-адмиралъ Аркасъ сопровождалъ Ихъ Императорскихъ Величествъ съ Августѣйшими дѣтьми изъ Одессы въ Ялту, гдѣ, 29 августа, по Высочайшему повелѣнію поднялъ свой флагъ на той-же яхтѣ, въ составѣ эскадры — изъ корветовъ: Ястребъ, Память-Меркурія, париходовъ — Эрякликъ, Турокъ и шкуны Бомборы.

Вся эскадра, 30 августа по случаю празднествъ: Тезоименитства Государя Императора и 25 лѣтія супружества Его Высочества генераль-адмирала, построилась къ 8 часамъ утра на Ялтинскомъ рейдѣ въ линію по диспозиціи. По окончаніи перваго молебствія передъ обѣдней, произведенъ былъ салютъ по 31 выстрѣлу съ каждаго судна. Вмѣстѣ съ тѣмъ эскадра расцвѣтилась флагами, а въ полдень произвела второй салютъ по 21 выстрѣлу. Вечеромъ всѣ

суда произвели фейерверкъ и расцвѣтились фонарями. 31 августа въ присутствіи Высочайшихъ Особъ, всеми учебными судами была произведена гонка.

Въ томъ-же 1873 году генераль-адъютантъ адмираль Аркасъ совершилъ слѣдующія плаванія: на Императорской яхтѣ Ливадія сопровождалъ Государя Императора изъ Ялты въ Севастополь 11 сентября и Ихъ Высочество Государя Наслѣдника Цесаревича съ Государыней Цесаревной, изъ Севастополя въ Ялту 28 сентября, изъ Ялты въ Севастополь и обратно съ 5 по 7 ноября и изъ Ялты въ Севастополь и Николаевъ съ 7 по 10 ноября. Наконецъ съ 18 по 21 ноября сопровождалъ Ихъ Императорскихъ Величествъ изъ Ялты въ Одессу. На пароходѣ Казбекъ изъ Ялты въ Керчь, Анапу, Новороссійскъ для осмотра работъ промѣрныхъ партій съ 1 по 8 октября.

1 декабря 1873 года спущена на воду собранная въ Николаевскомъ адмиралтействѣ землечерпательная машина въ 30 силъ, со способностью углублять фарватеръ до 25 футь.

Окружающее городъ Николаевъ съ юга и востока песчаное пространство, при частыхъ вѣтрахъ, заносило улицы, производя невыносимую пыль. По ходатайству генераль-адъютанта адмирала Аркаса, послѣдовало въ 8 день іюня 1874 года Высочайшее повелѣніе о раздачѣ жителямъ города 114 участковъ, — отъ Спасска по Бугу 31 и отъ Спасска къ вокзалу желѣзной дороги 83, для застройки ихъ хуторами въ теченіи 5 лѣтъ и съ уплатою за участки отъ 200 до 300 руб., съ разсрочкою въ теченіи 10 лѣтъ. Участки эти распланированы комиссіею подъ предсѣдательствомъ капитана 1 ранга И. И. Савельева. Первые изъ нихъ застроены

дачами зажиточныхъ гражданъ, а послѣдніе преимущественно безземельными мѣщанами города.

Въ томъ-же году Н. А. Аркасъ входилъ въ сношеніе съ морскимъ министерствомъ по поводу обнаруженныхъ на границѣ Херсонской и Екатеринославской губерній значительныхъ залежей магнитной желѣзной руды и желѣзнаго блеска, находя, что разработка этихъ залежей имѣеть весьма важное значеніе какъ для всего края южной Россіи, такъ и для Черноморскихъ портовъ въ особенности.

26 Августа 1874 г., въ день прибытія Государя Императора, открытъ въ Николаевѣ по иниціативѣ Н. А. Аркаса, у морскихъ казармъ, памятникъ матросу Шевченко, который въ вылазкѣ 20 января 1855 года изъ Севастополя, совершилъ геройскій подвигъ, заслонивъ собою начальника своего лейтенанта Бирюлева отъ направленнаго въ него непріятельскаго выстрѣла и былъ убитъ на поваль.

27 августа Его Величество изволилъ посѣтить учебныя заведенія Николаева и адмиралтейство съ производившимися въ немъ постройками, морской госпиталь, и за тѣмъ произведя на Спасскомъ рейдѣ смотръ эскадры изъ 15 судовъ Черноморскаго флота, Государь изволилъ найти все въ отличномъ порядкѣ и благоустройствѣ и выразилъ Н. А. Аркасу Высочайшую благодарность.

Собранная по Высочайшему повелѣнію на Спасскомъ рейдѣ въ Николаевѣ эскадра состояла изъ корветовъ: Львица (на которомъ находился адмиралъ Н. А. Аркасъ, команду эскадрой), Ястребъ, Память-Меркурія, яхта Ливадія, поповка Новгородъ, пароходовъ: Эрикликъ, Казбекъ, Прутъ,

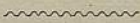
шкунъ: Бомборы, Пицунда, Беласуры, Донъ, Салгирь и тендера Березань.

Въ томъ-же году, также по инициативѣ Н. А. Аркаса, учреждено въ Николаевѣ общество вспомошествованія недостаточнымъ лицамъ, стремящимся къ образованію и открыть первый ночлежный домъ для неимущихъ рабочихъ.

Въ 1874 году главный командиръ Н. А. Аркасъ совершилъ плаваніе по вѣтмъ портамъ, маякамъ и берегамъ Чернаго и Азовскаго морей.

Затѣмъ на Императорской яхтѣ Ливадія сопровождалъ Государя въ Ялту 28 августа, изъ Ялты въ Севастополь и обратно 16 и 17 Сентября; Ихъ Императорскихъ Высочествъ Государя Наслѣдника и Государыню Цесаревну съ дѣтьми и Ихъ Высочесвами Владиміромъ Александровичемъ и Марією Павловною изъ Николаева въ Ялту 25 и 26 сентября и наконецъ сопровождалъ Государыню Императрицу и Государя Наслѣдника изъ Ялты въ Одессу 29 и 30 сентября.

Бъ сожалѣнію, въ настоящій очеркъ не могли быть включены тѣ матеріалы и данныя, которыя хранятся у наслѣдниковъ покойнаго адмирала и заключаютъ въ себѣ весьма интересные факты для полной біографіи Н. А. Аркаса, за время съ 1871 по 1881 годъ; они не могли быть включены потому, что для оглашенія ихъ не наступило еще время.....



IV.

Продолженіе 1874 г.

Воспользовавшись произведеннымъ въ 1874 году осмотромъ существующихъ Черноморскихъ и Азовскихъ маяковъ, генералъ-адъютантъ Николай Андреевичъ Аркасъ представилъ въ министерство, нижеизлагаемыя, подробныя свѣдѣнія и взглядъ свой на состояніе осматрѣнныхъ имъ портовъ, въ отношеніи удобствъ мореплаванія, торговли, а также и о возможности развитія нашего каботажа въ зависимости отъ положенія портовъ:

Отъ Тендровскаго маяка на пароходѣ Казбекъ адмиралъ прибылъ въ Джарылгатскую бухту, находящуюся за косой того-же имени, которая тянется на 70 слишкомъ верстъ въ глубину Каркинитскаго залива. Образовавшійся тамъ этою косою, огромныхъ размѣровъ, заливъ, представляетъ весьма хорошую якорную стоянку и при глубинѣ до 28 ф., онъ уже служилъ во время Крымской войны приютомъ англійскому флоту, который находилъ въ немъ совершенно удобную и безопасную стоянку въ теченіи двухъ зимъ. Заливъ этотъ, или бухта, совершенно закрыта берегомъ и косою отъ всѣхъ вѣтровъ, но въ тогдашнее время

мало посѣщался судами и бухта эта, кромѣ береговаго знака ничѣмъ не обставлена. Прилегающая къ заливу мѣстность довольно плодородна, берега же частью покрыты пескомъ, который представляетъ въ будущемъ удобство къ разнымъ сооруженіямъ. Говоря объ этомъ, главный командиръ имѣлъ въ виду поданную ему отъ нѣсколькихъ лицъ записку, въ которой они проектируютъ устройство желѣзной дороги къ этому заливу отъ р. Днѣпра, что составитъ протяженіе около 48 верстъ и этимъ предполагаютъ соединить мѣстечко Алешки, находящееся на Днѣпрѣ, противъ г. Херсона, съ моремъ или морскимъ портомъ, называя его незамерзающимъ, а потому и имѣющимъ достоинство производства круглый годъ торговыхъ операцій и сообщенія со всѣми морями и портами. Изъ всѣхъ данныхъ Николай Андреевичъ вывелъ заключеніе, что Джарылгатскій заливъ есть дѣйствительно удобный портъ, самую природою созданный и ежели будетъ признана когда либо необходимость въ устройствѣ его, то за весьма небольшую сравнительную цѣнность, которая потребуется на постройку пристани и желѣзной дороги, Россія можетъ пріобрѣсть въ этомъ раіонѣ отличный портъ съ достаточною для большихъ судовъ глубиною, для сбыта за границу во всякое время года своихъ произведеній, доставляемыхъ р. Днѣпромъ и Крымскимъ полуостровомъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ портъ этотъ находясь недалеко отъ Крымскихъ соляныхъ озеръ, сосредоточивалъ бы въ себѣ и эту промышленность, пересылая соль съ удобствомъ въ порты Чернаго моря и куда потребуется. По имѣвшимся тогда статистическимъ даннымъ, дознано, что при перерывочномъ сообщеніи, болѣе 500/м. пуд. грузовъ, ежегодно, проходятъ чрезъ пороги Днѣпра; изъ этого количества значительная часть идетъ въ Одессу для отправки за границу и часть зимуетъ

въ Одесскомъ портѣ, который изъ пяти лѣтъ, навѣрное замерзаетъ 4 года и рѣдко приступенъ для плаванія ранѣе апрѣля мѣсяца, чего съ почти незамерзающимъ Джарылгатскимъ портомъ случиться не можетъ.

Изъ Джарылгатскаго залива главный командиръ отправился въ Бакальскую бухту. Бухта эта находится на противоположной сторонѣ Каркинитскаго залива, поперегъ котораго съ достаточно глубокими проходами къ каждому изъ береговъ, находится весьма мелководная банка, описанная по распоряженію Николая Андреевича въ 1871 году, и обставленная теперь вѣхами и знаками по берегамъ; банка эта частью прикрываетъ собою отъ запада Бакальскую бухту, которая, однако-жь, не такъ закрыта вообще отъ вѣтровъ, какъ Джарылгатская, но имѣетъ хорошую якорную стоянку и могла-бы также служить хорошимъ портомъ, но существующая тамъ, почти исключительная торговля солью, въ настоящее время весьма ограничена. Къ этой пристани привозилось ежегодно до 200/т. пуд. соли, преимущественно изъ Перекопскихъ соляныхъ озеръ, отстоящихъ отъ нея на 75 верстъ. Судходство тамъ вообще небольшое каботажное и грузы идутъ преимущественно въ Одессу. Близъ Бакальской пристани находится соляное озеро, изъ котораго предполагается добывать до 1/м. пуд. соли; теперь это озеро раздается въ аренду разнымъ солепромышленникамъ, но еще не разрабатывается.

Отъ Бакальской бухты, по пути къ Тарханкутскому маяку, главный командиръ заходилъ въ Акмечетскую бухту, находящуюся въ 26 миляхъ отъ Бакальской; по глубинѣ она очень удобна для судовъ, которыя пожелаю-бы въ ней укрыться отъ всѣхъ вѣтровъ за исключеніемъ четверти

компаса отъ NW, чрезъ N до NO. Здѣсь также происходитъ торговля солью и другими мѣстными произведеніями, хлѣбомъ и шерстью. Акмечетская бухта, какъ находящаяся въ районѣ земель князя Воронцова, имѣетъ хорошее экономическое устройство, а также каменный молль, сдѣланный въ прежнее время для небольшихъ каботажныхъ судовъ, но теперь занесенный.

По осмотрѣ Тарханкутскаго и Евпаторійскаго маяковъ, Николай Андреевичъ прошелъ въ Севастопольскую бухту, гдѣ засталъ Императорскую яхту Ливадія, только что пришедшую изъ дальняго заграничнаго плаванія. Посѣтивъ яхту, главный командиръ нашелъ ее въ самомъ исправномъ и образцовомъ видѣ, команда имѣла бравый и здоровый видъ, а командиръ доложилъ Николаю Андреевичу о превосходномъ поведеніи ея за границею и о добровольномъ рѣшеніи команды не пить водку, что она и выполняетъ въ точности.

Поддержавъ команду своимъ одобреніемъ въ такомъ ея добровольномъ рѣшеніи главный командиръ поблагодарилъ ее также за отличное поведеніе за границей и послѣ подробнаго осмотра яхты, а также установленнаго на ней за границею освѣтительнаго электрическаго аппарата, приказалъ ударить на пожаръ и въ 2¹/₂ минуты всѣ 6 помпъ начали дѣйствовать съ исправностью и быстротою. Не дѣлая болѣе на этотъ разъ никакихъ ученій, главный командиръ выразилъ командиру и офицерамъ свою благодарность и приказалъ яхтѣ слѣдовать въ Николаевъ для производства нѣкоторыхъ ремонтныхъ исправленій и изготовляться къ предстоявшему прибытію въ Крымъ, въ половинѣ августа 1874 года, Ихъ Императорскихъ Величествъ.

Посѣтивъ Потійскій портъ, генераль-адъютантъ Н. А. Аркасъ осмотрѣлъ работы, къ которымъ приступили у сѣвернаго рукава р. Ріона по возведенію молловъ, или дамбъ для предстоящаго устройства порта. Видѣвши до того утвержденные планы Потійскаго порта, адмиралъ былъ убѣжденъ, что портъ этотъ никогда не будетъ пригоденъ для той цѣли, для которой предназначается. Открытый для входа въ него судовъ на 60 саж., портъ этотъ будетъ открытъ вмѣстѣ съ тѣмъ и для громаднаго волненія идущаго во всю длину Чернаго моря. Входящія волны будутъ производить внутри порта ужасный колесоворотъ и толчею, а входящее съ каждою волною большое количество воды потребуетъ отлива, или выхода изъ порта, что и будетъ происходить въ томъ же 60 саженномъ проходѣ и, такимъ образомъ, во входѣ этомъ образуется постоянный верхній напоръ волнъ въ портъ, а внизу на глубинѣ обратное теченіе воды изъ порта. Будеть-ли возможность при такихъ обстоятельствахъ войти или выйти какому либо судну, а въ особенности длинному, хотя и паровому, или найти въ немъ спасеніе!,—благовременно даже вошедшія въ этотъ создаваемый портъ суда, будутъ въ немъ, во время SW и W, вѣтровъ несравненно въ большей опасности чѣмъ на открытомъ рейдѣ и едва-ли кто захочетъ воспользоваться такимъ портомъ. Столь огромныя затраты, какія дѣлаются теперь для сооруженія порта, къ крайнему сожалѣнію, были предприняты безъ предварительнаго отобранія мнѣній отъ моряковъ, вполнѣ знающихъ характеръ этой части берега Чернаго моря и долго тамъ плававшихъ, а потому адмиралъ былъ убѣжденъ, что всѣ эти затраты будутъ вполнѣ не производительны, не говоря уже о томъ, что жестокіе вѣтры, весьма часто бывающіе тамъ съ громаднымъ морскимъ волненіемъ, будутъ постоянною

преградою для производства работъ по сооруженію порта и постоянною причиною разрушенія всего вновь создаваемого и Н. А. Аркасъ полагалъ, что выбранный въ Поти у р. Ріона пунктъ, врядъ-ли даже когда нибудь будетъ портомъ. Избраніе въ Поти другаго мѣста для той-же цѣли не представляетъ также никакой надежды для болѣе успѣшнаго производства работъ. Осматривая подробно начавшіяся здѣсь работы, Н. А. Аркасъ припомнилъ поданный имъ въ 1848 году проектъ сооруженія порта неподалеку отъ Редуть-Кале, именно у того мѣста гдѣ р. Цива приближается къ берегу на 30 саж. и представляетъ собою большой бассейнъ, а затѣмъ, впадаетъ въ р. Ріонъ и могла-бы служить весьма удобнымъ каналомъ для прохода судовъ разной величины и грузовъ къ Поти. Адмиралъ Н. А. высказалъ желаніе, чтобы на этотъ проектъ его было обращено вниманіе, такъ какъ по своей незатѣйливости и не громадности сооруженій, соотвѣтствовалъ-бы именно тому, что требуется. Проектъ этотъ былъ представленъ Н. А. Аркасомъ въ 1848 г. бывшему тогда главному командиру Черноморскаго флота и портовъ генералъ-адъютанту Лазареву, а отъ него посланъ бывшему намѣстнику Кавказа графу М. С. Воронцову.

Осмотрѣвъ затѣмъ подробно Сухумскій портъ и зная его уже болѣе 40 лѣтъ, главный командиръ замѣтилъ, что не помнитъ случаевъ, которые, по причинѣ сильнаго волненія и бури, лишали-бы возможности сообщенія съ берегомъ всѣхъ стоящихъ на Сухумскомъ рейдѣ судовъ. По выборкамъ, сдѣланнымъ изъ судовыхъ журналовъ и изъ наблюдений, произведенныхъ въ этомъ портѣ оказалось, что въ продолженіи всего 1873 года не было сообщенія судовъ,

стоящихъ на Сухумскомъ рейдѣ, съ берегомъ, только три дня, между тѣмъ какъ въ томъ-же году и въ тотъ-же періодъ времени на Потійскомъ рейдѣ суда, не имѣли сообщеній съ берегомъ 123 дня и вѣроятно столько-же дней не имѣлось сообщенія мелкихъ каботажныхъ судовъ, проходящихъ чрезъ баръ. Очевидное преимущество Сухумскаго рейда, по мнѣнію Николая Андреевича, заслуживаетъ того, чтобы на него было обращено полное вниманіе, такъ какъ съ проведеніемъ къ этому порту отъ Поти желѣзной дороги и съ установленіемъ на Сухумъ-Кальскомъ рейдѣ ряда мертвыхъ якорей и ряда гуськовъ, а также съ устройствомъ у мыса небольшого молла собственно для гребныхъ и мелкихъ каботажныхъ судовъ, Сухумскій портъ могъ бы отлично удовлетворять потребностямъ большой торговли и всѣ моряки были-бы имъ довольны. На Сухумскомъ рейдѣ всегда находились гуськи съ цѣпями, которыя брались съ кормы на приходившія на рейдъ суда, но отъ небрежности начальниковъ Сухумской станціи, какъ равно командировъ судовъ Черноморской флотиліи приходившихъ сюда, сперва оторваны были бочки и унесены вѣтромъ и теченіемъ, а потомъ и самые гуськи занесены грунтомъ. Бывши въ Сухумѣ главный командиръ Н. А. Аркасъ сдѣлалъ распоряженіе къ непремѣнному отысканію гуськовъ, а въ случаѣ надобности, приказалъ выслать туда изъ Николаева желѣзныя бочки и гуськи для того, чтобы на Сухумскомъ рейдѣ всегда были въ исправности три гуська: одинъ для станціонерной шхуны, а два для приходящихъ туда случайно военныхъ судовъ.

Послѣ осмотра строившагося Кадошскаго маяка, главный командиръ заходилъ въ мѣстечко Туапсе, гдѣ, сойдя на берегъ, разсматривалъ на планшетахъ производящіяся

тамъ, землемѣромъ отъ военнаго вѣдомства, триангуляціонныя работы, съ сѣверной стороны Кавказа къ восточному его берегу. Эти работы въ связи съ промѣрными и триангуляціонными работами Черноморскаго вѣдомства, производившимися здѣсь съ 1872 г.,—имѣли цѣлью дать отличныя и полныя данныя для Кавказской мѣстности и всего восточнаго берега Чернаго моря.

Зная, что въ комисіи, назначавшейся для избранія коммерческаго порта на восточномъ берегу Чернаго моря, разсматривался также и проектъ устройства порта въ Туапсе, главный командиръ съ большимъ вниманіемъ осматривалъ и промѣрялъ мѣсто, гдѣ предполагался портъ и нашель, что громадныя затраты, которыя потребуются для устройства тамъ порта, не достигнуть ожидаемыхъ результатовъ. Совершенно открытый, портъ этотъ представляетъ такія-же неудобства, какія указаны Н. А. Аркасомъ по поводу Потійскаго порта. Бывшее въ этомъ портѣ въ 1838 году крушеніе 7 военныхъ судовъ доказало, что грунтъ въ немъ не хорошъ, а образующіеся тамъ наносы совершенно засыпали выброшенный тогда-же на берегъ военный пароходъ „Язонъ“, остатки котораго видны еще и нынѣ, но уже въ мелкой рѣчкѣ, отдѣленной отъ морскаго берега. Все это указываетъ, что портъ въ Туапсе, на устройство котораго потребовались-бы громадныя затраты, подверженъ большимъ заносамъ и устроенный, согласно проекта, который Николаю Андреевичу удалось видѣть, не будетъ соотвѣтствовать назначенію: быть хорошимъ и удобнымъ портомъ. Что-же касается предположенія провести къ нему желѣзную дорогу, какъ къ центральному его положенію на Кавказѣ, то и въ этомъ отношеніи, главный командиръ не нашель

доводы эти основательными, такъ какъ проведеніе желѣзной дороги и къ Геленджику, едва-ли не будетъ болѣе длиннымъ и менѣе удобнымъ, а центральность Геленджика, при указываемомъ Николаемъ Андреевичемъ устройствѣ Сухумскаго порта, и съ проведеніемъ къ нему желѣзной дороги, выгоднѣе во всѣхъ отношеніяхъ и полагаю, что съ увеличеніемъ населенія въ приморскихъ пунктахъ Кавказскаго берега, потребуется въ видахъ коммерческихъ и стратегическихъ проведеніе желѣзной дороги по всему восточному берегу Чернаго моря и тогда, не было-бы уже разницы въ разстояніи къ устроенному порту, лишь-бы только портъ былъ хорошъ, безопасенъ и удобенъ для мореходцевъ.

Такимъ портомъ Николай Андреевичъ находилъ Геленджикъ; войдя въ бухту его, съ цѣлью еще болѣе освѣжить въ памяти все то, что зналъ, видѣлъ и испыталъ въ Геленджикѣ въ продолженіи плаваній по Черному морю съ 1829 года, еще болѣе убѣдился, что Геленджикскій портъ есть на Кавказѣ наилучшій, закрытый и безопасный. Существующія въ немъ боры, несравненно слабѣе, чѣмъ въ Новороссійскѣ; выходъ изъ бухты во время боры чрезвычайно удобенъ, и суда, въ случаѣ надобности, выходятъ изъ него почти на фордевиндъ, тогда какъ въ Новороссійскѣ, во время боры, не могутъ выйти изъ бухты и ежеминутно находятся въ опасности быть выброшенными на берегъ. Посредственная глубина и удобный грунтъ давали въ прежнее время всѣмъ Черноморскимъ морякамъ увѣренность, что въ Геленджикѣ всегда можно отстояться. Для того-же, чтобы Геленджикскій портъ имѣлъ полное значеніе удобнаго коммерческаго порта, по мнѣнію Н. А. Аркаса слѣдовало-бы только провести отъ южнаго

мыса молль, достаточной длины для прикрытія той части, гдѣ нынѣ существуетъ городъ и гдѣ могутъ быть отлично устроены пристани, а молль прикроетъ ихъ отъ единственнаго опаснаго вѣтра изъ открытой съ моря SW четверти. Съ устройствомъ молла образуется уже совершенно спокойная гавань; внѣ-же ея будетъ рейдъ, необходимый для каждаго коммерческаго судна. Н. А. Аркасу было извѣстно, что коммисія, назначенная для избранія порта, большинствомъ голосовъ признала несомнѣнное достоинство Геленджикскаго порта и представила много данныхъ, свидѣтельствующихъ о большихъ его преимуществахъ предъ Туапсе и Новороссійскомъ и потому адмиралъ желалъ, чтобы на это мнѣніе было обращено особенное вниманіе и чтобы Геленджикскій портъ былъ предпочтенъ двумъ вышеупомянутымъ, высказывая, что это есть и общее желаніе всѣхъ Черноморскихъ моряковъ, хорошо знающихъ весь Кавказскій берегъ Чернаго моря.

Новороссійская бухта, какъ портъ закрытый, имѣющій хорошую глубину и грунтъ, могла-бы служить для коммерческаго порта, но къ несчастію въ ней существуютъ до того жестокія боры, что никакія сооруженія не въ состояніи сдѣлать ее безопасною для судовъ и ни что не въ силахъ отклонить силу боры отъ сѣверо-востока. Въ лѣтнее время суда выбрасываются на берегъ, а зимою осыпаемыя брызгами и волнами, быстро обмерзаютъ и находятся въ крайней опасности погрузиться на дно морское.

Въ виду бывшихъ уже ужасныхъ примѣровъ гибели судовъ на Новороссійскомъ рейдѣ, всѣ моряки чрезвычайно его опасаются, а въ старое время со стороны морскаго вѣдомства сдѣлано было даже распоряженіе, что-бы въ Ново-

россійской бухтѣ суда не оставались далѣе 1 ноября и не возвращались ранѣе 1 апрѣля и во все это время предоставлялось имъ быть въ Керчи и Сухумѣ, что исполняется и по настоящее время, а потому всякое усиліе идти здѣсь противъ природы, потребуеть только громаднхъ затратъ капитала и никогда не сдѣлаеть Новороссійска портомъ, съ нужными для коммерціи и вообще для мореплаванія условіями.

Въ то время (1874 г.) въ Новороссійскѣ существовала сѣверная Черноморская гребная флотилія, состоявшая изъ 25 фелюгъ, управляемыхъ вольными шкиперами и командой, и содержала сообщеніе отъ Анапы до Адлера. Всѣ эти фелюги состояли въ распоряженіи морскаго штабъ-офицера, которому въ помощь дано было два оберъ-офицера. Сколько главный командиръ могъ замѣтить, фелюги содержались и управлялись довольно хорошо, какъ равно и въ Сухумѣ, гдѣ находился такой-же отрядъ фелюгъ подъ начальствомъ морскаго штабъ-офицера.

Новороссійское адмиралтейство перешло въ завѣдываніе сухопутнаго вѣдомства и въ немъ содержался небольшой запасъ якорей, цѣпей и лѣсовъ, а все остальное по приказанію главнаго командира перевезено въ Николаевъ.

На Новороссійскомъ рейдѣ стояла шкуна „Редуть-Кале“, которая находилась въ распоряженіи начальника Черноморскаго округа и употреблялась для перевозки грузовъ сухопутнаго вѣдомства, больныхъ и матеріаловъ. Такое-же назначеніе имѣла въ Сухумѣ и другая шкуна, состоявшая въ распоряженіи начальника Сухумскаго отдѣла; обѣ эти шкуны найдены Н. А. Аркасомъ въ удовлетворительномъ состояніи. Черезъ каждые 6—8 мѣсяцевъ онѣ смѣнялись другими и такимъ образомъ Черноморское вѣдомство, посылая шкуны на

Кавказъ, давало случай офицерамъ и командамъ въ продолженіи круглаго года практиковаться въ морскомъ дѣлѣ, а для Кавказскаго вѣдомства приносило несомнѣнную пользу.

Въ разстояніи 18 миль отъ якорнаго мѣста въ Новороссійскѣ, около мыса Дюрза, находится земля, принадлежащая удѣльному вѣдомству, ведущая къ прелестнѣйшему и живописному мѣстоположенію, находящемуся въ 8 верстахъ отъ морскаго берега. Поднявшись на высоту 360 ф., открывается озеро Абрау до 3 верстѣ длиною, съ углубленіемъ до 30 ф., которое возвышается надъ поверхностью моря на 240 ф.; по берегамъ этого озера возводились зданія и насаживались фруктовые сады и виноградники. Мѣсто это имѣетъ названіе фермы Ея Величества Государыни Императрицы.

Анапа имѣетъ небольшую бухту съ нѣсколькими рифами и банками; что-же касается до мысли устроить въ Анапѣ большой коммерческій портъ, то адмиралъ находилъ, что по своимъ морскимъ достоинствамъ, онъ никогда не можетъ быть для сего удобенъ, а частое его замерзаніе положительно дѣлаетъ Анапу неспособною для постоянной морской торговли. Бѣдное населеніе, раскинутое въ Анапѣ, свидѣтельствуетъ и о недостаточной производительности окружающихъ ея мѣстъ.

Въ бытность въ г. Керчи, Н. А. Аркасъ посѣтилъ мѣсто, переданное по Высочайшему повелѣнію въ 8 день мая 1873 года, обратно морскому вѣдомству подъ адмиралтейство и осматривалъ возведенную вокругъ его стѣну и около ея устроенную панель на улицу, также домъ для смотрителя Керченскаго маяка со службами. Адмиралтейство представляло удобное и крайне необходимое помѣщеніе для нуждъ Керченской брандвахты, лоцмейстерской части для

храненія принадлежностей гидрографическихъ работъ промѣрныхъ партій, маячныхъ вещей, а также для вѣхъ, бакановъ и гребныхъ судовъ. Керченское городское управленіе просило объ уступкѣ ему мѣста „Воловьего двора“, и взаменъ его предлагало Черноморскому вѣдомству нѣскольکو мѣстъ въ болѣе отдаленныхъ частяхъ города, но всѣ эти мѣста, какъ адмиралъ убѣдился при обзорѣннн портовъ, послѣ бывшихъ здѣсь дождей до такой степени заливались водой, что представляли болота, негодныя для построекъ, а потому удержаніе принятаго въ морское вѣдомство Воловьего двора главный командиръ признавалъ необходимымъ въ виду нуждъ Черноморскаго вѣдомства, такъ какъ это мѣсто было однимъ изъ лучшихъ и уступать его городу нѣтъ никакого расчета, тѣмъ болѣе, что сдѣланныя уже морскимъ вѣдомствомъ уступки городу лучшихъ участковъ, вмѣсто признательности, породили одни только неудовольствія и неправильныя претензіи, такъ наиримѣръ: гимназія, получившая отъ морскаго вѣдомства часть Керченскаго адмиралтейства, дозволила на этомъ мѣстѣ построить частному лицу магазины, и затѣмъ заявила уже претензіи за то, что морское вѣдомство только огородило адмиралтейство свое стѣною, неоспоримо для него нужною. Гимназія распорядилась такимъ образомъ, что послѣ состоявшагося Высочайшаго повелѣнія о возвратѣ морскому вѣдомству бывшаго Керченскаго адмиралтейства и Воловьего двора, дозволила одному изъ промышленниковъ построить упомянутые магазины; затѣмъ онъ пожертвовалъ гимназіи доходъ съ магазиновъ до 300 руб. на стипендіатовъ *его имени*, что и Высочайше утверждено. Это дало поводъ гимназіи заявлять о сносѣ поставленной морскимъ вѣдомствомъ стѣны для огражденія адмиралтейства отъ частныхъ построекъ, но требова-

ніе это адмиралъ признавалъ неосновательнымъ и полагалъ, что ни въ какомъ случаѣ не должно быть уважено, тѣмъ болѣе, что воздвигнутые магазины могутъ быть доступны помощью передѣлки въ нихъ дверей со двора гимназіи, а слѣдовательно будутъ приносить доходъ, нужный для стипендій.

Войдя въ Азовское море, главный командиръ прежде всего направился въ заливъ Акманай, близъ Арабата, съ цѣлью осмотрѣть его, какъ пунктъ, могущій въ скоромъ будущемъ имѣть огромное значеніе. Это мнѣніе Н. А. Аркасъ основывалъ на томъ, что Акманайскій заливъ находится по прямому направленію въ 26 вер. сухимъ путемъ отъ Θεодосіи; вся эта мѣстность совершенно ровная и представляетъ полную возможность проведенія желѣзной дороги, по которой грузы, привозимые каботажемъ въ Акманай могутъ идти прямо въ Θεодосію и затѣмъ оттуда совершенно свободно расходиться по всѣмъ направленіямъ Чернаго моря, минуя всѣ затрудненія въ проходѣ Керченскаго пролива, извилистаго и мелководнаго, что для парусныхъ судовъ составляетъ всегда большое замедленіе, въ особенности-же при противныхъ вѣтрахъ и безвѣтріи. При этомъ главный командиръ высказалъ и о тѣхъ затрудненіяхъ, которыя морскія коммерческія суда вообще встрѣчаютъ при нагрузкѣ своей въ Таганрогѣ, становясь отъ порта по необходимости за мелководіемъ болѣе чѣмъ на 35 версты; въ другихъ портахъ тоже мелководіе береговъ заставляеть суда становиться также далеко, а это до крайности затрудняетъ погрузку судовъ, требуетъ чрезвычайно много лишняго времени, расходы-же на это тяжело ложатся на цѣнность продуктовъ нашихъ. По собраннымъ адмираломъ свѣдѣніямъ, дополнитель-

ные расходы на погрузку судовъ доходятъ въ Таганрогѣ отъ 1 р. 20 к. до 2 р. на каждую четверть пшеницы. Вотъ эти обстоятельства и приводятъ къ заключенію, что съ устройствомъ въ Акманаѣ, имѣющимъ посредственную глубину, необходимаго небольшого молла, весь каботажъ Азовскаго моря будетъ несомнѣнно направляться въ эту бухту, а потомъ, какъ сказано выше, желѣзною дорогою въ Феодосію. Отъ этого, конечно, чрезвычайно выиграла-бы коммерція всего Азовскаго раіона, а также и нашъ каботажъ, который развился-бы въ громадныхъ размѣрахъ, образуя въ тоже время хорошихъ матросовъ и усиливая кораблестроеніе. Только на мелководномъ Азовскомъ морѣ, признавши его за внутреннее наше море, и возможно наше южное торговое мореплаваніе въ большихъ размѣрахъ, о чемъ такъ громко говорятъ всѣ журналы наши и печать и такъ усиленно работается общество торговаго мореплаванія. Нельзя, конечно, не сказать, что при этомъ собственно Керчь потеряетъ, но этимъ не слѣдовало-бы стѣсняться въ виду того, что при осуществленіи всего вышесказаннаго выигралъ-бы весь громадный раіонъ Азовскаго моря.



V.

Продолженіе 1874 г.

Отъ Акманая главный командиръ Н. А. Аркасъ отправился въ Геническъ. Слишкомъ мелководные берега едва выдающейся изъ воды косы и подводные банки дѣлають эту бухту неудобною для плаванія большихъ судовъ, но для каботажа, который занимается здѣсь перевозкою соли изъ ближайшихъ соляныхъ озеръ, этотъ пунктъ, какъ самый близкій къ нимъ, можетъ считаться удобнымъ. Протокъ, соединяющійся съ Азовскимъ моремъ, обставляется вѣхами отъ Черноморскаго управленія, но адмиралъ призналъ нужнымъ поставить еще одинъ береговой знакъ для опредѣленія отмели, выдающейся отъ Бирючей косы. За этимъ заливомъ есть еще заливъ, имѣющій длинныя подводныя банки „Обиточный“ и хотя онъ достаточно великъ и имѣетъ глубину до 24 ф., но слишкомъ низменные берега не дадутъ этому мѣсту возможности устройства порядочнаго порта для мореходныхъ судовъ; для каботажныхъ-же онъ представляетъ всѣ удобства.

По осмотрѣ Бердянскаго и Бѣлосарайскаго маяковъ,

главный командиръ, продолжая плаваніе къ Маріуполю, остановился у того мѣста, гдѣ бывший Новороссійскій генералъ-губернаторъ предполагалъ устроить Бѣлосарайскій портъ. Съѣхавъ на берегъ и призвавъ къ себѣ проживающихъ тамъ рыбаковъ и промышленниковъ, Н. А. Аркасъ подробно разспрашивалъ ихъ объ этомъ мѣстѣ, находя полезнымъ имѣть эти свѣдѣнія при возникающихъ соображеніяхъ по устройству тамъ порта. Изъ словъ ихъ, провѣренныхъ потомъ, сдѣланными главнымъ командиромъ промѣрами, оказалось, что на разстояніи 60 сажъ отъ берега образовалась весною значительная банка, съ углубленіемъ до 3 ф., такъ что Н. А. Аркасъ едва могъ пройти въ этомъ мѣстѣ на катерѣ. Затѣмъ въ разстояніи около 4 кабельтовыхъ потерпѣли тамъ, въ послѣднее время, крушеніе два большихъ купеческихъ судна, также на случайно образовавшейся банкѣ, и вообще вся эта мѣстность нисколько не представляетъ отличія отъ прочихъ сѣверныхъ береговъ Азовскаго моря по углубленію. Отъ тѣхъ-же рыбаковъ главный командиръ узналъ, что зимою наносныя массы льда бывають такъ велики, что образуютъ горы до 5 и болѣе саж. вышины, заваливая все пространство берега до самаго Бѣлосарайскаго маяка и останавливая на долго рыбаковъ этого раіона въ производствѣ ихъ промысла, пока разойдется, или растаетъ собравшійся тамъ ледъ. Подтвержденіе всего этого адмиралъ слышалъ также отъ опытныхъ моряковъ и лоцмейстеровъ нашихъ, которые были личными очевидцами въ продолженіи многихъ лѣтъ скопленія такихъ массъ льда на пространствѣ отъ Маріуполя до Бѣлосарайскаго маяка. Всѣ эти обстоятельства дѣлають, конечно, совершенно невозможнымъ устройство тамъ порта, если-же устраивать молль, то не говоря уже, что длина его потребуется громаднѣйшая, все это устрой-

ство будетъ подвержено тѣмъ-же условіямъ наносовъ, какъ и всѣ косы по сѣверному берегу Азовскаго моря, образовавшіе порты: Бердянскій, Обиточный, Геническь и др.—Н. А. Аркась былъ того мнѣнія, что громадныя суммы, которыя потребуются на устройство тамъ порта, будутъ совершенно потеряны безъ пользы для дѣла и будущности, и находилъ, что ежели устраивать портъ не дѣлая молла, а врываясь въ берегъ, то не говоря уже о томъ, что это представитъ громадный трудъ и потребуетъ большихъ денежныхъ затратъ, но гавань, при сказанныхъ выше мѣстныхъ условіяхъ, будетъ непременно заноситься пескомъ, образовывая банки, какъ оказалось при изслѣдованіи, и будетъ весь берегъ заваливаться льдомъ, останавливая на долго возможность входа и выхода судовъ въ портъ и изъ порта.

Остановившись на Маріупольскомъ рейдѣ, главный командиръ съ удовольствіемъ замѣтилъ постепенно идущую ровную и мало уменьшающуюся глубину на всемъ пространствѣ рейда на разстояніи отъ берега около 6 кабельтовыхъ. Затѣмъ рѣчка Кальміусъ, въ которую Н. А. Аркась входилъ на катерѣ, впадающая у Маріуполя въ Азовское море имѣла на барѣ до $5\frac{1}{2}$ ф. глубины и давала возможность каботажнымъ судамъ отлично входить въ рѣку и укрываться отъ бурь. Рѣчка Кальміусъ представляетъ весьма большой бассейнъ и хотя глубина въ ней только 4 — 6 ф., но это нельзя считать преградою для входа въ нее каботажныхъ судовъ, такъ какъ очисткою можно очень легко углубить ее на сколько потребуется. Берега р. Кальміусъ имѣютъ довольно хорошо устроенную набережную и дѣятельность Маріупольскаго порта по отпускной его торговлѣ вообще весьма усиливается съ каждымъ годомъ.

По мнѣнію Николая Андреевича, р. Кальміусь, образовавшая близъ устья довольно глубокой бассейнъ, называющійся озеромъ Домака, который отдѣленъ въ настоящее время отъ р. Кальміуса не высокой плотиной, представляетъ уже начало такого порта, который предполагается у Бѣлосарайской косы. Углубленіемъ рѣки и фарватера и устройствомъ на винтовыхъ сваяхъ пристаней до глубины хотя 10—12 ф., могло-бы дать Мариупольскому порту большое удобство не только для каботажныхъ судовъ, но и для не очень большихъ мореходныхъ судовъ; устройство-же это не потребуеть большихъ затратъ. Вообще въ Азовскомъ морѣ Мариуполь представляетъ лучшей портъ; съ сдѣланнымъ-же устройствомъ, о которомъ упомянуто выше, устранились-бы въ значительной степени встрѣчаемыя затрудненія въ торговлѣ по вывозу пшеницы и Мариуполь, вмѣсто выпускаемаго теперь 1/м. четвертей хлѣба, въ продолженіи навигаціоннаго года будетъ въ состояніи отпускать его гораздо болѣе. Сдѣланный опытъ недорогаго устройства, показалъ-бы также и другимъ портамъ Азовскаго моря, что слѣдуетъ дѣлать имъ для устраненія общихъ мѣстныхъ затрудненій отъ мелководія и тогда, вмѣсто громадныхъ расходовъ на устройство одного проектируемаго центрального порта, деньги могли-бы съ большою пользою послужить для устройства въ большихъ портахъ подобныхъ недорогихъ сооружений, что конечно, во всѣхъ отношеніяхъ было-бы удобнѣе, выгоднѣе и открыло-бы каботажу большую работу, которая должна принадлежать исключительно ему на Азовскомъ морѣ.

Не имѣя возможности слѣдовать къ Таганрогу на пароходѣ Казбекъ, по причинѣ мелководія, главный командиръ приказалъ лоцмейстерскому пароходу Азовскаго моря, Прутъ,

ожидать у краснаго бакана, и на этомъ пароходѣ отправил-ся въ заливъ.

О пароходѣ „Прутъ“ главный командиръ высказалъ, что онъ до сдѣланнаго въ немъ въ 1872 году полнаго ремонтированія былъ доведенъ до весьма плачевнаго состоянія; ходъ его даже при благопріятныхъ условіяхъ, едва дости-галъ до 6 узловъ; съ постановкою-же на него новыхъ ко-тловъ, переборкою всей машины и деревянной работы, Чер-номорскій флотъ имѣлъ въ немъ исправный пароходъ съ ходомъ болѣе 10 узловъ; содержался онъ весьма чисто и соотвѣтствовалъ пока своему назначенію, какъ лоцмейстер-ское судно для портовъ Азовскаго моря; но для мелкихъ мѣстъ и для Таганрогскаго залива, а въ особенности для Донскихъ гирлъ, необходимость въ пароходѣ, сидящемъ около 3 — 4 ф., будетъ тамъ всегда настоятельною потреб-ностью.

О Таганрогскомъ рейдѣ главный командиръ высказалъ, что дѣлаемая на устройство новаго порта затраты, никогда не приведутъ къ желаемымъ результатамъ и что портъ этотъ не въ состояніи будетъ постоянно углубляться маши-нами. Прежде Петровскій портъ имѣлъ когда то достаточ-ную глубину, но теперь совершенно занесенъ, такъ что бы-ло уже предположеніе его засыпать и на этомъ мѣстѣ воз-двигнуть разные магазины и склады.

Имѣя пароходъ „Прутъ“, сидящій только до 6 ф., главному командиру едва удалось подойти къ пристани и если-бы дувшій тогда сѣверный вѣтеръ не смягчился, то навѣрное пришлось-бы далеко отходить отъ нея, такъ какъ рейдъ Таганрогскій въ такомъ случаѣ мелѣтъ, почти до суха, до острова Черепахи, и вотъ, при такихъ то услови-

яхъ производится въ Таганрогѣ погрузка пшеницы и другихъ грузовъ на малыя суда, къ которымъ не рѣдко подвозятъ, по обиаженному отъ убыли воды дну моря, грузы на подводахъ, запряженныхъ волами, на весьма далекое отъ пристани разстояніе, а затѣмъ уже эти суда отвозятъ грузы къ пришедшимъ изъ далекихъ странъ за грузомъ судамъ, останавливающимся на якорѣ на разстояніи отъ Таганрогской пристани на 35 — 50 верстъ и такихъ судовъ во время пребыванія адмирала на Таганрогскомъ рейдѣ было болѣе ста. Затрудненія, встрѣчаемыя судами въ Таганрогѣ неисчислимы и только одною привычкою къ покупкѣ тамъ пшеницы, по нѣсколько болѣе дешевой цѣнѣ, чѣмъ въ другихъ портахъ Чернаго моря, можно объяснить приходъ судовъ въ этотъ крайне неудобный портъ. На этомъ основаніи Николай Андреевичъ и находилъ необходимымъ: устройство въ Керчи и Феодосіи хорошихъ магазиновъ, а въ Акманаѣ каботажнаго порта; развитіе въ большихъ размѣрахъ каботажа во всѣхъ портахъ Азовскаго моря, съ направлениемъ его въ Акманай, Феодосію и Керчь, гдѣ приходящія изъ заграницы суда имѣли-бы возможность получать удобно и скоро грузы, не подвергаясь ужаснымъ затрудненіямъ и остановкамъ, которыя терпятъ въ Таганрогѣ и во всѣхъ другихъ Азовскихъ портахъ, и полагалъ что при этомъ упростилась-бы операція нарузки и устранились-бы отъ опасности суда, ходящія теперь въ порты Азовскаго моря. Собственно-же каботажное плаваніе, устроенное по Азовскому морю, принесло-бы несомнѣнно громадную пользу русской торговлѣ и судоходству и постепенно образовывало-бы для военнаго флота среду отличныхъ моряковъ.

Сдѣлавши въ 1872 г. пробу употребленія въ Никола-

евскомъ адмиралтействѣ и на рѣчныхъ пароходахъ русскаго угля, главный командиръ убѣдился въ его хорошихъ качествахъ и въ пользѣ замѣнить имъ получавшійся до того, въ продолженіи многихъ десятковъ лѣтъ, англійскій уголь за болѣе дорогую цѣну, но одинаковаго съ русскимъ качества. Въ 1873 году проба эта произведена была еще въ большихъ размѣрахъ и поддержала убѣжденіе адмирала, вслѣдствіе чего въ томъ году онъ приказалъ сдѣлать заказъ на рудники: Орѣховскій и Голубовскій болѣе $\frac{1}{2}$ мил. пудовъ угля, который въ 1874 г. подвозился въ Таганрогъ по желѣзной дорогѣ и на зафрахтованныхъ судахъ отправлялся въ Николаевъ. Осмотрѣвъ весь процессъ перевозки этого угля по желѣзной дорогѣ въ закрытыхъ и открытыхъ вагонахъ къ Таганрогской пристани, приѣма его отъ подрядчика, просьбѣ и погрузку на суда, Н. А. Аркасъ нашелъ все въ удовлетворительномъ состояніи и выразилъ желаніе, чтобы перевозка угля была окончена непременно къ 1 августа, такъ какъ послѣ этого времени фрахтъ на суда навѣрное могъ увеличиться по ожидавшемуся въ томъ году большому урожаю. Главный командиръ узналъ также, что главное затрудненіе происходитъ отъ перевозки по желѣзной дорогѣ угля отъ мѣстъ рудниковъ въ Таганрогъ. Сдѣлавъ распоряженіе о возобновленіи просьбы правленію желѣзной дороги, главный командиръ приказалъ бывшему тамъ начальнику комиссаріатской части быть въ Харьковѣ и войти по сему въ сношеніе съ управленіемъ дороги. Ему же поручилъ быть на заводѣ Юза, заготовляющему для Николаевского порта желѣзо, а равно на заводѣ Пастухова, обязаннаго сдать въ Николаевскій портъ желѣзо, замѣнить принятаго имъ изъ Николаевского порта стараго лома, а также приказалъ находившимся при приѣмѣ угля двумъ

инженеръ-механикамъ, быть на этихъ заводахъ и подробно ознакомиться съ способомъ употребленія антрацита и разныхъ сортовъ русскихъ углей при подѣлкѣ, сваркѣ желѣза и прочихъ работахъ съ тѣмъ, чтобы способы эти принять въ Николаевскомъ адмиралтействѣ, если окажутся удобными и выгодными.

Изъ Таганрога главный командиръ отправился на томъ же пароходѣ Прутъ въ Ейскъ. Портъ этотъ, устроенный княземъ Воронцовымъ, по мнѣнiю Николая Андреевича не имѣетъ также особенныхъ достоинствъ; его внутренняя гавань удобна лишь для судовъ, сидящихъ до 6 футовъ, наружная же представляетъ одинаковыя условія съ Мариуполемъ, — но адмиралъ замѣтилъ, что Ейскъ чрезвычайно увеличился постройками и населенiемъ, чѣмъ и выказываетъ свое благосостоянiе. Стоящихъ на его рейдѣ судовъ было около 10-ти и адмиралъ полагалъ, что Ейскъ, какъ единственный отпускной портъ этого раіона будетъ имѣть тамъ значеніе, но къ сожалѣнiю, затрудненія для нагрузки на суда и дальнія ихъ отъ берега стоянка не могутъ быть отстранены и подвергаются общей участи портовъ Азовскаго моря.

Подойдя на другой день къ устью р. Кубани у Темрюка, главный командиръ имѣлъ намѣреніе осмотрѣть какъ это устье, такъ равно пройти до Темрюка, для чего весьма обязательно былъ предложенъ пароходъ отъ русскаго общества пароходства и торговли, но по причинѣ свѣжаго вѣтра, сдѣлалась значительная убыль воды на барѣ и не было возможности подойти на пароходѣ Казбекъ близко къ устью. Хотя въ этомъ мѣстѣ русское общество пароходства и торговли имѣетъ исключительное право на плаваніе, но тѣмъ не менѣе глав-

ный командиръ распорядился, чтобы въ эту навигацію были поставлены лоцмейстерскою частью Азовскаго моря правильные створные знаки, вѣхи и др. приспособленія для проходящихъ къ Темрюку судовъ. Пространство-же отъ Керчи до Темрюка, какъ мало изслѣдованное, адмиралъ предполагалъ промѣрять по окончаніи работъ въ Керченскомъ проливѣ промѣрною партією, о чемъ и сдѣлалъ распоряженіе.

Окончивъ осмотръ всѣхъ портовъ Азовскаго моря и возвратясь на Керченскій рейдъ, главный командиръ еще съ большимъ убѣжденіемъ остановился на выраженной въ этомъ обзорѣ мысли, относительно признанія Азовскаго моря внутреннимъ моремъ, на которомъ слѣдуетъ развить свой русскій каботажъ до размѣровъ, потребныхъ для вывоза нашихъ продуктовъ изъ всѣхъ Азовскихъ портовъ: въ Керчь, Феодосію и Акманай и полагалъ, что ежели это будетъ устроено какъ должно, то ни одно большое иностранное судно не пойдетъ въ порты Азовскаго моря, а будетъ останавливаться въ Феодосіи и Керчи, и получать скоро и удобно свой грузъ изъ складочныхъ большихъ магазиновъ, которые должны быть устроены въ этихъ портахъ; Азовское-же море тогда само собою, безъ всякихъ запрещеній входа въ него, превратится въ каботажное море исключительно для русскихъ судовъ, а правительство избавится отъ необходимости и громаднхъ расходовъ на углубленіе Керченскаго пролива, которое нельзя одобрить и съ стратегической точки зрѣнія въ отношеніи безопасности портовъ и береговъ Азовскаго моря въ военное время. При этихъ условіяхъ, въ короткое время, Россія пріобрѣла-бы громадный раіонъ для своего отечественнаго каботажа, давая этимъ работу нашимъ морякамъ русско-подданнымъ и вмѣстѣ съ

тѣмъ предоставилась-бы возможность всѣмъ иностраннымъ кораблямъ, останавливаясь въ Феодосіи и Керчи, и принимая тамъ съ каботажныхъ судовъ и складовъ грузы, избавиться отъ напрасной траты времени, отъ опаснаго плаванія по мелководному Азовскому морю и отъ громадныхъ расходовъ, которые они несли, останавливаясь на Таганрогскомъ рейдѣ въ разстояніи отъ пристани до 40, а въ другихъ портахъ отъ 3 до 10 верстъ. Кромѣ дальности разстоянія, нагрузка задерживается при каждомъ усиливающемся вѣтрѣ и неизбѣжномъ съ нимъ волненіи моря. Главный командиръ узналъ въ Таганрогѣ, что расходъ, на каждую четверть пшеницы для доставленія съ берега на судно, доходитъ иногда до 2 руб. за четверть и что этотъ громадный расходъ превышаетъ стоимость фрахта отъ этого порта до Лондона и по этому продуктъ нашъ долженъ продаваться много дешевле въ этихъ портахъ, чтобы конкурировать съ цѣною за хлѣбъ въ другихъ Черноморскихъ портахъ, и что эти данныя могутъ заставить землевладѣльцевъ, при усиливающихся вообще цѣнахъ на рабочихъ, прекратить производимыя ими прежде значительныя посѣвы.

Главный командиръ находилъ, что значеніе Керчи увеличилось-бы, если-бы тамъ были устроены хорошіе складочные магазины и была углублена часть рейда и пролива для свободнаго прохода большихъ судовъ изъ Чернаго моря къ пристанямъ у магазиновъ. Русскій-же каботажъ вообще выигралъ-бы чрезвычайно и соотвѣтствовалъ-бы тому важному назначенію, котораго ждетъ отъ него Россія.

Прійдя на Феодосійскій рейдъ главный командиръ съ особеннымъ удовольствіемъ обратилъ вниманіе на эту прелестнѣйшую, никогда не замерзающую бухту, и имѣя еще

въ памяти высказанное, при посѣщеніи залива Акманая, предположеніе свое о большихъ удобствахъ устройства въ этомъ пунктѣ небольшого каботажнаго порта, съ цѣлью направлять отъ него грузы посредствомъ желѣзной дороги, на разстояніи только 26 верстѣ, къ Θεодосійскому порту, Николай Андреевичъ на мѣстѣ еще болѣе убѣдился въ полной возможности осуществленія этого предположенія.

Небольшая гавань въ Акманаѣ, съ устройствомъ молла, на которомъ вагоны, нагружаясь съ каботажныхъ судовъ, могли-бы по желѣзной дорогѣ направляться съ берега Азовскаго моря къ берегу Чернаго моря, въ одинъ изъ лучшихъ его портовъ, въ Θεодосію, потребовала-бы весьма небольшихъ денежныхъ затратъ и дала-бы громадныя удобства, такъ какъ для большихъ мореходныхъ судовъ, приходящихъ въ Θεодосію изъ заграничныхъ портовъ, сократилась-бы необходимость излишняго плаванія по Черному морю до Керчи, а затѣмъ они избѣгли-бы опасности, большихъ затрудненій и большой траты времени на плаваніе по извилистому Керченскому проливу и мелководному Азовскому морю. Суда нагруженные въ Θεодосіи полнымъ грузомъ, безъ всякой перегрузки, пошли-бы прямо изъ Θεодосійской гавани въ Константинополь, а это, сверхъ вышесказанныхъ удобствъ, уменьшило-бы расходы страхованія, а все это, вмѣстѣ съ удобствомъ выгрузки и нагрузки, дало-бы: продуктамъ, получаемымъ отъ насъ, значительное удешевленіе, — Θεодосіи заслуженное ею значеніе, — а нашему каботажу большой просторъ совершать по своему родному Азовскому морю плаванія и исполнять всѣ назначенія, о которыхъ сказано выше.

Сверхъ всего этого главный командиръ замѣтилъ, что

при такомъ устройствѣ, получая грузы свои въ Феодосіи, большія мореходныя суда, вмѣсто двухъ рейсовъ, дѣлаемыхъ теперь въ продолженіи навигаціи въ Азовское море изъ портовъ заграничныхъ, будутъ въ состояніи дѣлать 4 рейса, а это также имѣло-бы значительное вліяніе на уменьшеніе накладныхъ расходовъ и на цѣнность нашихъ продуктовъ заграницей.

Нисколько не сомнѣваясь, что Феодосія, какъ только что будетъ приступлено къ исполненію этого предположенія, тотъ-часъ-же начнетъ постройку у себя складочныхъ магазиновъ, которые, по причинѣ дешевизны матеріаловъ, могутъ быть тамъ легко и дешево выстроены и несомнѣнно будутъ постоянно имѣть въ нихъ полный запасъ продуктовъ, привозимыхъ со всѣхъ портовъ Азовскаго моря чрезъ Акманай, въ то, конечно, время, когда оно не во льду, и такимъ образомъ будетъ производить у себя торговлю круглый годъ, такъ какъ портъ ея положительно не замерзаетъ. Высказавъ эту мысль нѣкоторымъ изъ почетныхъ жителей и коммерсантовъ г. Феодосіи, генераль-адъютантъ Николай Андреевичъ съ удовольствіемъ увидѣлъ, что они относятся къ этому предположенію съ полнымъ сочувствіемъ и очень желали осуществленія его.

Что касается до склада грузовъ Азовскаго моря въ Керчи, то адмиралъ находилъ, что эти склады далеко не будутъ такъ удобны во всѣхъ отношеніяхъ и не принесутъ той пользы, какъ склады въ Феодосіи, потому что, замерзаніе Керченскаго пролива въ продолженіи почти 4 мѣсяцевъ въ году, весьма уменьшаетъ значеніе Керчи сравнительно съ Феодосіею, которой, конечно, всегда дадутъ предпочтеніе коммерческіе люди.

По осмотрѣ главнымъ командиромъ мѣсть, избранныхъ на мысѣ Кеатлама и на мысѣ Айтодоръ, для устройства новыхъ маяковъ, адмираль посѣтилъ Ласпинскую бухту; по пути-же къ Очакову имѣлъ желаніе зайти въ Балаклавскую бухту, но не могъ этого исполнить по причинѣ за-свѣжевшаго вѣтра отъ W, при которомъ хотя у входа бываетъ незначительное волненіе, но входъ въ столь узкую бухту представляется весьма не безопаснымъ, а потому у самого входа поворотилъ въ море и направился къ Очакову для окончательнаго осмотра тамошнихъ рѣчныхъ маяковъ, брандвахты и плавучаго маяка, а затѣмъ возвратился въ Николаевъ.

Въ заключеніе главный командиръ Черноморскаго флота и портовъ выразилъ слѣдующее мнѣніе:

Все плаваніе по портамъ и маякамъ вокругъ Чернаго и Азовскаго морей совершено въ теченіи 21 дня, почти безостановочно, на отлично исправленномъ пароходѣ Казбекъ, на которомъ были поставлены новые паровые котлы, передѣланы колесныя лопасти на вращающіяся, и вновь перебрана вся машина. Этотъ пароходъ едва ходившій прежде 9 узловъ съ весьма сильнымъ сотрясеніемъ корпуса, имѣлъ во все время плаванія до 12 узловъ хода и почти безъ всякаго сотрясенія, такъ что во время даже самаго полного хода можно было совершенно спокойно заниматься и писать.

Затѣмъ, имѣя въ виду, что пароходъ Казбекъ совершенно случайно потерялъ прежнее свое имя Эльборусъ, которое онъ съ честью носилъ столь долгое время, нашель правильнымъ возвратитъ ему прежнее названіе „Эльборусъ“ и такъ какъ сила его машины значительно превышала силу машины парохода Эрикликъ, зачисленнаго въ разрядъ

судовъ 1 класса, то генераль-адъютантъ Николай Андреевичъ испрашивалъ содѣйствія управляющаго морскимъ министерствомъ о переименованіи парохода „Казбекъ“ въ „Эльборусь“, съ отнесеніемъ его къ разряду судовъ 1 класса, а существующую въ Черноморскомъ флотѣ шкуну „Эльборусь“ назвать „Казбекомъ“; для отклоненія-же затрудненій полагалъ удобнымъ сдѣлать эти переименованія съ 1 января 1875 года. Предположеніе это удостоено было Высочайшаго разрѣшенія.



VI.

1875—1876 г.

Въ началѣ 1875 года въ Николаевскомъ адмиралтействѣ былъ собранъ плавучій кранъ въ 50 тоннъ, изготовленный изъ желѣза въ Англіи и затѣмъ спущена на воду вторая поповка „Вице-Адмиралъ Поповъ“, стоимостью 3,268000 р., съ двумя 12-ти дюймовыми и 6 четырехъ-фунтовыми стальными нарѣзными орудіями.

Противъ дома для пріѣзда Высочайшихъ Особъ въ Николаевѣ существовала пустопорожняя площадь, а на Морскомъ бульварѣ безобразное деревянное зданіе. Благодаря личному участию адмирала Н. А. Аркаса пустопорожняя площадь хозяйственными средствами превращена въ роскошный скверъ, служащій теперь дѣтскимъ садомъ и по ходатайству города носящій теперь, съ Высочайшаго разрѣшенія, названіе „Аркасовскій“, а на бульварѣ выстроено новое зданіе въ Русскомъ стилѣ.

Въ томъ-же году при Николаевскомъ Морскомъ госпиталѣ образована фельдшерская школа.

Во время сокращенія штатовъ Черноморскаго управленія съ 1860 по 1870 г. Николаевскій Портовый Архивъ,

(вмѣщавшій въ себѣ болѣе 700,000 дѣлъ, начиная съ 1769 года), оставленъ безъ всякаго присмотра и въ совершенномъ безпорядкѣ. По ходатайству Н. А. Аркаса для разборки и приведенія въ надлежащій порядокъ дѣлъ этого архива, назначена была особая коммисія подъ предѣдательствомъ правителя канцеляріи С. М. Кумани, которая въ теченіи 5 лѣтъ, отобрала къ всегдашнему храненію до 90,000 дѣлъ и обнаружила недостачу болѣе 100,000 дѣлъ.

По Высочайшему повелѣнію Н. А. Аркасъ находился въ С.-Петербургѣ по дѣламъ Черноморскаго флота съ 16 іюня по 10 іюля.

Въ общемъ собраніи основаннаго въ Одессѣ Черноморскаго Яхтъ-Клуба 19 мая и 9 ноября 1875 года, генералъ-адъютантъ адмиралъ Аркасъ единогласно былъ избранъ почетнымъ членомъ, и по вниманію къ постоянному участию и содѣйствію къ развитію этого учрежденія, Общество Черноморскаго Яхтъ-Клуба поднесло адмиралу шелковый флагъ.

Въ томъ-же году Н. А. Аркасъ положилъ основаніе замощенію города Николаева, испросивъ Высочайшее разрѣшеніе на отпускъ изъ государственнаго казначейства особаго фонда на замощеніе главныхъ торговыхъ путей отъ Спасской пристани и Бугскаго моста къ Ингульскому мосту, адмиралтейству, къ коммерческому порту на Поповой балкѣ и къ вокзалу желѣзной дороги. Замощеніе это произведено хозяйственнымъ образомъ и окончено въ 1879 году. Дальнѣйшее замощеніе города и устройство порта было обезпечено испрошеннымъ вслѣдъ за симъ Высочайшимъ разрѣшеніемъ городу взимать $\frac{1}{2}$ копѣчный сборъ съ отвозимыхъ товаровъ.

Въ 1875 году Н. А. Аркасъ совершилъ плаванія: съ

23 по 29 іюля на пароходъ Эльборусъ въ Севастополь, Ялту, къ мысу Бурну, горѣ Дюрмень, мысу Чауда, къ маякамъ, затѣмъ для осмотра работъ по углубленію Керчь-Еникольскаго пролива, къ устью рѣки Кубань, мысу Дообъ и Кабардинскому укрѣпленію и съ 8 по 11 августа изъ Севастополя въ Одессу для встрѣчи генераль-адмирала.

На Императорской яхтѣ Ливадія съ 11 по 18 августа, потомъ съ 5 по 10 сентября для сопровожденія Государя Императора и съ 15 по 18 сентября для сопровожденія Государыни Императрицы и генераль-адмирала между Одессою, Севастополемъ и Ялтою.

Наконецъ на шкунѣ Абинъ, подъ своимъ брейдъ-вымпеломъ, Н. А. Аркасъ 3 октября осматривалъ работы отдельной съѣмки сѣвернаго берега Чернаго моря.

Въ іюнѣ мѣсяцѣ 1876 года Его Императорское Высочество генераль-адмиралъ выразилъ желаніе, чтобы Н. А. Аркасъ осмотрѣлъ желѣзо-дѣлательные заводы гг. Юза и Пастухова, съ цѣлью узнать производительныя ихъ силы для нуждъ Черноморскаго флота.

Воспользовавшись, тогда-же, отъѣздомъ генераль-адъютанта Попова изъ Николаева въ Петербургъ, чтобы, вмѣстѣ съ нимъ, посѣтить заводъ г. Юза, находящійся недалеко отъ Харькова, по Харьковско-Азовской желѣзной дорогѣ, главный командиръ съ генераль-адъютантомъ Поповымъ прибыли на заводъ 27 іюня и осмотрѣли его подробно.

Затѣмъ генераль-адъютантъ Аркасъ сообщилъ управляющему морскимъ министерствомъ нижеслѣдующія данныя:

Заводъ Юза обладаетъ 20,000 десят. земли, имѣющей въ нѣдрахъ своихъ хорошую руду и отличнаго качества

уголь; сверхъ того, компанія арендовала еще и окрестныя земли, для полученія оттуда руды, а потому въ этомъ отношеніи она считала себя обезпеченною.

Большая доменная печь, устроенная для плавки руды, давала по словамъ Юза, до 10/тыс. пудовъ чугуна въ недѣлю. Рядомъ съ дѣйствующею оканчивалась новая такой-же величины, другая печь, работу въ которой предполагалось начать черезъ мѣсяць; въ двухъ такихъ печахъ, производя безостановочную работу, можно безъ сомнѣнія добывать громадное количество чугуна, пудлингуя, которое заводъ можетъ производить большія работы разныхъ сортовъ желѣза,—но въ то время заводъ исключительно занимался прокаткою рельсовъ, что исполнялось имъ чрезвычайно скоро и, по видимому, хорошо; 45 секундъ было достаточно, чтобы раскаленное, вынутое изъ печи, желѣзо, превратить, пропуская чрезъ 5 валовъ различнаго діаметра, въ длинный рельсъ, который тутъ-же, прокатываясь по роульсамъ и выравниваясь, обрѣзывался по мѣркѣ, приспособленными пилами и укладывался въ склады.

Угольные копи устроены были довольно хорошо и давали уголь хорошаго качества, а потому въ виду, того что съ 1874 года по всему Черноморскому управленію, главнымъ командиромъ окончательно уже введенъ былъ русскій уголь, преимущественно Орѣховскій и Голубовскій, взамѣнъ употреблявшагося до сего англійскаго, адмиралъ заказалъ Юзу выслать въ Николаевъ для испытанія 10,000 пудовъ угля по цѣнѣ, имъ объявленной 8½ коп. за пудъ на мѣстѣ. Доставка въ Николаевъ по желѣзной дорогѣ обходилась около 15 коп., такъ что въ сложности цѣна Юзовскаго угля равнялась Орѣховскому, но если-бы осуществилась предпо-

лагаемая желѣзная дорога отъ завода Юза къ Мариуполю, съ устройствомъ тамъ порта, то доставка угля этимъ путемъ въ Николаевъ весьма-бы удешевилась.

Адмиралъ обратилъ особенное вниманіе на устройство для выдѣлки кокса, изъ того-же угля, который оказался хорошаго качества и заводу онъ, конечно, очень необходимъ для плавки и выдѣлки желѣза. Цѣну за пудъ кокса Юзь объявилъ по 18 коп. на мѣстѣ и для испытанія выгоды употребленія этого кокса въ Николаевскомъ адмиралтействѣ, предполагалось выписать нѣкоторое количество его для сравненія съ получавшимся тогда коксомъ изъ Орѣховской шахты Губонина, по цѣнѣ до 43 коп. за пудъ съ доставкой въ Николаевъ.

Для своихъ нуждъ заводъ выдѣлывалъ огнеупорный кирпичъ; по словамъ Юза, кирпичъ этотъ отлично выдерживалъ жаръ и выполнялъ свое назначеніе. При такомъ большомъ заводѣ надобность въ немъ значительна, но тѣмъ не менѣе цѣнность за 1000 штукъ кирпича доходила до 40 руб. на мѣстѣ, т. е. на заводѣ, и по этой цѣнѣ Юзь брался уступать кирпичъ для Николаевского порта. Н. А. Аркасъ приказалъ собрать свѣдѣнія сколько обойдется доставка кирпича отъ завода до Николаева и затѣмъ, — принявъ въ соображеніе сравнительное достоинство его съ получавшимся тогда огнеупорнымъ кирпичемъ Фарнлея и Рамзая по цѣнѣ съ доставкой въ Николаевъ — отъ перваго по 100 руб. и отъ втораго по 65 руб. за 1000 штукъ, — рѣшить этотъ вопросъ.

Средства завода выражались: населеніемъ на мѣстности около завода до 4,000 человекъ; воловъ для нуждъ мастер-

скихъ, перевозки руды и проч., до 1000 паръ, съ весьма хорошимъ приспособленіемъ упряжи. Постройки для мастеровыхъ устроены были весьма хорошо, группами по профессіи рабочихъ и близъ мѣстъ производства работъ; больница, рынокъ, (много питейныхъ заведеній), — отъ правительства устроено отдѣленіе почты, гдѣ, по словамъ почтмейстера, иногда пересылалось рабочими въ мѣста ихъ родины до 35,000 руб. въ мѣсяць и телеграфная станція. — Отъ завода до станціи Юзовки, составляющей крайнюю точку правительственной желѣзной дороги (Константиновской), на протяженіи 8 верстъ, проложены рельсы.

Адмираль находилъ, что заводъ Юза по своему начальному устройству, обезпеченію рудами и углемъ, можетъ, при требованіи отъ него исполненія желѣзныхъ работъ, быть значительно расширеннымъ и весьма полезнымъ для нуждъ Черноморскаго флота, потому что заводъ, находящійся въ антрацитной полосѣ Донецкаго края, началъ свои устройства для полученія желѣза, стали и проч., собственно антрацитомъ, чего еще не дѣлалъ ни одинъ изъ существующихъ заводовъ въ Россіи и что не такъ давно введено было только въ Америкѣ и производится уже съ успѣхомъ. Затѣмъ адмираль отправился на заводъ Пастухова. Получивъ участокъ въ землѣ Войска Донскаго только въ 1870 году, на общемъ 99 лѣтнемъ правѣ, и преслѣдуя постоянно мысль о разработкѣ имѣемыхъ на участкѣ и на сосѣднихъ земляхъ рудъ, съ антрацитомъ превосходнаго качества, — Пастуховъ съ большою энергіею, не щадя денежныхъ затратъ изъ собственнаго капитала, безъ всякихъ правительственныхъ субсидій, велъ весьма разумно и послѣдовательно это важное дѣло. Въ 1875 году, устроенная имъ доменная печь,

при постоянной работѣ въ продолженіи 9 мѣсяцевъ, давала ему уже отличное желѣзо, приблизительно до 2000 пуд. въ сутки, но недостаточное количество подготовленной руды и антрацита, заставило пріостановить работы, которыя онъ вновь полагалъ начать въ концѣ 1876 года, а между тѣмъ, пользуясь этимъ временемъ, сдѣлалъ значительныя улучшения въ доменной печи и въ другихъ приспособленіяхъ, для чего пригласивъ къ себѣ на заводъ бывшего флотскаго капитанъ-лейтенанта, капитана инженеръ-механика Власьева, находившагося долгое время въ Америкѣ съ цѣлью изученія антрацитнаго и механическаго дѣла, принялъ его предложеніе относительно нѣкоторыхъ новыхъ устройствъ и употребленія въ дѣло газовъ антрацита, что значительно удешевляло производство всѣхъ работъ. Показанные главному командиру чертежи проекта, заслуживали полного довѣрія и Пастуховымъ приняты къ исполненію. Доменная печь, въ виду употребленія антрацита, развивающаго очень высокую температуру, требовала для охлажденія дѣйствія воздуходушныхъ паровыхъ машинъ, которыя уже имѣлись при ней въ 250 лошадиныхъ силъ, какъ равно требовала устройства проводки воды, циркулирующей по проведеннымъ каналамъ въ стѣнѣ печи, что также уже сдѣлано; безъ одного и другаго постоянное поврежденіе печи было-бы неизбѣжно, — но къ чести г. Пастухова, нужно сказать, что все, дѣлаемое имъ для этого устройства, носило отпечатокъ прочности и обдуманности и было подготовлено очень хорошо.

Добываніе антрацита и руды на заводъ Пастухова производились изъ 6 шахтъ и 4 штолень. Пласты антрацита, толщиною около аршина, получались въ тѣхъ-же штольняхъ, гдѣ и руда, и непосредственно лежали надъ нею. Въ штоль-

няхъ добывался преимущественно бурый желѣзнякъ, дающій, по мнѣнію техниковъ, лучшее желѣзо. Тогда антрацита и руды добывалось въ сутки приблизительно по 2000 пудовъ. Антрацитъ уступалъ, нѣсколько, въ достоинствѣ лучшимъ породамъ, находящимся близъ Грушевки; добываніе же его, по мѣстнымъ условіямъ, не представляло особенныхъ затрудненій и расходовъ.

При осмотрѣ завода были въ дѣлѣ 6 сварочныхъ и 6 пудлинговыхъ печей, въ которыхъ день и ночь, при участіи мастеровыхъ, раздѣленныхъ на двѣ смѣны, производились работы по выдѣлкѣ всѣхъ сортовъ желѣза, за исключеніемъ листового, выдѣлку котораго, при требованіи его въ значительномъ количествѣ и гарантірованіи такого требованія на будущее время, могутъ приспособить не болѣе какъ въ 6 мѣсяцевъ. Вальцовъ для прокатки всѣхъ сортовъ желѣза на заводѣ Пастухова находилось множество и несравненно болѣе, чѣмъ на заводѣ Юза, какъ равно и другихъ, подготовительныхъ приспособленій.

На заводѣ производилась переработка желѣза, собственно изъ того количества лому желѣза и чугуна 500,000 пуд., которое Пастуховъ приобрѣлъ отъ Николаевского порта по контракту, заключенному съ нимъ въ 1872 году и съ принятіемъ имъ обязательства, взамѣнъ его доставлять порту, по благовременно объявленнымъ требованіямъ, то количество новаго, разныхъ сортовъ желѣза, которое будетъ нужно порту. Расчетъ опредѣленъ по цѣнности стараго лома желѣза и чугуна и новаго, согласно существовавшимъ тогда цѣнамъ. Все это дѣло обезпечено было залогами Пастухова и, въ 1876 году онъ долженъ былъ забрать представленный ему ломъ (въ количествѣ до 500/тыс. пуд.),

но какъ этого лома въ адмиралтействѣ оставалось еще громадное количество, то главный командиръ полагалъ, безъ ущерба для нуждъ порта и съ цѣлью получить взамѣнъ его новое, необходимое для нашихъ работъ, желѣзо, дать заводу Пастухова еще до 200,000 пуд., на тѣхъ-же, или нѣсколько, измѣненныхъ, условіяхъ. Въ общихъ чертахъ, существовавшія условія слѣдующія: за 100 пудовъ стараго лома желѣза, забираемаго имъ и перевозимаго собственными его средствами изъ Николаевского и Севастопольскаго портовъ, онъ обязанъ поставить 24 пуда новаго желѣза; за 100 пудовъ лому чугуна 8 пудовъ желѣза. Цѣна новому желѣзу за всякій сортъ круглаго, полоснаго, углового, тавроваго, листоваго, бимсоваго и проч., опредѣлена по 3 руб. за пудъ; по этому расчету оказывалось что Пастуховъ принималъ ломъ желѣза по 72 коп. за пудъ, а ломъ чугуна 24 коп. При заключеніи новаго условія Н. А. Аркасъ полагалъ опредѣлить, чтобы заводъ снабдилъ себя сильною машиною для выдѣлки всѣхъ сортовъ листоваго желѣза, которое преимущественно и требовалось для нашихъ работъ, а также, чтобы заводъ имѣлъ всѣ средства для испытанія качествъ желѣза и для пробы его растяженіемъ. Полученное уже Николаевскимъ портомъ желѣзо отъ завода Пастухова, отличалось весьма хорошимъ качествомъ; значительный еще складъ разныхъ сортовъ желѣза, подготовленный на заводѣ для сдачи Николаевскому порту Н. А. Аркасъ лично осматривалъ, при немъ были сдѣланы и нѣкоторыя пробы, доказавшія его достоинства.

Необитаемая мѣстность эта, въ теченіи 5 лѣтъ сдѣлалась заселенною значительнымъ числомъ семействъ ра-

бочихъ, приведенныхъ сюда изъ разныхъ губерній и Сибирскихъ заводовъ, гдѣ фирма Пастуховыхъ имѣла большіе заводы и производства. Для всѣхъ этихъ рабочихъ Пастуховъ устроилъ отличныя каменные помѣщенія, преимущественно 2-хъ этажныя и уже, какъ въ городкѣ, имѣлись тамъ всѣ хозяйственныя необходимыя устройства; рабочихъ постоянно въ дѣлѣ не менѣе 800 человекъ; большая ихъ половина не прекращала работъ ни днемъ, ни ночью, имѣя на переѣну другую смѣну.

Заводъ находится въ 3-хъ верстахъ отъ станціи Сулинъ, Воронежско-Ростовской желѣзной дороги, отъ Ростова же около 110 верстъ, по той-же дорогѣ и до Таганрога около 80 верстъ.

Осмотрѣвъ, такимъ образомъ, заводъ Пастухова въ полной подробности, генераль-адъютантъ Аркасъ окончательно пришелъ къ тому заключенію, что имѣемыми средствами обезпечивающими на многіе годы существованіе завода громаднымъ количествомъ имѣемаго антрацита и руды и, въ виду добросовѣстнаго и честнаго веденія дѣла Пастуховымъ, при отличныхъ спеціалистахъ,—заводъ этотъ, можетъ съ большою пользою удовлетворять нуждамъ Черноморскаго флота, какъ-бы велики они не были.



VII.

1876—1877 г.

Въ томъ-же 1876 году Н. А. Аркасъ обратилъ вниманіе на слѣдующій фактъ: одинъ изъ участниковъ славнаго подвига въ войну 1829 года на бригѣ „Меркурій“, корпуса флотскихъ штурмановъ полковникъ Прокофьевъ, погребенъ на Николаевскомъ кладбищѣ и могила надъ покойнымъ пришла въ совершенно ветхое состояніе. Полковникъ Прокофьевъ въ 1829 году въ чинѣ поручика, находился старшимъ штурманскимъ офицеромъ на бригѣ Меркурій, когда этотъ послѣдній былъ вынужденъ вступить въ неравный бой съ двумя турецкими кораблями. На военномъ совѣтѣ, созванномъ по этому случаю командиромъ брига, Прокофьевъ первый сдѣлалъ предложеніе, единогласно принятое всѣмъ совѣтомъ, сражаться до послѣдней крайности и затѣмъ свалившись съ непріателемъ, взорвать бригъ на воздухъ.

Такой подвигъ самоотверженія, стяжалъ полковнику Прокофьеву неувядаемую славу и адмиралъ Н. А. Аркасъ счелъ своимъ долгомъ озаботиться, чтобы на могилѣ этого храбраго офицера былъ сооруженъ приличный памятникъ, который могъ-бы служить доказательствомъ, что подобныя

заслуги остаются навсегда неизгладимыми въ памяти не однихъ только современниковъ, но и потомства и въ этихъ видахъ входилъ съ ходатайствомъ къ управляющему морскимъ министерствомъ. Затѣмъ по всеподданнѣйшему докладу этого ходатайства, Государь Императоръ въ 21 день марта Высочайше повелѣть соизволилъ: разрѣшить отпускъ изъ остаточныхъ суммъ по смѣтѣ морскаго министерства за 1876 годъ 1500 руб. на сооруженіе надъ могилою полковника Прокофьева въ Николаевѣ, надгробнаго памятника, который и открытъ былъ въ 1877 году.

Между тѣмъ продолжалась геройская борьба Сербіи и Черногоріи съ цѣлымъ мусульманскимъ востокомъ. Россія стала открыто на защиту своихъ соплеменниковъ и требовала улучшенія участи всѣхъ христіанъ въ Турціи. Вмѣшательство Англіи и тайное противодѣйствіе Австріи, вынудило двинуть наши готовыя къ бою войска въ 1876 году въ Кишиневъ и принять мѣры къ огражденію Черноморскаго побережья на случай разрыва съ Турціею.

Генераль-адъютантъ адмиралъ Н. А. Аркасъ вынужденъ былъ для этой цѣли подготовить почву, полной предусмотрительностью въ широкомъ смыслѣ слова и для этого совершилъ слѣдующія плаванія и поѣздки: на пароходѣ Эльборусъ съ 16 іюля по 1 августа 1876 года осматривалъ всѣ Черноморскіе и Азовскіе порты, — 10 и 11 августа совершилъ плаваніе на поповкѣ „Вице-Адмиралъ Поповъ“. — На пароходѣ Эльборусъ съ 11 по 15 августа, осматривалъ Одесскій портъ, Очаковъ и Бугско-Днѣпровскіе лиманы, и на Императорской яхтѣ Ливадія съ 19 по 31 августа сопровождалъ Государя Императора изъ Севастополя въ Ялту и Государыню Императрицу изъ Одессы въ Ялтѣ, а въ 30

день августа 1876 года Всемилостивѣйше пожалованъ кавалеромъ ордена Бѣлаго Орла.

По Высочайшему повелѣнію, на генераль-адъютанта Аркаса возложено было: составить подробныя соображенія о способахъ загражденія минами Черноморскихъ портовъ на пространствахъ отъ Одессы до Керчи, объ укрѣпленіи береговъ и образованіи активной обороны судами Черноморскаго флота и судами Русскаго Общества Пароходства и Торговли. Кромѣ того, какъ видно изъ телеграммы графа Адлерберга отъ 22 сентября, Н. А. Аркасъ вызванъ былъ Его Величествомъ въ Ливадію для совѣщаній.

Изъ телеграммъ г. военного министра графа Милютина: отъ 6 октября 1876 года, видно, что всѣ распоряженія Н. А. Аркаса, предложенныя на совѣщаніи съ генераль-адъютантомъ Тотлебенемъ и контръ-адмираломъ Чихачевымъ, Высочайше утверждены, — и, — отъ 11 октября, что генераль-адъютанту Тотлебену Государь поручилъ, по дѣламъ приморской обороны, совѣщаться съ Н. А. Аркасомъ.

Командованіе приморскою обороною возложено было: въ Одессѣ на контръ-адмирала Чихачева, въ Севастополѣ на вице-адмирала Никонова и въ Очаковѣ на контръ-адмирала Баженова.

Командованіе отрядомъ судовъ на Дунаѣ ввѣрено было начальнику штаба главнаго командира Черноморскаго флота капитану 2 ранга Базнакову.

Главнымъ руководителемъ устройства минныхъ загражденій былъ капитанъ 2 ранга Диковъ; новое дѣло это получило при немъ широкое развитіе въ примѣненіи на практикѣ и выразилось инициативою автоматическаго способа погруженія минъ, которымъ гордятся Черноморскіе моряки.

Впослѣдствіи г. Диковъ командовалъ вторымъ морскимъ отрядомъ на Дунаѣ и наконецъ оба отряда ввѣрены были капитану 1 ранга Дефабрь.

26 и 27 октября Н. А. Аркасъ на Императорской яхтѣ Ливадія сопровождалъ Государя Императора и Высочайшихъ Особъ изъ Ялты въ Севастополь.

12 и 13 ноября на пароходѣ Эльборусъ изъ Николаева въ Очаковъ для осмотра минныхъ загражденій.

Затѣмъ, съ Высочайшаго разрѣшенія отправлялся въ Бишиневъ въ ноябрѣ, къ Его Императорскому Высочеству главно командующему южною арміею.

Изъ бумагъ покойнаго Н. А. Аркаса видно, что главнымъ дѣятелемъ и пособникомъ въ осуществленіи распоряженій его по активной оборонѣ, по замѣчательной энергіи, инициативѣ и неутомимой дѣятельности былъ капитанъ-лейтенантъ Диковъ, впослѣдствіи флигель-адъютантъ, такъ что къ концу осени 1876 года, минныя загражденія были организованы на столько серьезно, что недопускалась возможность прорваться черезъ нихъ непріятелю.

Въ началѣ января 1877 года генераль-адъютантъ адмиралъ Н. А. Аркасъ находился въ Севастополѣ для осмотра судовъ активной обороны и производства минныхъ опытовъ и велѣдъ за симъ по Высочайшему повелѣнію вызванъ былъ въ Петербургъ для участвованія въ засѣданіяхъ комисіи подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества генераль-адмирала съ цѣлью опредѣленія типа судовъ для Русскаго флота.

Къ сожалѣнію признается еще преждевременнымъ вводить въ этотъ очеркъ, тѣ драгоцѣнные матеріалы, которые подробно характеризуютъ взглядъ и отношенія покойнаго

адмирала къ обсуждавшемуся вопросу вообще и къ постройкѣ круглыхъ судовъ въ особенности.

По возвращеніи изъ Петербурга, адмираль, съ 15 по 18 марта и 24—25 апрѣля на пароходѣ Эльборусъ, имѣя свой брейдъ-вымпель, плавалъ въ Одессу и Очаковъ по дѣламъ приморской обороны.

Затѣмъ, съ Высочайшаго разрѣшенія, поднявъ свой флагъ на пароходѣ Эльборусъ, адмираль находился въ плаваніи по дѣламъ активной обороны съ 10 мая по 3 іюня, съ 8 іюля по 16 іюля, съ 2 августа по 1 ноября и съ 4 ноября по 31 декабря.

Между тѣмъ 12 апрѣля 1877 года обнародованъ былъ манифестъ о войнѣ съ Турціею,—когда Черноморскій флотъ только началъ возрождаться и когда преобладаніе въ Черномъ морѣ турецкаго флота было очевидно.

Такое положеніе дѣлъ вынудило насъ (обзор. дѣят. мор. вѣд. въ Россіи 1855—1880 г., ч. 2, гл. XII, стр. 980—995) ограничиться въ Черномъ морѣ огражденіемъ его портовъ, опираясь главнѣйше на развитіе минной обороны и на временныя батареи, возведенныя въ Севастополѣ, Одессѣ и Очаковѣ.

Для сторожевой службы при оборонѣ Черноморскихъ портовъ, кромѣ вооруженія всѣхъ пригодныхъ для этого судовъ, было приобрѣтено отъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли 12 мелкихъ пароходовъ и взято пять быстроходныхъ пароходовъ, а именно: „Владиміръ, В. К. Константинъ, Веста, Аргонавтъ и Россія“,—которыя вмѣстѣ съ судами Черноморскаго флота: „Ливадія, Эрикликъ и Эльборусъ“, служили для развѣдочной службы и для дѣйствія

на непріятельскія сообщенія, а при благопріятныхъ условіяхъ и для атакъ минами.

Всѣ эти предварительныя распоряженія были выполнены весьма быстро.

Въ военныхъ операціяхъ дѣйствующей арміи на Дунаѣ, на долю морскихъ командъ выпало содѣйствіе къ переправѣ черезъ Дунай войскъ и огражденіе устраиваемыхъ мостовъ. Для этой цѣли въ распоряженіе командующаго было назначено сначала два отряда морскихъ командъ изъ Балтійскаго и Черноморскаго флота, въ составѣ 875 нижнихъ чиновъ, 31 офицера, и послано 11 паровыхъ катеровъ, снабженныхъ минами. Впослѣдствіи число морскихъ командъ было постепенно увеличено до 1379 матросовъ, 50 офицеровъ и 18 катеровъ. Морскія команды, подъ начальствомъ Его Высочества Великаго Князя Алексѣя Александровича участвовали непосредственно во всѣхъ операціяхъ славной переправы арміи у Систова.

Большинство минъ для загражденія Дуная доставлены были морскимъ вѣдомствомъ и морскіе офицеры при участіи саперныхъ офицеровъ, были руководителями въ работахъ по установкѣ и дѣйствию минами.

Эти дѣйствія начались подвигомъ лейтенантовъ Дубасова и Шестакова, взорвавшихъ въ ночь съ 13 на 14 мая 1877 года турецкій мониторъ „Зейфи“. Лейтенантъ Дубасовъ имѣя въ своемъ распоряженіи 4 катера, отправился съ ними изъ Браилова въ Мачинскій рукавъ, съ цѣлью отыскать мѣсто стоянки турецкихъ судовъ и взорвать посредствомъ минъ хоть одно изъ нихъ. Въ половинѣ 3 часа по полуночи, катера вышли на видъ трехъ турецкихъ судовъ: двухъ мониторовъ и одного двухтрубнаго парохода.

Рѣшившись атаковать наибольшій изъ 2-хъ мониторовъ, лейтенантъ Дубасовъ приказалъ Лейтенанту Шестакову, ожидая результата атаки, быть готовымъ къ нападенію, остальнымъ-же шлюпкамъ поддерживать нападеніе. Во время подхода полнымъ ходомъ къ монитору, катеръ лейтенанта Дубасова былъ замѣченъ и встрѣченъ съ монитора и другихъ судовъ ружейнымъ огнемъ. Не смотря на это лейтенантъ Дубасовъ нанесъ монитору ударъ правою носовою миною въ лѣвый бортъ, выше лѣвой кормовой раковины. Отъ взрыва поднялся водяной столбъ и вода наполнила катеръ. Мониторъ, сильно осѣвши кормою, все еще держался на поверхности. Тогда, по заранѣе сдѣланному условію, лейтенантъ Шестаковъ, подъ убійственнымъ ружейнымъ и пушечнымъ огнемъ всѣхъ трехъ судовъ нанесъ монитору второй ударъ въ тотъ-же лѣвый бортъ, послѣ котораго непріятельское судно окончательно погрузилось въ воду. На нападавшихъ катерахъ не было ни убитыхъ ни раненыхъ. Этотъ подвигъ, въ связи съ потопленіемъ Браиловскими сухопутными батареями другаго турецкаго монитора „Люфти-Джелиль“, имѣлъ подавляющее вліяніе на находившіяся въ Дунаѣ турецкія суда и много облегчилъ дальнѣйшія дѣйствія наши на этой рѣкѣ.

Наши паровые катера неоднократно дѣлали нападенія на турецкія суда, пытавшіяся препятствовать работамъ по миннымъ загражденіямъ. Слѣдующая телеграмма глакомандующаго арміею на имя генераль-адмирала, служитъ лучшимъ свидѣтельствомъ удачества моряковъ:

„Безстрашіе моряковъ невообразимое, неимовѣрное и неслыханное. Богъ ихъ хранитъ за молодецкое дѣло. Дѣло Скрыдлова тебѣ извѣстно. Гвардейскаго экипажа Ниловъ и

Гардемарины Арены третьего дня чудно отличились: атаковали мониторъ подь сильнымъ огнемъ изъ орудій, ружей, револьверовъ и картечницъ; подойдя нашли мониторъ окруженнымъ кринолиномъ и съ трехъ сторонъ минами, — они обошли кругомъ монитора, искавши мѣста куда ударить и не могли ничего сдѣлать, вернулись съ тремя ранеными матросами. Новиковъ молодецъ изъ молодецвъ, устроилъ въ двухъ мѣстахъ линію загражденій, всякій разъ работая по шести и по восьми часовъ подь неприятельскимъ огнемъ“.

На нижнемъ Дунаѣ, для прегражденія минами турецкимъ судамъ возможности подниматься отъ Сулина вверхъ по Дунаю и тѣмъ угрожать сообщеніямъ арміи, былъ образованъ въ іюлѣ 1877 года отрядъ изъ пяти мелкосидящихъ шкунъ и пароходовъ, взятыхъ отъ Русскаго Общества: „Лебедь, Утка, Воронъ, Сестрица и Опытъ“ и изъ двухъ баржъ, вооруженныхъ мортирами, а также 6 миноносныхъ катеровъ, подь начальствомъ капитанъ-лейтенанта Дикова.



VIII.

1877—1878 г.

По оборонѣ Черноморскихъ портовъ, кромѣ устройства минной защиты и организациі сторожевой службы, на долю командъ Черноморскаго флота выпало не мало трудовъ по вооруженію батарей, въ особенности въ Очаковѣ и Одессѣ. Для усиленія артиллерійскаго огня въ Керчи и устьѣ Днѣпра, по иниціативѣ Н. А. Аркаса было построено 4 плавучія мортирныя батареи, вооруженныя 6 дюймовыми мортирами.

Въ продолженіи всей войны турецкій флотъ не предпринималъ ни какихъ дѣйствій противъ портовъ, гдѣ у насъ имѣлись оборонительныя средства. Съ другой стороны суда, приготовленныя нами для активныхъ дѣйствій, исполнили свое назначеніе съ успѣхомъ и представили новыя доказательства, что славныя преданія прошлаго въ средѣ морскихъ офицеровъ какъ Черноморскаго, такъ и Балтійскаго флотовъ, не изсякли.

Смѣлыя крейсерства судовъ активной обороны у непріятельскихъ береговъ, служили неоспоримымъ доказательствомъ отважности, бдительности и расчетливости всѣхъ служившихъ на нихъ, а произведенныя минныя атаки, по-

казали въ какой степени наши моряки сроднились уже съ этимъ новымъ оружіемъ. „Главный командиръ Черноморскаго флота и портовъ генералъ-адъютантъ Аркасъ былъ главнымъ руководителемъ по изготовленію всѣхъ судовъ активной обороны и наставникомъ ихъ командировъ“. (стр 987 обзоръ дѣят. мор. вѣд. за 1855—1880 г.)

Наиболѣе выдающіяся изъ дѣйствій этихъ судовъ были слѣдующія:

Пароходъ „В. К. Константинъ,“ подъ командою лейтенанта Макарова, первымъ началъ тревожить турецкія суда на Черномъ морѣ. 1 мая, около 10 часовъ вечера, командиръ парохода Константинъ подошелъ къ Батуму и остановившись въ 7 миляхъ отъ берега, выслалъ четыре своихъ катера, вооруженныхъ минами для атаки находившихся на Батумскомъ рейдѣ непріятельскихъ судовъ. Катера при входѣ на рейдъ, встрѣтили турецкій пароходо-фрегатъ и атаковали его, при чемъ однако-же взрыва мины подведенной подъ пароходъ не послѣдовало. Вслѣдствіе вызванной этою атакою всеобщей тревоги на турецкихъ судахъ и береговыхъ батареяхъ, катера должны были возвратиться къ пароходу Константинъ, въ чемъ два изъ нихъ успѣли, а остальные два укрылись въ Поті, и на другой день были приняты пароходомъ. Эта первая атака въ открытомъ морѣ, хотя и неудавшаяся, послужила къ уясненію условій этого новаго рода военныхъ дѣйствій и проложила путь къ послѣдующимъ атакамъ турецкихъ судовъ катерами съ того-же парохода.

28 мая 1877 года командиру парохода „В. К. Константинъ,“ поручено было произвести атаку на турецкія суда, находившіяся у Сулина, для чего въ распоряженіе лейтенанта Макарова даны были двѣ быстроходныя минонос-

ки. Достигнувъ ночью 29 мая входа въ Сулинское гирло, двѣ миноноски и четыре катера, направились къ стоявшимъ на рейдѣ турецкимъ судамъ, при чемъ быстроходныя миноноски опередили остальные катера, которымъ, вслѣдствіе тревоги на непріятельскихъ судахъ, происшедшей вслѣдъ за взрывами минъ на миноноскахъ, не удалось принять непосредственнаго участія въ атакѣ. Турецкія суда на этотъ разъ оказались окруженными бонами, о которые и были взорваны мины на миноноскахъ. Миноноска (№ 2-й), бывшая подъ командою лейтенанта Рожественскаго, потерпѣвъ поврежденіе въ рулевомъ приводѣ, съ большимъ затрудненіемъ могла исправить подъ ружейнымъ огнемъ атакованнаго судна свое поврежденіе и отойти изъ подъ выстрѣловъ. Другая миноноска (№ 1-й), бывшая подъ командою лейтенанта Пуцина, на назначенное для сбора послѣ атаки мѣсто не вернулась и, какъ оказалось въ послѣдствіи, была потоплена, а отважный командиръ ея и команда въ числѣ 4 человекъ, были взяты въ плѣнъ.

11 іюля 1877 года пароходъ „Веста,“ подъ командою капитанъ-лейтенанта Баранова, отправленный въ крейсерство къ Румелійскому берегу,—въ 35 миляхъ отъ Кюстенджі встрѣтился съ турецкимъ башеннымъ броненосцемъ „Фетхи-Булендъ“ и въ теченіи четырехъ часовъ имѣлъ съ этимъ броненосцемъ успѣшный бой. Хотя турецкій броненосецъ по силѣ своей артиллеріи и ходу былъ грознымъ и опаснымъ противникомъ парохода „Веста,“—однако-же послѣдній ловко маневрируя и управляясь своею артиллеріею, не смотря на тяжелыя потери въ офицерахъ и командѣ, успѣлъ заставить непріятеля прекратить погоню и благополучно достигъ Севастополя.

Приводимъ здѣсь извлеченіе изъ донесенія объ этомъ дѣлѣ генераль-адъютанта Аркаса управляющему морскимъ министерствомъ отъ 14 іюля 1877 года: „Съ отраднымъ благоговѣйнымъ чувствомъ благодарности къ Всевышнему за спасеніе парохода „Веста“ и его экипажа въ столь не равномъ бою съ непріятельскимъ сильнымъ броненосцемъ, посылаю копію донесенія капитанъ-лейтенанта Баранова, въ которой изволите увидѣть все подробности славнаго получасоваго боя, благоразумную во всемъ распорядительность и подвиги отваги, неустрашимости и доблести, высказанныя въ этомъ дѣлѣ отъ командира до послѣдняго юнги. Честь Русскаго имени и честь нашего флага поддержаны вполне. Непріятель, имѣвшій броню, сильную артиллерію и пресвходство въ ходѣ, вынужденъ былъ постыдно бѣжать отъ слабаго парохода, вооруженнаго только 6 дюймов. мортирами и 9 фунт. орудіями, но сильнаго геройскимъ мужествомъ командира, офицеровъ и команды. Ими одержана полная побѣда и морская исторія должна будетъ внести въ свои страницы этотъ блистательный подвигъ, поставя его на равнѣ съ подвигомъ брига Меркурій.“

4 августа 1877 года главнымъ командиромъ Черноморскаго флота генераль-адъютантомъ Аркасъ получена была телеграмма отъ полковника Шелковникова о томъ, что онъ слѣдуя съ отрядомъ въ Абхазію, не можетъ пройти Гагринскаго ущелья, такъ какъ тамъ стоитъ постоянно турецкій броненосецъ, охраняющій этотъ узкій проходъ. Вслѣдствіе этой телеграммы главнымъ командиромъ посланъ былъ пароходъ „В. Ю. Константинъ.“

Въ ночь съ 6 на 7 августа лейтенантъ Макаровъ, подойдя къ Гаграмъ, отправилъ минные катера на поискъ

непріятеля; только съ разсвѣтомъ пароходъ подоидя на Гагринскій рейдъ, усмотрѣлъ подъ самымъ берегомъ большой турецкій броненосецъ, который немедленно погнался за пароходомъ „Константинъ.“ Погоня продолжалась около 2-хъ часовъ, но пароходу, за наступившимъ дождемъ и мрачностью, удалось скрыться въ Сочи. На сколько значительна была услуга, оказанная этимъ пароходомъ отряду войскъ, видно изъ слѣдующей телеграммы начальника отряда полковника Шелковникова на имя главнаго командира Черноморскаго флота: „Константинъ поспѣлъ въ Гагры въ самую критическую минуту; услуга оказанная имъ не оцѣнима. Приношу сердечную признательность bravому командиру Константина, помощь котораго содѣйствовала къ одержанію блистательной побѣды при форсированіи неприступныхъ Гагринскихъ высотъ и проходу ввѣреннымъ мнѣ отрядомъ „

Послѣ этого успѣшнаго маневра пароходъ „В. К. Константинъ“ оставался у Кавказскаго берега для дальнѣйшихъ поисковъ противъ непріятеля и 11 августа, пользуясь луннымъ затмѣніемъ, произвелъ новую атаку противъ турецкихъ судовъ, находившихся на Сухумскомъ рейдѣ. Въ атаку было послано четыре паровыхъ катера, подъ руководствомъ лейтенанта Зацареннаго, участвовавшего, во всѣхъ минныхъ атакахъ, произведенныхъ катерами парохода „Константинъ.“

Въ 3-мъ часу ночи, при заревѣ отъ горѣвшаго зданія госпиталя, катера, слѣдуя одинъ за другимъ, атаковали ближайшее ко входу, изъ двухъ находившихся на рейдѣ судовъ, двухъ мачтовый броненосецъ и послѣдовательно произвели подъ нимъ три минные взрыва подъ ружейнымъ огнемъ броненосца, сами не потерпѣвъ никакой потери. Ка-

теръ „Синопь“ столкнулся съ стоявшимъ у борта броненосца гребнымъ катеромъ и между ними завязался рукопашный бой веслами и крючьями. Начальствовавшему катеромъ лейтенанту Писаревскому была пробита голова и отпорнымъ крюкомъ онъ былъ стащенъ на половину за бортъ катера, но лихая команда спасла своего начальника и отбилась отъ непріятели. Катера благополучно возвратились къ пароходу. Участвовавшіе въ этой экспедиціи были въ убѣжденіи, что ими нанесены рѣшительныя поврежденія атакованному судну, а полковникъ Шелковниковъ въ телеграммѣ генералъ-адъютанту Аркасу о результатахъ атаки сообщилъ, что „послѣ произведенныхъ взрывовъ миноносными катерами съ парохода Константинъ, подъ большимъ броненосцемъ на Сухумскомъ рейдѣ, турки три дня усиленно работали около него и на четвертый тихо на буксирѣ, повели его въ Батумъ.“

11 августа 1877 года яхта „Ливадія“ подъ командою Флигель-адъютанта Кроунъ, была послана главнымъ командиромъ въ крейсерство къ Румелійскому берегу. Осмотрѣвъ непріяельскія суда въ Варнѣ и Коварнѣ, въ 3-мъ часу по полудни 12 августа, „Ливадія“ настигла двухъ-мачтовое коммерческое турецкое судно которое сожгла, отправивъ людей на берегъ. По уничтоженіи этого судна, яхту замѣтили шедшія отъ Коварны три судна, которыя начали преслѣдовать яхту. Это преслѣдованіе продолжалось до самаго Севастополя, куда яхта успѣла уйти благополучно, благодаря превосходству хода и т. п.

Уходъ „Ливадіи“ безъ выстрѣла объяснялся данною будто-бы командиру инструкціею щадить Императорскую яхту, дѣйствительно составлявшую гордость Русскаго кора-

блестроительнаго искусства въ Николаевскомъ адмиралтействѣ. Эта прелестная яхта уцѣлѣвшая въ войну 1877—1878 гг. и умершая у Тарханкута въ октябрѣ 1878 г. подъ командою берегавшаго ее въ войну командира, продолжительною предсмертною агоніею доказала крѣпость ея сложенія и добросовѣстность незабвеннаго строителя ея г. Шведе.

24 августа 1877 года пароходъ „Веста“ подъ командою флигель-адъютанта Баранова и пароходъ „Владиміръ“ подъ командою капитанъ-лейтенанта Снѣтова, вслѣдствіе просьбы генерала Шелковникова, получили приказаніе главнаго командира отправиться въ Гагры для перевозки оттуда раненыхъ въ Новороссійскъ. Принявъ въ Гадаудѣ и Гаграхъ всѣхъ собранныхъ тамъ раненыхъ и трудно больныхъ и баталіонъ солдатъ съ багажемъ и оружіемъ и затѣмъ въ Сандретнахъ взявъ на пароходъ „Веста“ и самаго генерала Шелковникова, оба парохода, не смотря на передвигавшіяся въ то время по Черному морю турецкія суда, успѣли благополучно высадить баталіонъ солдатъ въ Туапсе, а больныхъ и раненыхъ свезти на берегъ въ Новороссійскъ.

Генераль Шелковниковъ телеграфировалъ объ этомъ случаѣ такъ: „Безсиленъ выразить свою безконечную признательность морякамъ. Флигель-адъютантъ Барановъ сдѣлалъ для Сочинскаго отряда почти невозможное; въ виду турецкихъ броненосцевъ, переговаривавшихся между собою фалшфейерами, пароходы Веста и Владиміръ забрали въ Гаграхъ больныхъ и раненыхъ, цѣлый баталіонъ Туабсинскій съ тяжестями, меня со штабомъ, и искусно миновавъ непріятеля, благополучно прибыли въ Вельяминовское, откуда черезъ часъ

ѣдемъ дальше въ Новороссійскъ. Спасибо сердечное всего моего отряда чуднымъ морякамъ.“

Въ октябрѣ 1877 года пароходъ Веста былъ занятъ перевозомъ изъ Керчи въ укрѣпленія Кавказа провіанта для сухопутныхъ войскъ. При открытомъ положеніи восточнаго берега Чернаго моря и ограниченности выгрузныхъ средствъ, исполненіе этого порученія требовало большой предусмотрительности со стороны командира и весьма тяжелыхъ трудовъ.

Въ концѣ 1877 года флигель-адъютантъ Барановъ былъ назначенъ на вновь принятый отъ Русскаго Общества Пароходста и Торговли пароходъ „Россія,“ и вслѣдъ за тѣмъ по распоряженію главнаго командира посланъ былъ въ крейсерство къ Румелійскому и Анатолійскому берегамъ.

11 декабря, близъ Пендераглии „Россія“ настигла турецкій пароходъ „Мерсина,“ везшій 700 человекъ турецкаго войска изъ Батума въ Румелію при двухъ конвоирахъ. Благодаря оплошности конвоировъ, удачно выбраннаго момента и быстроты дѣйствій, турецкій пароходъ взятъ былъ въ плѣнъ и съ отряженной на него командой съ парохода „Россія,“ подъ начальствомъ капитана 2 ранга Суткового и подъ конвоемъ „Россіи,“ благополучно приведенъ въ Севастополь.

Въ ночь съ 13 на 14 января 1878 г. капитанъ-лейтенантъ Макаровъ сдѣлалъ нападеніе минами Уайтхеда на турецкія суда на Батумскомъ рейдѣ. Высланные два катера подъ командою капитанъ-лейтенанта Зацареннаго войдя на рейдъ Батума, встрѣтили сторожевой пароходъ подъ парами. Подойдя на разстояніе 30 сажень къ этому пароходу, катера выпустили мины, которыя одновременно удари-

лись около середины парохода, который дѣйстви́емъ ихъ былъ совершенно уничтоженъ и потонулъ, а катера благополучно возвратились къ Константину.

Кромѣ этихъ отдѣльныхъ, наиболѣе выдающихся, дѣйствій, всѣ суда активной обороны на Черномъ морѣ, непрерывно посылались въ крейсерство къ разнымъ берегамъ Турціи для развѣдокъ и затрудненій непріятельскихъ сообщений, при чемъ было уничтожено значительное число мелкихъ турецкихъ каботажныхъ судовъ.

Въ 27 день мая 1878 года, главный командиръ Черноморскаго флота отдалъ слѣдующій приказъ: „Получивъ сегодня донесеніе флигель-адъютанта Баранова о сдачѣ имъ парохода „Россія,“ — я, въ виду окончанія службы его подъ моимъ начальствомъ, не могу не высказать еще разъ о его, хотя непродолжительной, но славной боевой дѣятельности въ Черномъ морѣ, гдѣ этотъ доблестный командиръ пароходовъ: Веста и Россія, прославилъ свое имя такими подвигами, какъ бой съ турецкимъ броненосцемъ „Фехти-Булендъ,“ смѣлѣя крейсерства у береговъ Кавказа съ перевозкою въ тоже время войскъ и провіанта, взятіе у Пендераклии турецкаго парохода Мерсина (нынѣ Пендераклія) и крейсерства у Анатолійскихъ береговъ въ зимнее и бурное время года. Всѣ эти славные подвиги, возвышая честь Русскаго Черноморскаго флота, навсегда сохраняются въ памяти потомства. Разставаясь нынѣ, съ величайшимъ сожалѣніемъ, съ флигель-адъютантомъ Барановымъ, я съ особеннымъ удовольствіемъ выражаю мою серденную признательность за его неутомимую и полезную боевую дѣятельность, выказанную въ теченіи всей его службы во ввѣренномъ мнѣ Черноморскомъ флотѣ.“

Здѣсь кстати упомянуть, что въ теченіи дѣйствія судовъ активной обороны въ минувшую войну, ни одно изъ этихъ судовъ не уходило въ море иначе какъ по шифрованнымъ телеграммамъ главнаго командира Черноморскаго флота Н. А. Аркаса, съ приложеніемъ запечатанныхъ секретныхъ инструкцій, которыя командиры судовъ обязаны были вскрывать въ открытомъ морѣ и затѣмъ слѣдовать по назначенію.

Нельзя при этомъ не вспомнить о томъ незабвенномъ впечатлѣніи, которое вынесли Николаевцы по возвращеніи Весты изъ дѣла съ турецкимъ броненосцемъ. На Вестѣ пали геройскою смертію лейтенантъ Перелешинъ, морской артиллеріи полковникъ Черновъ и подпоручикъ Яковлевъ. Также погибъ капитанъ 2 ранга Сутковой. Нельзя забыть и симпатичной личности князя Голицына, своею мощною и широкою грудью, во все время боя, охранявшаго своего командира.

Тяжело было Николаевцамъ, знавшимъ своихъ истинныхъ героевъ, читать появившіяся по окончаніи войны въ газетахъ статьи, имѣвшія цѣлью умалить значеніе фактовъ, и доведшія флигель-адъютанта Баранова до суда, происшедшаго въ Петербургѣ 18 декабря 1879 года по поводу поданной имъ официальной бумаги въ оправданіе событій и товарищей на Вестѣ и Россіи.

Послѣдняя рѣчь, сказанная на судѣ г. Барановымъ, (*) заканчиваетъ эту грустную исторію и для поясненія событій приводимъ извлеченія изъ заключительной рѣчи флигель-адъютанта Баранова: „Г. прокуроръ обвиняетъ меня въ какихъ-то инсинуаціяхъ противъ поповъ. Прошу гг. судей обратить вниманіе, въ чемъ мо-

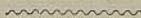
(*) Напечатанная въ Москов. Вѣд., Голосѣ и друг. столичн. газетахъ.

жетъ быть инсинуація, когда по личному, глубокому моему убѣжденію, печатно я говорилъ до войны, что въ войнѣ поповки участія не примутъ, потому что принять не могутъ; во время войны я говорилъ—поповки участія въ войнѣ не принимаютъ, потому что принять не могутъ, и, послѣ войны я говорю—поповки въ войнѣ участія не принимали, потому что не могли его принимать, не смотря на то, что на судахъ этихъ были бравые и храбрые экипажи. Какъ до войны, такъ и послѣ ея, я громко и сознательно говорю, что большинство русскихъ броненосцевъ — суть лишь оправдательные документы къ ассигнуемымъ на флотъ государственнымъ деньгамъ, говорю это потому, что отъ оборонительнаго, не плавающего, флота, кромѣ вреда для Россіи, я не жду ничего. Гг. судьи! дѣла Весты, Владиміра, Константина, Аргонавта и Россіи,—не мои; дѣла эти суть достояніе Русскаго флота, его исторіи. Блестящія удачи этихъ дѣлъ, составляютъ народную гордость, потому что онѣ куплены кровью людей, служившихъ подъ моимъ начальствомъ и принадлежатъ опять таки не мнѣ;—причиною ихъ вызывающею, были: благоразумныя руководства генералъ-адъютанта Аркаса и, главнымъ образомъ, то безпредѣльное героичество, та безумная храбрость и та страстная любовь къ славѣ своей родины, которую такъ ясно понялъ Русскій Царь и Русскій народъ и которая присуща была тѣмъ героямъ, частью которыхъ я имѣлъ честь командовать. Много изъ моихъ подчиненныхъ пало подъ разстрѣляннымъ, но гордо вившимся, мнѣ довѣреннымъ флагомъ; честь этого флага составляетъ ту святую святыхъ, которою мы должны дорожить во время мира, также какъ мы ее свято чтимъ во время войны. Я долженъ былъ пасть на эту скамью, но не дать безнака-

занно посягать на честь дѣлъ, совершенныхъ подъ флагами, которые мнѣ были довѣрены. Кровавый мостикъ Весты, заваленный кусками разорванныхъ тѣлъ моихъ товарищей, былъ недостаточно высокъ, чтобы вся Россія слышала голосъ командира, выражавшаго удивленіе героямъ, его подчиненнымъ, воспитанникамъ не Баранова, а всего Русскаго флота. Мнѣ нужна была эта скамья подсудимыхъ, чтобы голосъ мой могъ донестись до сѣней и очаговъ моихъ бывшихъ подчиненныхъ и чтобы засвидѣтельствовать предъ всѣми, что благоговѣю къ святой памяти павшихъ и удивляюсь геройскому мужеству, оставшихся Слава Богу въ живыхъ, бывшихъ моихъ сослуживцевъ. Съ этой скамьи подсудимыхъ я громко говорю, что я сдѣлалъ все, человѣку возможное, чтобы не дать грязнить прошлыхъ дѣлъ Чернаго моря и чтобы семьи и сироты бывшихъ моихъ товарищей получили то, что имъ даютъ правда и законъ. Карайте меня, но уважайте честь и славу родины и пока я живъ, безнаказанно и безъ протеста я не позволялъ и не позволяю касаться тѣхъ лепестковъ ея, которые были куплены самоотверженіемъ и кровью героевъ, бывшихъ моихъ товарищей и подчиненныхъ. Я все сказалъ и мнѣ остается благодарить Бога, Государя и, будто-бы, оскорбленное мною начальство, за сегодняшній день.“

Война Россіи съ Турціею (сборн. воен. разказовъ 1877—1878 г. т. I, изд. Мещерскаго стр. 344:) начата была и велась при такихъ не равныхъ силахъ на морѣ, какого неравенства не представляетъ намъ ни одна военная эпоха исторіи: „Турки обладали могучимъ военнымъ флотомъ, какъ броненоснымъ такъ и не броненоснымъ, — мы же имѣли только нѣсколько старыхъ учебныхъ негодныхъ для

войны судовъ и двѣ поповки, характеромъ своей конструкціи, неудобныя для активной дѣятельности. Отчего это было такъ, а не иначе, на это были свои причины. Пока дѣло не въ причинахъ, а въ фактахъ. Факты-же были слѣдующіе: турки на Черномъ морѣ имѣли все — мы ничего. У турокъ былъ хорошо выстроенный, организованный флотъ, обученный, руководимый, а отчасти и укомплектованный англійскими офицерами, а у насъ... ..были: славныя традиціи бывшихъ эскадръ грознаго Черноморскаго флота и разумная, энергическая дѣятельность адмирала Аркаса. На всемъ Черномъ морѣ не было ни одной мачты, на вершинѣ которой можно-бы было съ достоинствомъ поднять флагъ русскаго адмирала, — однако-же, не смотря на это, Н. А. Аркасъ съумѣлъ устроить такъ, что честь національнаго нашего флага была не только не уронена, но еще на страницы исторіи записалось нѣсколько эпизодовъ, достоинство которыхъ не сотрутъ ни клевета, ни время.“



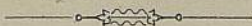
ГЕНЕРАЛЪ-АДЪЮТАНТЪ, АДМИРАЛЪ,

НИКОЛАЙ АНДРЕЕВИЧЪ

АРКАСЪ.



БИОГРАФИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ.



Составилъ А. И. ДЕНИСОВЪ.



СЕВАСТОПОЛЬ.

Печатано въ Типо-Литографіи Д. О. Харченко.

1887.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ
И ПОСЛѢДНЯЯ.

I.

1878 г.

Въ семействѣ покойнаго адмирала Н. А. Аркаса хранятся какъ драгоцѣнность, собственноручныя письма Государя Наслѣдника Цесаревича, нынѣ благополучно Царствующаго Императора Александра III.

Счастливы тоть, кто имѣлъ случай познакомиться съ содержаніемъ этихъ писемъ, потому что выраженные въ нихъ слова, мысли, проникають до глубины души, поражаютъ своею величественною простотою и вызываютъ сердечныя чувства глубокаго благоговѣнія къ нашему и безъ того горячо любимому Монарху.

Изъ одного изъ такихъ писемъ, именно отъ 12 Марта 1878 года, приводимъ здѣсь извлеченіе, касающееся собственно личности покойнаго адмирала Н. А. Аркаса и ввѣреннаго ему Черноморскаго флота:

„Любезный Николай Андреевичъ,..... наши Черноморскіе моряки часто радовали насъ за послѣднюю войну и духъ стараго Черноморскаго времени и Севастопольскихъ героевъ не угасъ въ сердцахъ нынѣшняго юнаго поколѣнія.

Вамъ выпала счастливая доля руководить всеми морскими дѣлами въ нынѣшнюю войну и принимать самое горячее участіе въ военныхъ дѣйствіяхъ, которое конечно никогда не забудется Россіею и исторіею. Искренно любящій Васъ “—
— „Александръ.“

Эти драгоценныя слова Августѣйшаго Монарха нашего, лучше всего опредѣляютъ дѣятельность Н. А. Аркаса въ минувшую войну.

Къ сожалѣнію мы не можемъ воспользоваться трудами уважаемаго Д. М. Афанасьева, составившаго въ Николаевѣ „обзоръ дѣятельности Черноморскаго флота за 1877—1878 годъ,“ — любезно предложенный для помѣщенія въ извлеченіяхъ въ настоящемъ очеркѣ. Обзоръ этотъ заключаетъ въ себѣ спеціально морскія данныя, которыя составляютъ цѣнный матеріалъ для подробной исторіи Черноморскаго флота въ минувшую войну. Весьма интересны въ этомъ трудѣ почтеннаго Д. М. матеріалы о выпавшемъ на долю Черноморцевъ трудѣ осуществленія впервые на Черноморскомъ побережьи минной обороны въ обширномъ примѣненіи ея, и созданіи такимъ образомъ практическаго опыта для будущаго.

Заканчивая очеркъ о дѣятельности Черноморскаго флота, подъ личнымъ руководствомъ генералъ-адъютанта адмирала Н. А. Аркаса, за 1877 и 1878 г., приводимъ здѣсь еще отрывочныя свѣдѣнія, обрисовывающія многосложную дѣятельность адмирала за эти два года.

Въ общемъ собраніи почетныхъ и дѣйствительныхъ членовъ главнаго управленія общества поданія помощи при кораблекрушеніяхъ, состоявшемся 5 апрѣля 1877 года, въ личномъ присутствіи Августѣйшей покровительницы Обще-

ства, Ея Императорскаго Высочества Государыни Цесаревны, по вниманіи къ постоянно оказываемому Н. А. Аркасомъ содѣйствию цѣлямъ общества, съ согласія Ея Высочества адмиралъ избранъ почетнымъ членомъ общества и удостоенъ золотого знака, присвоеннаго почетнымъ членамъ.

Въ виду громаднаго передвиженія войскъ чрезъ Николаевъ и устройства въ окрестности его бараконъ для десятковъ тысячъ эвакуированныхъ тифозныхъ больныхъ, вице-адмиралъ Н. А. Аркасъ исходатайствовалъ учрежденіе въ Николаевѣ окружнаго правленія общества краснаго креста и на первыхъ порахъ собрано было болѣе 3000 руб членскихъ взносовъ, а въ засѣданіи 27 августа 1877 года единогласно избранъ былъ предсѣдателемъ правленія. Впослѣдствіи 12 декабря 1878 года, по вниманіи къ неутомимой и чрезвычайно полезной дѣятельности въ званіи предсѣдателя мѣстнаго управленія Россійскаго Общества краснаго креста, членами общаго собранія адмиралъ единогласно избранъ въ почетные члены общества.

Въ облегченіи тяжелой участи массы больныхъ и раненыхъ воиновъ принимали живѣйшее участіе, доходившее до самопожертвованія, многія дамы Николаевскія, изъ которыхъ одна, супруга Николаевского плацъ-маіора (нынѣ въ отставкѣ генераль-маіоръ) Любовь Яковлевна Радкевичъ, сдѣлалась жертвою эпидемической тифозной болѣзни, оставивъ мужа съ 11 душъ дѣтей.

Въ 1877 году главнымъ командиромъ назначена была особая коммисія для приведенія въ извѣстность земель морскаго вѣдомства въ Николаевѣ (около 1000 десят.) и составленія плана, что и сдѣлано было въ этомъ-же году

трудами капитанъ-лейтенанта Рюмина и Херсонскаго уѣзднаго землемѣра, при депутатѣ со стороны городского общественнаго управленія.

Въ самое трудное время приведенія Очакова въ оборонительное положеніе, Н. А. Аркасъ принималъ близко къ сердцу крайнія неудобства и всѣ нужды не только Очаковскаго гарнизона, но крѣпости и города,—а потому все общество офицеровъ Очаковскаго гарнизона сочло своею нравственною обязанностью заявить адмиралу глубокую благодарность, выраженную при учрежденіи въ Очаковѣ офицерскаго собранія, въ общемъ собраніи, и единогласно опредѣлено просить Н. А. Аркаса почтить собраніе принятіемъ на себя званія почетнаго члена собранія.

Въ 22 день августа 1877 года, генераль-адъютантъ Н. А. Аркасъ пожалованъ знакомъ отличія безпорочной службы за XL лѣтъ, а въ 1-й день января 1878 года Всемилостивѣйше награжденъ орденомъ св. Александра Невскаго.

По Высочайшему повелѣнію, Н. А. Аркасъ, 1 февраля на пароходѣ Эльборусъ отправился въ Одессу для совѣщаній съ командующимъ войсками по поводу предполагавшейся перевозки войскъ дѣйствующей арміи изъ Турецкихъ портовъ въ Россію, а 24 февраля, на Императорской яхтѣ Ливадія, по Высочайшему повелѣнію, отправился въ Санъ-Стефано для совѣщаній съ начальникомъ штаба главнокомандующаго дѣйствующею арміею по вопросу объ организаціи отправления моремъ частей арміи изъ Турецкихъ и Болгарскихъ портовъ въ Россію.

За отличіе по службѣ, въ 15 день апрѣля того-же 1878 года, Всемилостивѣйше произведенъ въ адмиралы и получилъ бронзовую медаль въ память войны 1877—1878 г.

Въ Высочайшемъ приказѣ по военному вѣдомству, отъ 19 августа 1878 г., генераль-адъютантъ адмиралъ Н. А. Аркасъ удостоился Высочайшей благодарности за вполне успешное возведеніе осмотровѣнныхъ Его Величествомъ укрѣпленій, защищавшихъ входъ въ Днѣпровскій лиманъ и за отличное ихъ вооруженіе, а затѣмъ въ Высочайшемъ приказѣ, отъ 2 сентября того-же 1878 года, по морскому вѣдомству, удостоенъ искренней благодарности Государя Императора за отличный во всемъ порядокъ и благоустройство, замѣченный Его Величествомъ при подробномъ осмотрѣ Николаевского адмиралтейства, учрежденій морскаго вѣдомства, а также судовъ флота во время слѣдованія на Императорской яхтѣ Ливадія.

Съ 22 октября по 1 ноября 1878 года, адмиралъ, на пароходѣ Эрикликъ, находился въ плаваніи для спасенія Императорской яхты Ливадія, выброшенной при слѣдованіи изъ Севастополя въ Одессу на подводные камни у Тарханкутскаго маяка въ ночь съ 21 на 22 октября. Приняты были всевозможныя мѣры, для спасенія этой красивой и роскошной яхты, но роковое, не устанное бушеваніе стихіи, сдѣлало человѣческія усилія бесполезными.

До начала военныхъ дѣйствій, Н. А. Аркасъ командировалъ своего старшаго сына Николая Николаевича, состоявшаго по морскому вѣдомству и въ его распоряженіи, на Дунай съ весьма секретнымъ порученіемъ, при чемъ добытыя имъ данныя о турецкихъ судахъ, ихъ вооруженіи и т. п., послужили основаніемъ для соображеній при учрежденіи на Дунаѣ нашего морскаго отряда.

11 апрѣля 1878 года, подъ предсѣдательствомъ Государя Наслѣдника Цесаревича, съ Высочайшаго разрѣшенія

былъ образованъ комитетъ по устройству добровольнаго флота. Въ теченіи года въ комитетъ поступило народной ленты 3,503,000 рублей. Куплено было три крейсера: Россія, Москва и Петербургъ, стоившихъ 1,600,000 рублей. По окончаніи Берлинскаго конгресса, суда эти замѣнили военные флаги коммерческими и направлены въ Санъ-Стефано для перевозки нашихъ войскъ изъ Турціи, между портами: Константинополь, Варна, Бургасъ, Эрикли, Одесса, Севастополь, Потти и Батумъ, при чемъ сдѣлавъ 51 переходъ, перевезли: 628 классныхъ пассажировъ, 35,272 нижнихъ чиновъ, 2,887 лошадей, 254 повозки, артиллерію, багажъ и кромѣ того 24,000,000 рублей звонкой монеты.

Затѣмъ приобрѣтенъ былъ еще одинъ пароходъ „Нижній Новгородъ“ за 285,000 руб.,—прибывшій изъ Англии въ Черное море 2 сентября.

Главное завѣдываніе судами добровольнаго флота въ Черномъ морѣ (вообще на югѣ) по милостивой просьбѣ Государя Наслѣдника Цесаревича, принялъ на себя главный командиръ Черноморскаго флота генераль-адъютантъ адмиралъ Н. А. Аркасъ.

Въ письмѣ отъ 1 октября 1878 года, г. Побѣдоносцевъ, между прочимъ сообщилъ адмиралу: „участіе принятое Вами въ дѣлѣ добровольнаго флота для насъ неоцѣнимо и Его Высочеству вполне извѣстно, что безъ участія Вашего и попеченія, мы не знали-бы какъ устроиться съ нашими крейсерами въ Черномъ морѣ.“

Между тѣмъ, здоровье Н. А. Араса пошатнулось, потому, что нельзя было надрывать его безнаказанно чрезвычайно напряженными физическими и нравственными усиліями. Къ несчастію, въ тоже время и единственная дочь ад-

мирала Софія Николаевна, 17-ти лѣтъ, также заболѣла безнадежно. Адмиралъ вынужденъ былъ, по совѣту медиковъ, просить долговременный отпускъ. По этому поводу управлявшій морскимъ министерствомъ генералъ-адъютантъ Лесовскій, въ письмѣ отъ 22 октября 1878 года, сообщилъ Николаю Андреевичу слѣдующее:

„Никто болѣе меня не чтитъ святости отношеній родителей къ дѣтямъ и дѣтей къ родителямъ, но не могу отрѣшиться отъ взгляда, налагаемаго на меня службой и потому рѣшаюсь высказать Вамъ, со всею откровенностью, что удаленіе Ваше на продолжительное время отъ дѣлъ, было бы вообще весьма прискорбно Великому Князю и весьма чувствительно и нежелательно для дѣла, которымъ я имѣю честь завѣдывать,—тѣмъ болѣе, что въ предстоящее теперь пребываніе Государя Императора въ Крыму, Ваше отсутствіе поставило-бы меня въ величайшее затрудненіе; не говоря уже о Вашей опытности для наилучшаго направленія путешествій моремъ Ихъ Величествъ и выбора наиболѣе подходящихъ для этого лицъ,—кто же лучше Васъ можетъ дать Государю полныя и вѣрныя свѣдѣнія касательно ввѣреннаго Вамъ управленія. Повторяю опять: далеко не изъ тѣхъ я, который-бы не понималъ всю неощнимость для отца здоровья дочери, но во первыхъ надѣюсь, что она, Богъ дастъ, далеко не внушаетъ крайняго опасенія и на основаніи этой надежды рѣшаюсь просить Васъ не найдете-ли возможнымъ поручить Вашу дочь заботливости Вашей супруги, въ сопровожденіи одного изъ Вашихъ сыновей, а здѣсь я не премину доложить Государю о Вашей сердечной тревогѣ. Будемъ-же надѣяться мой добрый и многоуважаемый Николай Андреевичъ, что крайность эту отворотитъ отъ Васъ всемилосердное провидѣніе.“



II.

1879 г.

Необходимость спасти жизнь дочери заставила адмирала въ сентябрѣ отправиться за границу. По совѣту медиковъ поселившись въ Санъ-Ремо, Николай Андреевичъ съ семействомъ находился тамъ съ 5 ноября 1878 года по 28 мая 1879 года, но и здѣсь генераль-адъютантъ Н. А. Аргасъ не могъ пользоваться отдыхомъ, потому, что въ декабрѣ 1878 года получилъ изъ морскаго министерства проектъ контръ-адмирала Чихачева о преобразованіяхъ морскаго вѣдомства съ просьбой управлявшаго морскимъ министерствомъ высказать на этотъ проектъ свое мнѣніе.

Въ письмѣ отъ ^{19/31} января 1879 года Н. А. Аргасъ сообщилъ генераль-адъютанту С. С. Лесовскому *буквально слѣдующее*:

„Имѣя въ виду желаніе ваше получить отъ меня мнѣніе по проекту г. Чихачева, исполняю это съ большимъ удовольствіемъ на сколько позволяетъ мнѣ здоровье и спѣшу изложить мои заключенія преимущественно на все относящееся въ проектѣ до Черноморскаго флота и на глав-

ные пункты, касающіеся общей организаціи Русскаго флота, а вмѣстѣ съ тѣмъ, какъ главный командиръ, считаю обязательнымъ для себя представить вашему превосходительству, какъ о современныхъ нуждахъ Черноморскаго флота, такъ и обо всемъ, что слѣдовало-бы дѣлать немедленно для скорѣйшаго сооруженія, крайне необходимой намъ, силы на Черномъ морѣ.

Событія послѣдней войны ясно показали, какъ нуженъ былъ намъ флотъ на Черномъ морѣ, и какъ много, имѣя его, можно было-бы сдѣлать для вѣроятнаго пораженія въ разныхъ мѣстахъ непріятели, а главное для воспрепятствованія ему безнаказанно, массами, во все время войны, перевозить моремъ войска туда, гдѣ онѣ были ему нужнѣе, для усиленія его армій въ Европейской или Азіатской Турціи. Вмѣстѣ съ тѣмъ, имѣя флотъ, можно было-бы съ вѣроятностію рассчитывать на скорѣйшее и лучшее окончаніе войны. Нельзя было не видѣть также, съ какою легкостью Турція создала себѣ, въ короткій срокъ, громадный флотъ, какъ этотъ флотъ господствовалъ на Черномъ морѣ, подходилъ къ нашимъ портамъ и мы ничѣмъ, со стороны моря, не могли препятствовать ему наносить вредъ нашимъ приморскимъ городамъ и берегамъ. Повтореніе подобнаго положенія крайне нежелательно на будущее время, но оно повторится несомнѣнно, если не будетъ приступлено немедленно, съ полной энергіей, къ созданію новаго Русскаго флота на Черномъ морѣ и къ значительному усиленію Балтійскаго, современными судами. Примѣромъ скорого исполненія этого можетъ служить намъ Пруссія, которая систематически создаетъ себѣ флотъ, строго выполняя предначертанную программу.

Что флотъ намъ крайне нуженъ, въ этомъ полагаю противниковъ теперь уже не найдется, какъ равно и въ томъ, что Россія должна имѣть флотъ достойный ея величія, наравнѣ съ хорошо вооруженною арміею. Но какъ исполнить такую задачу, какъ создать такой флотъ? Для этого нужны прежде всего деньги и большія деньги. Способъ, предлагаемый въ запискѣ г-на Чихачева, указываетъ на возможность громаднаго денежнаго сбереженія; но при внимательномъ разсмотрѣннн всей записки, нельзя не видѣть, что средства для этого, избираемыя г-номъ Чихачевымъ, далеко не дадутъ ожидаемаго результата, такъ какъ сокращать все, въ такой степени, положительно окажется невозможнымъ и я весьма сомнѣваюсь, чтобы и по всѣмъ другимъ статьямъ проэкта можно было принять предлагаемыя основанія, безъ явнаго вреда общему дѣлу организаціи флота.

Въ запискѣ подведены цифры, точность которыхъ подвергается большому сомнѣнію. Крайне сожалѣю, что со мною въ Санъ-Ремо нѣтъ необходимыхъ свѣдѣній, для указанія числовыхъ погрѣшностей, вкравшихся въ записку по отношенію къ Черноморскому флоту, но не смотря на это, постараюсь указать на все, что припомню и полагаю, при изложеніи моего мнѣнія на проэктъ г-на Чихачева, ограничится только относящимся до Черноморскаго Управленія и до общихъ мѣстъ проэкта; считаю также своимъ долгомъ высказать мнѣніе мое о необходимости принять, не теряя времени, скорѣйшія мѣры для созданія на Черномъ морѣ силы, способной дѣйствовать противъ Турецкаго флота и недопускать тамъ его господства.

Г. Чихачевъ для указанія громаднаго излишества судовъ, командъ и личнаго состава, принялъ Черноморскій

Флотъ какъ сравнительную единицу, что дѣйствительно выходитъ чрезвычайно рельефно, но не вѣрно, а на основаніи 16-ти лѣтняго своего пребыванія въ Одессѣ и полнаго будто-бы знакомства съ нуждами Черноморскаго флота, онъ находитъ вполне достаточнымъ ограничиться 13 судами; но такъ-ли это? — Сопоставляя цифры необходимаго числа командъ, г. Чихачевъ также впадаетъ въ большую ошибку, какъ равно показанное въ запискѣ наличіе офицеровъ и командъ, выражаетъ небывалое еще за послѣднія 20 лѣтъ число. Вѣроятно для той-же рельефности, взять составъ командъ военнаго времени, въ который вошли: временно присланные изъ Балтійскихъ экипажей, оставленные на службѣ подлежащія увольненію и, сверхъ того, зачисленные безсрочно-отпускные всего Русскаго флота. Мнѣ кажется, что задавшись смѣлымъ рѣшеніемъ такого важнаго вопроса, какъ предлагаемый въ запискѣ, слѣдовало-бы руководствоваться прежде всего истиною и совершеннымъ безпристрастіемъ. Весьма сомнительно также, чтобы г-нъ Чихачевъ былъ знакомъ съ нуждами Черноморскаго флота;—онъ, вѣроятно только по слухамъ знаетъ Николаевскій портъ послѣдняго времени и производительную его силу, такъ какъ не посѣщалъ его и, конечно, только этимъ можно извинить ошибочность его выводовъ, непризнаніе крайне необходимаго удовлетворенія потребностей флота и портовъ и обязательную, для исполненія нуждъ службы, посылку судовъ въ разныя мѣста.

Хотя морскому министерству хорошо извѣстны эти нужды, но я не считаю излишнимъ перечислить все не вошедшее въ расчетъ проекта: 1) четыре плавучія маяка, обозначающіе весьма опасныя для мореплаванія банки и

отмени и необходимость въ пятомъ запасномъ; 2) плавучій докъ; 3) землечерпательная машина; 4) суда, баржи, боты, паровые катера и команды, необходимыя для исполненія разныхъ нуждъ портовъ: Николаевского, Севастопольскаго и Керченскаго, такъ какъ показанныя въ запискѣ: пароходъ „Прутъ“, есть лоцмейстерское судно Азовскаго моря и Керченскаго пролива, а „Инкерманъ“ — Днѣпровскаго и Бугскаго лимановъ и рѣкъ; 5) паровое судно для охраненія и постояннаго надзора за порядкомъ прохода судовъ по вновь прорытому Керченскому каналу; 6) станціонеры въ Новороссійскѣ, Сухумѣ и Батумѣ, по требованію Кавказскаго намѣстника, должны находиться тамъ круглый годъ, а потому къ нимъ слѣдуетъ еще имѣть подсмѣнные суда; 7) въ Галацѣ и въ Греціи, по требованію министерства иностранныхъ дѣлъ, также должны быть станціонеры, но пока вмѣсто Галаца станціонеръ стоитъ въ Сулинѣ; 8) брантвахты въ Керчи, Севастополѣ и Очаковѣ, — всѣ онѣ нужны, пока существующія узаконенія не будутъ отмѣнены или замѣнены другими; 9) не слѣдовало-бы оставить безъ окончанія и производившіяся въ продолженіи 7 лѣтъ, такъ много стоившія и столь необходимыя, промѣрныя работы на Черномъ и Азовскомъ моряхъ, а для нихъ нужно имѣть двѣ паровыя шхуны, до 20 паровыхъ и гребныхъ судовъ и болѣе 200 человекъ команды; 10) укомплектованіе значительнаго числа миноносныхъ лодокъ требуетъ также командъ; а спеціальныя школы, госпитальныя и санитарныя команды, экипажные расходы, караулы, охраненіе портовыхъ судовъ, больные и штрафованные, все это составляетъ весьма значительный расходъ, какъ равно невозможно обойтись и безъ запаса, для замѣны больныхъ и проч. Хотя нѣко-

торыя изъ указанныхъ мною потребностей и могутъ быть удовлетворяемы вольнонаемными людьми, но на уплату имъ понадобится расходовать сумму изъ того-же морскаго бюджета. И такъ, сообразивъ всю численность судовъ, дѣйстви-тельно нужныхъ для Черноморскаго флота, оказывается, что даже имѣемыхъ теперь судовъ недостаточно, какъ равно для укомплектованія ихъ и исполненія всего указаннаго. Бывшій до войны составъ двухъ Черноморскихъ экипажей, также будетъ недостаточенъ, такъ какъ теперь должны будутъ войти въ расчетъ потребности Батума и Дуная. Вслѣдствіе всего этого, весь расчетъ, показанный въ запискѣ г. Чихачева, на сбереженіе отъ содержанія судовъ и командъ въ Черномъ морѣ въ пользу увеличенія кораблестроенія, не дастъ навѣрное никакихъ ожидаемыхъ остатковъ.

Дѣйствительно, всѣ существующія теперь суда Черноморскаго флота, за исключеніемъ двухъ поповокъ, не боевыя, но всѣ онѣ очень поработали въ прошедшую войну и принесли большую пользу; ихъ было даже совершенно недостаточно для исполненія всѣхъ нуждъ по оборонѣ портовъ: Севастопольскаго, Керченскаго, Одесскаго и Очаковскаго, и я далеко не могъ удовлетворить требованіямъ гг. Начальниковъ оборонъ этихъ портовъ и сухопутнаго вѣдомства, не смотря на то, что вслѣдствіе этой необходимости, пришлось купить у Русскаго Общества пароходства одиннадцать малыхъ пароходовъ, а для боевой цѣли нанять и содержать сперва 5, а затѣмъ, по настоящее время, три большихъ парохода, приспособленныхъ для крейсерства, разныхъ военныхъ цѣлей и военно-транспортной службы, не говоря уже о множествѣ паровыхъ баржъ, въ сущности весьма плохихъ, нанятыхъ у того-же Общества, изъ которыхъ часть

еще по настоящее время содержится на Дунаѣ и у Румелийскихъ береговъ, и уплачивается за нихъ и за большіе пароходы, ежемѣсячно, значительная сумма.

Все это еще болѣе показываетъ на полную недостаточность при Черноморскомъ флотѣ вспомогательныхъ для войны средствъ. Могутъ, конечно, сказать мнѣ, что во время войны потребныя суда всегда найдутся въ Русскомъ Обществѣ парокходства, но морское министерство знаетъ хорошо эту возможность и во что она обходится; при томъ слѣдуетъ-ли рассчитывать на это подспорье? Весьма легко можетъ случиться, что по требованію акціонеровъ общества, произойдетъ ликвидація дѣль, и, въ данную минуту, когда суда будутъ очень нужны, нельзя будетъ имѣть необходимаго. Въ прошедшую войну много приходилось намъ страдать и обходиться тѣмъ, что давали и что можно было найти. Намъ нельзя, въ этомъ отношеніи, брать въ примѣръ Англію; тамъ правительство вполне можетъ рассчитывать, въ каждую минуту, получить или взять въ громадномъ числѣ и суда и людей, однимъ словомъ, все что нужно; тамъ тысячами всегда есть свободныя суда и десятками тысячъ отличныя матросы, моряки, готовые къ услугамъ правительства.

Могутъ еще возразить мнѣ, что на Кавказѣ станціонеры не нужны, такъ какъ Русское Общество парокходства, своими срочными рейсами, можетъ удовлетворить потребностямъ края; но, кто знаетъ Кавказскій берегъ и его порты, тотъ конечно согласится, что срочныя пароходы, по неимѣнію на Кавказѣ закрытыхъ гаваней, могутъ нѣсколько разъ пройти мимо, какъ это весьма часто бываетъ, и не имѣть сообщенія съ портами, а Кавказскому вѣдомству вообще

нужно имѣть всегда въ своемъ распоряженіи, для непредвидимыхъ нуждъ, готовые суда въ портахъ главныхъ управленій береговой линіи. Въ запискѣ говорится, что и брантвахты не нужны, — но существующія правила для надзора за порядкомъ на рейдахъ и за исполненіемъ, съ содѣйствіемъ военныхъ судовъ, карантинныхъ и таможенныхъ правилъ, должны предварительно быть замѣнены новыми правилами, а до того времени отмѣнять брантвахты нельзя. При томъ трудно придумать что либо лучшее для Керченскаго пролива, гдѣ въ продолженіи навигаціи проходитъ болѣе четырехъ тысячъ судовъ, а Керченскій рейдъ, гдѣ по причинѣ мелководія должны останавливаться суда, находится въ весьма далекомъ разстояніи отъ города. Почти тоже можно сказать и объ Очаковѣ. Что-же касается того, что въ Одессѣ, какъ говорится въ запискѣ, нѣтъ брантвахты, то это происходитъ отъ счастливаго положенія карантиннаго порта и гаваней, которыя, можно сказать, находятся внутри города и съ молловъ можно отлично исполнять всѣ морскія, таможенные и карантинныя правила, имѣя одинъ или два паровыхъ катера.

Приходя къ окончательному заключенію по этой статьѣ проекта, можно только сказать: какъ-же это г. Чихачевъ полагаетъ двумя судами удовлетворить всѣмъ вышеозначеннымъ потребностямъ и назначеніямъ, лежащимъ на Черноморскомъ флотѣ и его управленіи? При этомъ полагаю, будетъ весьма кстати припомнить, сколько разнообразнаго дѣла исполнялось какъ Черноморскими командами, такъ и судами флота, во время минувшей войны, а именно: комплектовались двѣ поповки, два транспорта, 7 активныхъ пароходовъ, 8 брантвахтъ, защищавшихъ минныя загражденія

въ четырехъ портахъ,—12 пароходовъ, находившихся въ тѣхъ-же портахъ при проводкѣ судовъ чрезъ загражденія и исполнявшихъ дѣло постановки минъ по линиямъ загражденій,—11 плавучихъ батарей и баржъ, вооруженныхъ артиллерією; множество миноносныхъ катеровъ; береговыя команды во всѣхъ портахъ, въ значительномъ числѣ, для содѣйствія саперамъ при изготовленіи минъ и постановкѣ ихъ, равно для содѣйствія при вооруженіи сухопутныхъ батарей; двѣ роты, въ числѣ болѣе 200 человекъ, на рѣкѣ Дунаѣ, для устройства мостовъ, для комплектованія пароходовъ и минныхъ катеровъ, плававшихъ по Дунаю; сверхъ того, при Сулинѣ отдѣльный отрядъ пароходовъ, плавучихъ батарей и миноносныхъ катеровъ, ракетныя команды при дѣйствующей арміи; на сухопутныхъ батареяхъ въ Одессѣ и въ Очаковѣ при морскихъ орудіяхъ; при электрическомъ освѣщеніи четырехъ портовъ; при электрическихъ маякахъ и сигнальныхъ телеграфахъ и въ разныхъ мѣстахъ по берегамъ Чернаго моря по сигнальной части; на всѣ исключительно морскія потребности въ портахъ, въ большемъ числѣ, по требованіямъ гг. Начальниковъ оборонъ въ Севастополѣ, Керчи, Одессѣ и Очаковѣ, которыхъ даже не могъ удовлетворить, оставляя Николаевъ почти безъ морскихъ командъ и удѣляя съ трудомъ небольшія партіи на производство артиллерійскихъ, минныхъ и ракетныхъ опытовъ, на изготовленіе снарядовъ, на вооруженіе новыхъ миноносныхъ лодокъ и проч. и проч. Вѣроятно весьма многое я пропустилъ здѣсь, но могу положительно сказать, что вездѣ удовлетворялись всѣ нужды по возможности, въ ограниченномъ числѣ и не смотря на крайнюю разнообразность занятій морскихъ командъ, во всю минувшую войну, онѣ съ отличіемъ и достоинствомъ исполняли все и заслужили общую признательность начальствующихъ лицъ.

Никакъ не могу я признать указанія сдѣланнаго въ запискѣ, что Черноморскія команды портятся отъ службы на мелкихъ судахъ флота; напротивъ, постоянно слѣдя въ этомъ отношеніи, въ продолженіи восьми лѣтъ, я нахожу, что онѣ очень развиваются сравнительно даже съ старымъ прошлымъ временемъ и дѣлаются весьма способными на всѣ назначенія. Примѣръ прошедшей войны и исполненныя командами разнообразныя занятія, исчисленные выше, свидѣтельствуютъ это вполне.

Мысль, предполагаемая въ проектѣ относительно раздѣленія флота на дѣйствующій и резервный, для Балтійскаго флота имѣетъ еще нѣкоторое примѣненіе и это не такъ давно существовало почти въ такой формѣ; для Черноморскаго-же совершенно нѣтъ надобности, здѣсь хочу я сказать только о несомнѣнномъ вредѣ для судовъ вообще, оставлять ихъ на долго въ гавани. Вооруженіе и изготовленіе судна по всѣмъ частямъ, равно окраска и проч., обновляютъ его и прибавляютъ ему жизни, а потому производить это чрезъ годъ, много чрезъ два, чрезвычайно полезно и важно, въ отношеніи всегдашней полной готовности судна. вмѣстѣ съ тѣмъ, никакой тщательный присмотръ порта не можетъ сравниться съ наблюденіемъ командира, настоящаго хозяина судна, а потому передачу порту судна, безъ оставленія на немъ командира, я не считаю мѣрою рациональною, не говоря уже о томъ, что сохраненіе для судна командира, вполне изучившаго его въ малѣйшихъ подробностяхъ, весьма важно при внезапномъ требованіи изготовленія флота, или когда встрѣтится отдѣльная спѣшная надобность въ этомъ суднѣ. Всякій новый командиръ, офицеры и команда, хотя сдѣлавшія много кругосвѣтныхъ плаваній, будутъ весь-

ма затруднены знакомствомъ съ нимъ, а слѣдовательно и скорымъ изготовленіемъ, не говоря уже о необходимости немедленнаго вступленія въ бой, между тѣмъ какъ для бывшаго командира, съ его офицерами и командою, полная военная способность судна возстановилась-бы послѣ нѣсколькихъ дней ученія.

Не должны-бы, по моему мнѣнію, имѣть мѣста въ составѣ флота суда предлагаемая въ проектѣ подъ названіемъ „Броненосныхъ судовъ для обороны.“ Каждый хорошій броненосецъ, годный для эскадреннаго боя, будетъ также дѣйствителенъ и для обороны каждаго порта, если обстоятельства заставятъ его временно оставаться или скрываться въ портѣ, откуда онъ всегда можетъ и долженъ воспользоваться первою возможностью выйти въ море и нанести непріятелю вредъ. Имѣть-же цѣлую эскадру броненосныхъ судовъ съ тѣмъ только, чтобы стоять подъ прикрытіемъ батарей, будетъ-ли полезно? и не лучше-ли, въ такомъ случаѣ, усиливать сухопутныя батареи числомъ орудій, калибромъ ихъ и броней? Для Черноморскихъ портовъ: Севастополя и Керчи, а также для Батума, если существующія батареи его окончательно будутъ вооружены сильною артиллеріею, я положительно не признаю нужнымъ имѣть броненосныя суда для обороны, за исключеніемъ уже готовыхъ двухъ поповокъ, которыя могутъ быть употреблены для защиты фарватера въ Очаковѣ, между батареями: Морскою и Очаковскою № 1-й. Что-же касается до защиты Одессы, то я полагаю-бы оставлять ее совершенно безъ всякаго вооруженія, такъ какъ тамъ заключаются интересы, преимущественно, иностранные и ихъ капиталы такъ велики, что непріят-

тель едва-ли вздумаетъ предпринимать что либо противъ Одессы, видя ее невооруженною.

Въ возможность эскадренныхъ боевъ, при настоящемъ состояніи броненосныхъ флотовъ и столь большомъ разнообразіи судовъ, позволительно крайне сомнѣваться, въ особенности-же, на такую возможность, намъ долго еще не придется рассчитывать. Но желательно только, чтобы теперь, при рѣшеніи вопроса о томъ, какую создавать намъ противодѣйствующую морскую силу и въ какихъ размѣрахъ она должна быть, было-бы принято правиломъ, не строить суда броненосныя для обороны, такъ какъ это было-бы большою, дорого стоящею, ошибкою.

Не думаю также чтобы броненосная эскадра могла съ успѣхомъ бомбардировать, или уничтожить сухопутныя батареи, которыя могутъ имѣть такую-же броню, столь-же отличныя орудія и, даже болѣе сильнаго калибра, чѣмъ судовыя, сверхъ того могутъ имѣть еще превосходныя, большаго калибра, мортиры, испытанныя нами, въ минувшую войну, на нашихъ крейсерахъ и броненосныхъ плотяхъ, дѣйствіе которыхъ оказалось превосходнымъ, а съ берега конечно будетъ еще лучше, вѣрнѣе и весьма опасно для непріятеля. При этомъ нельзя не сказать, что увеличеніе числа и величины орудій на сухопутныхъ батареяхъ, можетъ быть безгранично, не трудно, а по цѣнности несравненно дешевле, чѣмъ постановка такихъ-же орудій на броненосныхъ судахъ.

Всѣ условія веденія морской войны, должны очень измениться еще вслѣдствіе употребленія минъ для загражденія портовъ. Прошедшая война много представила примѣровъ дѣйствительности минныхъ загражденій, а несомнѣнное

усовершенствованіе ихъ и приведеніе въ лучшую систему, какъ минированія мѣстностей, такъ и содержанія ихъ въ такой исправности и съ такими приспособленіями, чтобы работа эта, въ данную минуту, могла быть исполнена скоро и удобно, дадутъ могучую, грозную силу въ руки обороняющагося, а вмѣстѣ съ тѣмъ, значительно умаляютъ и все значеніе силъ броненосныхъ эскадръ.

Останавливаясь пока на этомъ, я позволяю себѣ сдѣлать небольшое отступленіе, указавъ на необходимость передачи въ морское вѣдомство миннаго загражденія портовъ. Только при этомъ можно быть увѣреннымъ, что каждый портъ, со своими командами матросовъ, судами для этого приспособленными и морскими минерами, не подверженными вліянію морской болѣзни, будетъ въ состояніи производить эти работы отчетливо, скоро и удобно. Какъ близко стоявшій въ продолженіи минувшей войны къ этому дѣлу и видѣвшій въ какомъ состояніи были всѣ минные склады и приспособленія для постановки минъ, я положительно утверждаю, что, собственно чрезъ это, равно какъ и чрезъ неумѣнье и непривычку обращенія съ морскими средствами на шлюпкахъ и пароходахъ, саперные офицеры и ихъ команды исполняли эти работы крайне медленно, долго и неудовлетворительно. Только содѣйствіемъ, во всѣхъ портахъ, со стороны нашихъ минныхъ офицеровъ, минеровъ и матросовъ, дѣло это еще кое какъ двигалось, но неумѣстное, въ военное время, соперничество, производило между ними значительный разладъ, крайне нежелательный для будущихъ подобныхъ работъ, при наступленіи войны, или во время военныхъ дѣйствій, а потому, вообще, организованіе минныхъ командъ въ портахъ, при морскомъ вѣдомствѣ, будетъ

благою мѣрою для дѣйствительной охраны портовъ и собственно для новаго миннаго дѣла. Переводъ при этомъ въ морское вѣдомство, нѣкоторыхъ изъ саперныхъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ, находящихся теперь при этомъ дѣлѣ, не можетъ конечно, ни чему повредить или препятствовать и, будетъ даже полезенъ, тѣмъ болѣе, что составъ минныхъ офицеровъ у насъ пока не великъ и на это дѣло не былъ рассчитанъ. Полагаю даже, что и въ экономическомъ отношеніи, передача миннаго дѣла огражденія портовъ, въ морское вѣдомство, будетъ гораздо выгоднѣе для правительства, такъ какъ не понадобилось-бы дѣлать устройствъ для храненія минъ, разныхъ къ нимъ принадлежностей, равно для пирокселина и проч. въ двойномъ числѣ, т. е., для морской и сухопутной частей отдѣльно, не говоря уже о томъ, что морскія средства въ портахъ будутъ всегда къ услугамъ дѣлу миннаго загражденія портовъ, если оно будетъ составлять его прямую обязанность.

Обращаясь окончательно къ вопросу броненоснаго флота, подъ названіемъ предлагаемымъ въ проектѣ, „Броненосцы для эскадреннаго боя“ и „Броненосцы для обороны“ и признавая послѣдніе, какъ упомянуто выше, совершенно не нужными для Черноморскаго флота, я полагалъ-бы не имѣть ихъ и въ Балтикѣ. Полный-же составъ, вновь построенныхъ хорошихъ современныхъ судовъ, раздѣлять на двѣ части и посылать въ море, по очереди чрезъ годъ, въ продолжительное, отъ 9 до 10 мѣсяцевъ, даже на всегда въ заграничное, плаваніе, со своими командирами, офицерами и командами. Тогда плавающія суда будутъ составлять дѣйствующій флотъ, а остальные, находящіеся въ гавани, могутъ пожалуй считаться резервомъ, который въ свою очередь,

т. е. въ слѣдующемъ году, со своими командирами, офицерами и командами долженъ также проплавать опредѣленное время и затѣмъ, разоружившись, быть въ полной исправности и готовности, въ самое непродолжительное время, опять вооружиться и, если потребуется, вступить немедленно въ бой съ непріятелемъ, что они, только при такихъ условіяхъ и указанномъ порядкѣ, будутъ въ состояніи хорошо исполнить, имѣя уже выученную и приготовленную команду и зная хорошо свои суда. Никакая, конечно, система резервовъ, предлагаемая въ проектѣ г. Чихачева, со сдачею судовъ къ порту и съ назначеніемъ новыхъ командировъ, офицеровъ и командъ, не можетъ никогда дать такого важнаго результата всегдашней готовности флота. Порядокъ, предлагаемый въ проектѣ, существуетъ въ Англии, флотъ которой потому никогда и не можетъ быть такъ скоро приведенъ въ готовность. Кто не знаетъ съ какими затрудненіями въ Англии готовятся вообще къ кампаніи суда, и чрезъ сколько времени суда эти могутъ назваться исправными и готовыми для боя? Я много разъ былъ свидѣтелемъ большой неурядицы на англійскихъ судахъ, послѣ даже нѣсколькихъ мѣсяцевъ кампаніи и слышалъ не разъ жалобы ихъ командировъ. Полагаю, что намъ не слѣдовало-бы брать примѣръ съ худшаго.

Относительно избранія порта, чтобы резервъ, какъ равно и дѣйствующія суда, не смотря на зимнее время, не могли остаться во льдахъ бездѣйствующими, нужно только прійти къ убѣжденію, что Кронштадтъ не есть единственный портъ Балтійскаго флота. Для Чернаго-же моря, лучше Севастополя конечно не слѣдуетъ искать.

Предлагаемый въ проектѣ резервный флотъ, состоящій

изъ судовъ способныхъ плавать только у береговъ и стоять подъ прикрытіемъ батарей, положительно будетъ обремененіемъ бюджета, такъ какъ приносимая такого рода судами польза, будетъ всегда весьма условна и крайне ограничена, между тѣмъ какъ расходы, сравнительно, все таки будутъ очень большіе.

Ежели для нѣкоторыхъ портовъ Балтики оборонительная сила, въ помощь сухопутнымъ батареямъ, нужна, то не лучше-ли обратить сколько нибудь пригодные для того суда, предназначаемыя въ проектѣ въ составъ резервнаго флота, плавучіе батареи, снявши съ нихъ все парусное вооруженіе, все внутреннее устройство, за исключеніемъ пороховыхъ и бомбовыхъ погребовъ, блиндировать ихъ и въ такомъ видѣ, безъ всякихъ запасовъ, а только съ орудіями, снарядами, порохомъ и средствами для углубленія ихъ посредствомъ напусканія воды и для откачиванія ея, равно средствами для тушенія пожара, оставить ихъ для службы, но не какъ резервъ флота, а единственно какъ плавучія батареи, которыя въ такомъ видѣ, въ случаѣ надобности, можно комплектовать и приходящими изъ продолжительнаго отпуска командами и резервными офицерами, и даже сухопутными артиллеристами, и ставить эти батареи на избранныя для обороны мѣста.

Машины для такихъ судовъ тоже бесполезны и потому ихъ слѣдовало-бы снять. Въ мирное время, всѣ эти суда могли-бы храниться портомъ, на подобіе того, какъ предлагается это въ проектѣ для резервнаго флота.

Остальныя суда, отслужившія свои годы и негодныя даже для этой службы, слѣдовало-бы теперь же совершенно уничтожить, а годный еще матеріаль употребить на построй-

ку современныхъ судовъ. Не подлежитъ сомнѣнію, что оборона портовъ чрезъ это нисколько не потеряетъ, такъ какъ конечно весьма плохую охрану могутъ вообще представить рекомендуемыя въ проектѣ старыя суда, хотя и въ полномъ вооруженіи, но стараго типа, имѣющія весьма тонкую броню и весьма плохой ходъ, противъ непріятельскаго флота, который, вѣроятно будетъ состоять изъ отличнѣйшихъ современныхъ судовъ, для которыхъ мы и должны исподволь готовить также свою современную морскую силу.

Окончательно могу сказать, что предлагаемая мною система для обороны, вмѣсто содержанія безъ пользы громаднаго числа судовъ, подъ названіемъ резервнаго флота, дастъ въ пользу постройки новыхъ судовъ сбереженіе несравненно значительнѣе, во всѣхъ отношеніяхъ, указаннаго въ проектѣ г. Чихачева на стр. 14 его записки.

Броненосные и не броненосные крейсера, обладающіе громаднымъ ходомъ 16 и 18 узловъ, я нахожу весьма полезными и практичными, какъ для Черноморскаго, такъ и для Балтійскаго флотовъ. Настоящее затруднительное финансовое положеніе нашего отечества и политическое его положеніе въ отношеніи Европейскихъ державъ, указывающее на полную возможность противъ насъ коалиціи, при которой нельзя даже приблизительно сообразить, какую намъ нужно создавать морскую силу для борьбы противъ всѣхъ, требуетъ пока только скорѣйшей, немедленной постройки такихъ судовъ, сооруженіе которыхъ можетъ быть произведено скоро, дешево и быть весьма опаснымъ непріятелю, и если оно будетъ въ большомъ числѣ, въ видѣ крейсеровъ для океанскаго плаванія и также крейсеровъ для Чернаго моря, то такой силы намъ будетъ пока достаточно. О коль-

зѣ крейсеровъ для океана такъ много было говорено и напечатано, что я считаю излишнимъ распространяться объ этомъ предметѣ; о пользѣ-же какую могутъ принести такіе крейсера-корветы для Чернаго моря, можно указать на недавній примѣръ послѣдней войны, во время которой, взятые у Русскаго Общества пароходства коммерческіе пароходы: „Веста“, „Константинъ“, „Владиміръ“ и „Россія“, наскоро вооруженные, снабженные на сколько оказалось возможнымъ для военной цѣли и обладающіе ходомъ только 10—12 узловъ, могли подъ командою своихъ доблестныхъ командировъ, такъ успѣшно дѣйствовать. Легко представить себѣ, что можно будетъ дѣлать съ настоящими крейсерами, имѣющими 16—18 узловъ хода, отлично вооруженными сильной современной артиллеріей, минами, миноносными катерами и командуемые такими-же бравыми, избранными изъ всего состава флота офицерами, и конечно не очередными, какъ предлагается въ проектѣ.

Не придавая большаго значенія бронѣ на судахъ этого типа, я того мнѣнія, что эта излишняя тяжесть, обременяющая и портящая суда, выгодна только для извѣстныхъ фирмъ Англія и вѣроятно весьма скоро будетъ оставлена всѣми. Крейсеръ-корветъ, раздѣленный на возможно большое число переборокъ и клѣтокъ въ трюмѣ, съ хорошо приспособленными водокачательными средствами, будетъ гораздо болѣе безопасенъ отъ потопленія непріятельскими ядрами и минами. Для этихъ судовъ также полезно много плавать, но чтобы постановить обязательное круглый годъ плаваніе, какъ это въ проектѣ указывается даже для Черноморскихъ яхтъ, я не считаю особенно нужнымъ и полагаю, что для этихъ судовъ, будетъ полезенъ тотъ-же порядокъ, который

выше мною указанъ для дѣйствующихъ эскадръ, т. е. раздѣленіе ихъ на двѣ части и плаваніе около 9 — 10 мѣсяцевъ, по очереди чрезъ годъ, — для Балтійскихъ преимущественно въ океанѣ и заграницею, съ цѣлью изученія крейсерской службы и необходимаго знакомства съ портами, причемъ слѣдовало-бы, по возможности, дѣлать эти плаванія не эскадрами, а отдѣльными, — для Черноморскихъ-же, точно такія плаванія по портамъ Чернаго моря и, сверхъ того, ежегодно посылать по одному корвету въ Китай, Японію и въ наши Сибирскіе порты съ такимъ расчетомъ, чтобы все ихъ плаваніе, съ возвращеніемъ обратно въ Черное море, ограничивалось не болѣе какъ двумя годами. Все это, принося большую пользу для практикованія офицеровъ и командъ въ отношеніи изученія портовъ и той именно дѣятельности, которая предстоитъ всѣмъ этимъ судамъ въ военное время, будетъ, относительно срока плаванія, вполне достаточно, сравнительно съ указываемымъ въ проектѣ, не утомительно для служащихъ, и расходы будутъ значительно менѣе; эта послѣдняя статья въ особенности имѣетъ большое значеніе, такъ какъ на содержаніе судовъ и командъ, при заграничныхъ плаваніяхъ, приходится вообще переводить безвозвратно, громадныя суммы русскимъ золотомъ.

Находя въ настоящее время единственно полезнымъ для Чернаго моря имѣть большое число такихъ корветовъ, построенныхъ изъ стали, съ большимъ числомъ переборокъ и клѣтокъ для безопасности во время боя, вооруженныхъ хорошо артиллерією, минами, миноносными катерами и имѣющими устройство быть затопляемыми на сколько потребуется и скоро поднятыми посредствомъ хорошо приспособленнаго откачиванія воды, корветы эти я нахожу въ осо-

бенности полезными еще потому, что сооруженіе ихъ и для Чернаго моря можетъ быть также исполнено весьма скоро, не будетъ стоить дорого, а между тѣмъ они будутъ служить страшную грозу для турецкаго флота и никогда не могутъ находиться въ опасности, такъ какъ, вслучаѣ крайности, они немедленно могутъ скрываться на время въ портахъ: Севастополѣ, Керчи, Очаковѣ, Батумѣ, имѣющихъ сильныя укрѣпленія, а затѣмъ, пополнивши свои запасы, опять выходить въ море для дѣйствія, что имъ всегда будетъ легко, обладая значительнымъ превосходствомъ въ скорости хода.

Я прихожу еще къ заключенію, не слѣдуетъ-ли намъ для Балтійскаго флота выждать нѣсколько постройкою большихъ броненосцевъ, пока установится болѣе правильный взглядъ на большія броненосныя суда, на пользу, которую можно извлекать изъ нихъ въ нашемъ положеніи, при такой значительной, около пяти милліоновъ руб. за каждый, затратѣ денегъ, необходимыхъ для ихъ постройки, — пока выработаются опытомъ болѣе сообразныя типы, такъ какъ въ настоящее время о пользѣ ихъ существуетъ большое колебаніе въ мнѣніяхъ практичныхъ людей Европы.

Не могу не сказать также, что г. Чихачевъ весьма ошибается, находя, что настоящее время для постройки 5-ти милліонныхъ броненосныхъ судовъ есть наилучшее и что типы „Inflexible’a“ „Agamemnon’a“ представляютъ совершенство, далѣе котораго не слѣдуетъ уже ничего искать и желать; я-же держусь другаго мнѣнія и скажу, что морское министерство наше, въ отношеніи постройки большихъ броненосцевъ, поступало пока совершенно правильно, не гоняясь за измѣняющимися типами и не затрачивая громадныхъ капиталовъ на постройки такихъ судовъ, которыя,

какъ оказывается теперь, послѣ непродолжительнаго существованія, уже составляютъ и будутъ составлять истинную тягость тѣмъ Европейскимъ державамъ, которыя сдѣлали на ихъ постройку такія поспѣшныя и большія затраты.

Слѣдуетъ также отдать полную справедливость нашему морскому министерству и за его рѣшеніе и заботы по устройству въ портахъ большихъ мастерскихъ и заводовъ, за постоянное ихъ улучшеніе и увеличеніе, за поддержку частныхъ заводовъ заказами, за поддержку своего національнаго матеріальнаго производства; все это составляетъ вѣрные задатки для будущаго самостоятельнаго судостроенія у себя дома, гдѣ все уже готово и опытомъ доказана возможность производства большихъ работъ. Ежели иногда результаты выходили плохи, какъ на примѣръ съ корветомъ „Крейсеръ“ и нѣкоторыми другими судами, то это нужно отнести единственно къ неудачно избираемымъ типамъ и большому довѣрію заводамъ и лицамъ, имѣющимъ мало опытности и авторитета.

Мнѣ кажется, что у насъ существуетъ недостатокъ только въ дѣльныхъ высшихъ спеціалистахъ, нужно также болѣе сообразоваться съ испытанными образцами въ Англіи и другихъ мѣстахъ и, отстраняя всякое самолюбіе, усвоивать ихъ себѣ цѣликомъ; тогда, я увѣренъ, что отличные результаты будутъ несомнѣнны. Ежели въ настоящее время наши заводы и въ особенности Николаевскій портъ, страдаютъ, по неимѣнію хорошихъ мастеровъ по разнымъ главнымъ спеціальностямъ дѣла постройки судовъ и механизмовъ, а также по неимѣнію хорошихъ указателей, о чемъ ежегодно представляется мною въ подаваемыхъ г. управляющему морскимъ министерствомъ отчетахъ, то дѣйствитель-

но теперь, при неимѣніи работъ въ Англіи и критическомъ тамъ положеніи заводовъ, самое лучшее время запастись такими во всѣхъ отношеніяхъ отличными личностями, которыя передадутъ нашимъ мастеровымъ всѣ секреты хорошаго производства работъ и уже не будетъ подлежать малѣйшему сомнѣнію, что по образцамъ, которые могутъ быть немедленно выписаны, въ формѣ единичныхъ лучшихъ экземпляровъ готовыхъ судовъ, постройка пойдетъ у насъ совершенно правильно и успѣшно, и вѣроятно даже далеко не такъ дорого, какъ показано въ проектѣ, съ цѣлью убѣжденія въ необходимости строить все за границу, что будетъ, повторяю, положительнымъ несчастіемъ для Россіи и навѣрно убьетъ возродившееся у насъ производство такихъ работъ, потребуетъ постояннаго значительнаго перевода милліоновъ рублей золотомъ за границу и поставитъ насъ въ будущемъ въ полную зависимость отъ иностранцевъ, которымъ будетъ дѣйствительно дѣлать этимъ большое благодѣяніе и поддержку, въ особенности въ такое время какъ теперь, но вполне себѣ во вредъ и разореніе.

Въ мастеровыхъ у насъ недостатка нѣтъ и не будетъ; я убѣждался въ этомъ не разъ опытомъ на дѣлѣ, когда приходилось производить въ Николаевскомъ портѣ разныя спѣшныя работы.

Весьма легко будетъ привлекать превосходныхъ мастеровыхъ даже съ Урала и другихъ заводовъ, гдѣ они въ изобиліи и безъ затрудненія съ полною охотою пойдутъ къ намъ, ежели будутъ увѣрены что ихъ не прогонять чрезъ годъ, два, за неимѣніемъ работъ. Примѣръ заводчиковъ Юза, Пастухова и другихъ, долженъ быть весьма поучителенъ для насъ;—привлекли-же они, съ дальнихъ мѣстъ, не одну

тысячу отличныхъ мастеровыхъ, устроили для нихъ дома, церкви, базары, почты, электрической телеграфъ, въ мѣстахъ пустынныхъ, и теперь мастеровые эти живутъ тамъ въ полномъ довольствѣ, чему я былъ личнымъ свидѣтелемъ. Отчего-же имъ можетъ быть хуже въ Николаевѣ, гдѣ все условія конечно еще лучше.

Нужно вообще твердо помнить *непреложную истину*, что разрушать сдѣланное легко, а создать очень трудно. На этомъ основаніи я позволяю себѣ сказать слѣдующее: морское министерство, пришедшее опытомъ прежнихъ лѣтъ къ убѣжденію въ необходимости, для избѣжанія въ будущемъ разныхъ значительныхъ неудобствъ, имѣть полную самостоятельность въ производствѣ всего нужнаго для снаряженія своего флота и для сбереженія громадныхъ суммъ золота дома, достигло наконецъ желаемого, сдѣлавши для этого большія затраты и поддерживая даже субсидіями и обѣщаніями частные заводы; неужели теперь, когда наступило время пользоваться достигнутыми результатами, оно должно бросить все, ради предлагаемыхъ въ проектѣ соображеній, точность которыхъ не можетъ быть даже признана безупречною, и снова перейти къ прежнему безотрадному зависимому положенію, обрекая вмѣстѣ съ тѣмъ, какъ заводы и адмиралтейства морскаго вѣдомства, такъ и много частныхъ заводовъ, уже приспособленныхъ для дѣла броненоснаго судостроенія и механизмовъ, на дѣланіе, какъ предлагается въ проектѣ (стр. 11), машинокъ для подъема якорей, для вращенія башенъ, пожарныхъ и трюмныхъ помпъ и вообще на такія работы, которыя за границу производятся обыкновенно на самыхъ незначительныхъ заводахъ.

Сравнительная цѣнность постройки судовъ у насъ и

въ Англии, показанная въ запискѣ г. Чихачева, подлежитъ точнѣйшему разсмотрѣнію и повѣркѣ; что-же касается до цифръ, тамъ-же показанныхъ на цѣнности желѣза въ Николаевскомъ портѣ то, сколько могу припомнить, такой поразительной разницы не было никогда; можетъ быть, при какомъ нибудь случаѣ экстренной покупки нѣсколькихъ пудовъ, цѣна листового желѣза и доходила до такой цифры, но при обыкновенныхъ обстоятельствахъ это далеко не такъ. Равно слѣдовало-бы пояснить, въ какое время и при какихъ обстоятельствахъ въ Одессѣ на складахъ, существовала такая низкая цѣна на Англійское желѣзо, такъ какъ, конечно, здѣсь не можетъ быть и рѣчи о томъ желѣзѣ, которое Русское Общество пароходства привозитъ изъ Англии на своихъ пароходахъ для собственныхъ работъ и исполняемыхъ заказовъ, *безплатно*, съ разрѣшенія правительства, которое давая обществу эту льготу, въ первомъ его уставѣ требовало, чтобы оно, послѣ четырехъ лѣтъ своего существованія, производило постройку нужныхъ ему пароходовъ на собственной верфи въ Севастополѣ, что, къ крайнему сожалѣнію до сихъ поръ не исполняется; впрочемъ, лѣтъ 10-ть тому назадъ, была построена одна паровая шкуна, между тѣмъ какъ средства завода, устроеннаго на мѣстѣ данномъ обществу отъ морскаго вѣдомства, весьма достаточны для значительнаго судостроенія, но общество, по видимому, предпочитаетъ дѣлать для себя заказы за границу.

Слѣдуетъ конечно примириться съ тѣмъ, что цѣнность матеріаловъ и постройка судовъ вообще будетъ стоить у насъ нѣсколько дороже, можетъ быть въ началѣ и работы будутъ производиться медленнѣе, но все это должно быть только въ началѣ. Мы должны помнить, что у насъ на югѣ,

не говоря о сѣверѣ, устроены уже заводы, поддерживаемые правительствомъ и ожидающіе только заказовъ; должны помнить, что есть не тронутые еще отличные залежи магнитной руды и даже весьма близко Николаева. Затѣмъ, отчего намъ не дѣлать также скоро и хорошо какъ иностранцы? Развѣ русскій человѣкъ менѣе способенъ? Дайте ему хорошія средства для работы и хорошихъ указателей; введите ту-же организацію работъ, какъ въ Англии; платите хорошо и своевременно, не обижайте своихъ несправедливостью и вѣрьте, что они ни въ чемъ не уступятъ иностраннымъ рабочимъ. За примѣромъ не далеко ходить: построили-же мы въ послѣднее время въ Николаевѣ скоро и хорошо яхту „Ливадія“, поповку „Вице-Адмиралъ Поповъ“, большую желѣзную паровую шхуну, съ приспособленіями для выпусканія минъ Уайтхеда, собрали и достроили съ такой-же скоростью поповку „Новгородъ“, землечерпательную машину, плавучій кранъ и докъ въ четырехъ громадныхъ частяхъ;—какъ-же сомнѣваться въ возможности дальнѣйшаго производства еще большихъ работъ въ Николаевскомъ портѣ, для созданія Черноморскаго флота? Про Балтійскіе-же заводы, казенные и частные, я не говорю; они давно уже доказали свою способность строить большія прекрасныя суда.

Окончательный мой выводъ, относительно скорѣйшаго сооруженія Черноморскаго флота, заключается въ слѣдующемъ предложеніи: заказать немедленно въ Англии, хотя тѣмъ-же гг. Самьюдъ и Пенну, которымъ предлагаетъ г. Чихачевъ (и которыхъ я также знаю съ 1856 года, по сдѣланнымъ имъ мною многимъ заказамъ для Русскаго Общества пароходства, при учрежденіи его), *одинъ корветъ изъ стали*, въ полномъ составѣ, по образцу лучшаго изъ Ан-

гійскихъ корветовъ-крейсеровъ этого типа, съ 18 узловымъ ходомъ и со всѣми новѣйшими улучшеніями; чертежи его и машины, равно всѣ детальныя данныя, для постройки у насъ совершенно такихъ-же корветовъ и машинъ, должны быть выговорены контрактомъ и высланы въ Николаевъ, безъ замедленія, или никакъ не позже мѣсяца по подписаніи контракта. Черезъ 18 мѣсяцевъ, этотъ корветъ долженъ прибыть въ Николаевъ, въ совершенной готовности и послужить полнымъ образцомъ для будущихъ корветовъ, которые будутъ строиться въ Николаевѣ. Одновременно съ заказомъ перваго корвета-крейсера гг. Самьюдъ и Пенну, имъ-же заказать *два корвета и двѣ машины*, совершенно такихъ-же корветовъ, которые должны быть присланы черезъ 12 мѣсяцевъ въ частяхъ въ Николаевъ, съ нѣкоторымъ числомъ хорошихъ мастеровыхъ и механиковъ. Сборка этихъ корветовъ должна начаться немедленно по доставкѣ ихъ, на имѣемыхъ въ Николаевскомъ адмиралтействѣ двухъ большихъ элингахъ, и какъ вообще сборка готовыхъ судовъ производится весьма скоро, то по спускѣ ихъ, чего можно ожидать черезъ 8 мѣсяцевъ, не позже, должна начаться на этихъ-же элингахъ самостоятельная постройка, изъ своихъ матеріаловъ, *двухъ новыхъ корветовъ*. Нужные для этого матеріалы, заказанные нашимъ заводамъ, конечно немедленно по полученіи изъ Англіи выговоренныхъ контрактомъ чертежей, должны уже быть доставлены въ Николаевъ, равно какъ и для слѣдующихъ корветовъ-крейсеровъ, которые, такимъ образомъ, будутъ строиться одинъ за другимъ и дадутъ намъ въ весьма скоромъ времени желаемый флотъ. Слѣдуя изложеннымъ указаніямъ, мы можемъ рассчитывать черезъ два года имѣть три корвета, затѣмъ черезъ каждые *последующіе два года* еще по два корвета, установить проч-

но у себя дома судостроение и производство машинъ, изъ своихъ матеріаловъ и своими мастеровыми. Предлагаая-же для Чернаго моря корветы-крейсера безъ броневаго пояса, я дѣлаю это, кромѣ указанныхъ мною выше причинъ, относительно болѣе дешевой стоимости такихъ корветовъ, еще для скорѣйшаго удовлетворенія насущной потребности Черноморскаго флота. Затѣмъ если, спустя нѣсколько лѣтъ, польза брони не будетъ окончательно отвергнута, можно для слѣдующихъ, послѣ постройки 7 — 9 крейсеровъ, принять образецъ англійскихъ крейсеровъ съ поясною броней, но не съ меньшимъ ходомъ, или-же взять еще лучшіе образцы, которые къ тому времени несомнѣнно выработаютъ опытъ и наука.

Прежде чѣмъ перейти къ обсужденію сдѣланнаго въ проектѣ предложенія о личномъ резервѣ флота, считаю нужнымъ обратить вниманіе и разъяснить неосновательность изложенныхъ въ проектѣ, на стр. 12, доводовъ о томъ, что минувшая война доказала: „что въ Черномъ морѣ мѣстная администрація и военно-морскіе офицеры были слишкомъ мало подготовлены къ крейсерской дѣятельности и, не смотря на близкое сосѣдство, турецкіе порты оказались для офицеровъ Черноморскаго флота краемъ невѣдомымъ; объ ихъ качествахъ, сооруженіи, торговлѣ, пароходныхъ сообщеніяхъ и каботажѣ не имѣлось никакихъ свѣдѣній и лучшимъ командирамъ, имѣвшимъ желаніе дѣйствовать, пришлось прибѣгать къ лоцманамъ, т. е. служащимъ въ Русскомъ Обществѣ пароходства и торговли, не говоря уже о томъ, что переводчиками на военныхъ судахъ были кочегары того-же общества.“ Все это составляетъ тяжкое и совершенно невѣрное обвиненіе, тѣмъ болѣе непростительное г. Чихаче-

вѣ, что, живя въ Одессѣ при Черномъ морѣ, онъ не могъ не знать какъ свободно плавали наши крейсера вездѣ и положительно не могъ знать, какія свѣдѣнія имѣются у меня въ рукахъ, какъ начальствующаго надъ всеми шестью крейсерами, называемыми активными пароходами. Отличные командиры этихъ пароходовъ, не смотря на то, что два изъ нихъ принадлежали къ составу Балтійскаго флота и имъ было-бы извинительно не знать хорошо портовъ Чернаго моря,—никогда не затруднялись въ этомъ отношеніи. Смѣлыя дѣйствія командировъ у непріятельскихъ береговъ и портовъ, днемъ и ночью, и достигнутые блистательные результаты на жалкихъ по своему значенію пароходахъ, доказали ясно, что командиры хорошо знали крейсерскую службу и не нуждались въ указателяхъ. Они имѣли также отличныя руководства въ прекрасной лоціи, имѣемой въ Черномъ морѣ на всѣхъ судахъ флота, о существованіи которой и изложенныхъ въ ней подробностяхъ о берегахъ и портахъ Турціи, надѣюсь знаетъ г. Чихачевъ, а потому можно-ли сказать, что турецкіе порты оказались для офицеровъ Черноморскаго флота краемъ невѣдомымъ—*terra incognita*? Положительно могу сказать, что достойнѣйшіе командиры нашихъ активныхъ пароходовъ не нуждались никогда и не прибѣгали къ лоцманамъ, т. е. служащимъ въ Русскомъ Обществѣ пароходства и потому еще, что ихъ не было на тѣхъ пароходахъ. Сами командиры, имѣя на своихъ судахъ, въ достойныхъ офицерахъ и въ бравыхъ командахъ, отличныхъ исполнителей и помощниковъ, достигли полной славы подвигами ими совершенными. Подвиги эти оцѣнить исторія и никогда и никому не удастся заклеить ихъ, хотя къ этому уже были попытки, позорящія только тѣхъ, кто поддерживалъ и умышленно распускалъ всякіе нелѣпыя, не доброжелательные слухи;

къ крайнему сожалѣнію, то были русскіе моряки и дѣлалось это во время самой войны. Не понимаю, какъ г. Чихачевъ можетъ утверждать, что мы не знали и не имѣли никакихъ свѣдѣній ни о качествахъ, ни вооруженіи, ни о торговлѣ и пароходныхъ сообщеніяхъ, ни о каботажахъ; могу утвердительно сказать, что все это я имѣлъ, зналъ и передавалъ кому находилъ нужнымъ и кому слѣдовало знать объ этомъ; посылалъ пароходы по линіи турецкихъ пароходныхъ сообщеній, въ дни и къ мѣстамъ, гдѣ они должны были проходить. Въ секретныхъ моихъ инструкціяхъ командирамъ активныхъ пароходовъ упоминалось обо всемъ, что было нужно; имъ были розданы и посланы также г. Чихачеву особенно мною собранные совершенно вѣрные и снятые фотографіей чертежи, съ размѣрами вооруженія, артиллеріи и наружнаго вида всѣхъ турецкихъ боевыхъ судовъ,—для ознакомленія съ типами этихъ судовъ и распознаванія ихъ при встрѣчѣ въ морѣ; послалъ такіе-же точно чертежи и всѣмъ другимъ нашимъ командирамъ, плававшимъ тогда въ морѣ, командирамъ поповогахъ, начальникамъ оборонъ портовъ и командовавшимъ въ портахъ и на Дунаѣ отрядами судовъ; однимъ словомъ, не могу признать ни одного изъ указаній, сдѣланныхъ въ запискѣ, за указаніе вѣрное; а послѣднее, въ которомъ говорится, что даже переводчики на военныхъ нашихъ судахъ были кочегары Русскаго Общества пароходства, назову по меньшей мѣрѣ страннымъ. Можетъ быть случайно оно и было, но вѣдь морское министерство не готовитъ намъ переводчиковъ восточныхъ языковъ; по представленію-же моему, г. управляющій морскимъ министерствомъ разрѣшилъ, просимые на наемъ переводчиковъ деньги, и гг. командиры активныхъ пароходовъ, на основаніи этого, нанимали ихъ гдѣ могли и гдѣ

находили, а если можетъ быть и случилось, что на эту должность былъ временно взятъ кочегаръ общества, по невозможности найти другаго и по экстренной надобности въ переводчикѣ, то это доказываетъ только, что на пароходахъ общества въ званіи кочегаровъ, также какъ и въ составѣ командъ, находится очень много чужестранцевъ. Совершенно не понимаю цѣли съ которою г. Чихачевъ ввелъ, въ поданную имъ записку, такія указанія, не имѣющія примѣненія и въ существѣ не вѣрныя, а вмѣстѣ съ тѣмъ меня удивляетъ и то, что онъ позволилъ себѣ въ официальной запискѣ оскорблять администрацію, командировъ и военныхъ офицеровъ Черноморскаго флота, не заслуживающихъ такихъ отзывовъ.

Считаю совершенно умѣстнымъ, для соображеній комисіи разсматривающей проектъ г. Чихачева, указать какую пользу принесъ нашему флоту личный составъ служащихъ въ Русскомъ Обществѣ пароходства во время послѣдней войны. Всѣ наши морскіе офицеры, служившіе въ этомъ обществѣ, хотя и были призваны въ началѣ войны на дѣйствительную службу, но предпочли пріютиться къ Одесской оборонѣ и занимали мѣста преимущественно береговыя въ Одессѣ-же, въ Сулинѣ и около, также на сигнальныхъ береговыхъ постахъ и при штабѣ начальника обороны. Гдѣ же тотъ резервъ, который, на основаніи Высочайше утверденнаго устава общества, оно должно было дать флоту въ военное время? Статья эта остается безъ исполненія и вообще, надо сказать, что составъ военныхъ моряковъ въ такомъ большомъ пароходномъ обществѣ весьма не великъ, собственно еще потому, что многимъ изъ офицеровъ, поступившимъ въ общество и утвердившимъ тамъ свое положеніе, удается

весьма скоро выйти въ отставку, или занимать значительныя береговыя мѣста; командованіе-же пароходами общества большею частью предоставляется вольнымъ штурманамъ и, въ въ громадномъ числѣ, разнымъ выходцамъ, подъ названіемъ славянъ, незнающимъ даже русскаго языка, не русско-поданнымъ, позорящимъ не рѣдко русскій флагъ и націю; нанимаются-же они обществомъ собственно по дешевизнѣ такого элемента и конечно приносятъ нашему русскому мореплаванію только позоръ и вредъ. Какъ жаль, что и въ этомъ случаѣ не достигаются благія желанія правительства, которое для поддержанія и поощренія, дало этому обществу при основаніи его, щедрюю помощь субсидією въ видѣ помилной платы, имѣя цѣлью, какъ мнѣ это хорошо извѣстно и какъ было тогда выражено въ поданной мною запискѣ, получать отъ общества, когда будетъ нужно, резервъ опытныхъ офицеровъ; но прошло болѣе 20 лѣтъ, наступила и кончилась война и результатъ совершенно не оправдалъ ожиданій. Не имѣя при себѣ свѣдѣній, я не могу теперь сказать сколько общество дало намъ въ минувшую войну личнаго резерва, но онъ положительно былъ ничтоженъ, какъ равно и услуги общества пароходами, сравнительно съ тѣмъ громаднымъ, около 40 милліоновъ, пособіемъ, которое дало ему правительство; а сколько можно было-бы имѣть хорошихъ боевыхъ судовъ на эту сумму для русскаго флота? Будемъ вѣрить, что эти милліоны принесли Россіи пользу въ другихъ отношеніяхъ, а теперь, видѣвши на опытѣ все происходившее, я могу только сказать, что морскіе военные офицеры, поступившіе въ коммерческія общества, хотя и пароходныя, весьма скоро усваиваютъ себѣ только коммерческія понятія, развиваясь исключительно въ этомъ направленіи и усваивая себѣ полную антипатію къ военно-морской

службѣ, стыдяся часто своего мундира и отвыкая весьма скоро отъ требованій дисциплины, даже внѣ своихъ коммерческихъ занятій. Принявши все это въ соображеніе, я прихожу къ положительному заключенію, что такой резервъ будетъ для военно-морской службы не только бесполезенъ, но даже весьма вреденъ; онъ будетъ вносить въ службу крайне дурное направленіе и крайне дурной примѣръ для молодыхъ офицеровъ, что къ сожалѣнію имѣетъ даже теперь во флотѣ грустное начало и нужно весьма опасаться его распространенія и дурныхъ послѣдствій. Притомъ, какую опытность принесутъ такіе офицеры на палубѣ военныхъ современныхъ судовъ?—Полную, вредную отсталость, такъ какъ занимаясь погрузкою пшеницы и бакалейныхъ товаровъ, имъ нѣтъ времени слѣдить за усовершенствованіями и нововведеніями на флотѣ и каково вообще можетъ быть положеніе на военномъ бораблѣ такого офицера, долженствующаго занять высшее мѣсто по своему чину и старшинству и получить подъ свое командованіе и распоряженіе младшихъ офицеровъ, конечно болѣе его знающихъ разныя отрасли нашей новой службы и ея современныхъ требованій. Считаю также крайне вреднымъ отпускать на службу въ наши пароходныя общества молодыхъ офицеровъ потому, что ихъ надо считать уже потерянными для пользы своего военного флота, между тѣмъ какъ образованіе ихъ слишкомъ дорого обходится морскому вѣдомству.

Обращаясь къ изложенному въ запискѣ предложенію объ увольненіи офицеровъ въ резервъ, согласно указаній г. Чихачева, я молю Бога, чтобы это несчастіе миновало насъ. Исполненіемъ подобнаго предложенія будетъ окончательно разрушенъ во флотѣ тотъ существующій строй, ко-

торый давалъ намъ по настоящее время, отличныхъ капитановъ и достойныхъ офицеровъ, любящихъ свою службу. Произвести предлагаемый разгромъ очень легко, но результаты его будутъ самые плачевные. Никто не забылъ еще бывшаго увольненія послѣ Крымской войны; памятно, какое ужасное впечатлѣніе оно произвело на всѣхъ служившихъ тогда во флотѣ; перестали даже отдавать дѣтей своихъ въ морское училище и въ морскую службу и какъ долго это продолжалось. Повтореніе подобнаго лишитъ главное морское управленіе довѣрія служащихъ, которымъ нельзя будетъ болѣе рассчитывать на то, что отдающій всѣ свои лучшіе годы и силы морской тяжелой службѣ, не будетъ подъ старость подверженъ опасности остаться, обремененный семействомъ, безъ службы и безъ средствъ къ жизни, — и конечно, совершенно предохранить себя и своихъ дѣтей отъ несчастныхъ послѣдствій такого положенія. Многіе изъ увольняемыхъ въ резервъ лучшихъ офицеровъ (какъ сказано въ проектѣ), чувствуя еще въ себѣ силы и способности, при недостаточности жизненныхъ средствъ, будутъ конечно вынуждены немедленно отыскивать какой либо родъ службы и занятія для увеличенія этихъ средствъ, а разъ поступивши въ какія либо коммерческія общества, безъ сомнѣнія, не возвратятся болѣе къ коронной службѣ и Русскій флотъ будетъ безвозвратно терять лучшихъ офицеровъ, недочетъ въ которыхъ, при требованіи резервовъ вновь на службу, будетъ несомнѣнно громадный и въ данный моментъ, когда хорошіе офицеры будутъ нужны, ихъ не окажется. При томъ мнѣ кажется, что настоящій комплектъ офицеровъ флота нашего совсѣмъ не великъ, что показала намъ прошедшая война; если-же удовлетворить вполнѣ потребностямъ сотни миноносныхъ лодокъ и другихъ, вновь

вошедшихъ теперь въ потребность морской службы спеціальноностей, то едва ли окажется излишекъ въ составѣ корпуса морскихъ офицеровъ. Равно полагаль-бы не трогать, полезный службѣ, составъ офицеровъ корпуса штурмановъ. Что-же касается до предложенія объ уничтоженіи артиллерійскихъ офицеровъ, то мнѣ кажется, что при введеніи теперь у насъ во флотъ такихъ превосходнѣйшихъ, дорого стоящихъ и громаднѣйшихъ калибровъ орудій, на весьма сложныхъ механическихъ станкахъ, слѣдовало-бы даже, каждое такое орудіе со станкомъ, вмѣсто комендора, поручать особому артиллерійскому офицеру и на корпусъ этихъ офицеровъ обратить особенное вниманіе въ отношеніи его научной подготовки, къ совершенно полному изученію своей спеціальности, столь теперь важной, и ни сколько не думать объ уничтоженіи, такъ какъ въ сущности это будетъ, лишь уничтоженіе мундира, а не числа необходимыхъ морской артиллеріи лицъ.

По мнѣнію моему, слѣдовало-бы крѣпко держаться всего имѣемаго состава, даже терпѣть излишекъ въ офицерахъ, давая имъ различныя занятія и средства совершенствоваться въ разныхъ спеціальностяхъ, лишь-бы только сохранить ихъ для службы, не давая при этомъ возможности портиться въ резервѣ и на службѣ пароходныхъ обществъ, а главное не возбуждать неудовольствія и страха, которые суть плохіе проводники для сознательной привязанности и любви къ нашей трудной спеціальности, не такъ легко дающейся всѣмъ и требующей продолжительной опытности, самоотверженія и трудовъ для ея изученія. Вообще вопросъ резерва офицеровъ такъ опасенъ, что слѣдовало-бы чрезвычайно осторожно браться за рѣшеніе его, постоянно помня, что мы

легко можем остаться безъ офицеровъ, рассчитывая на резервъ. Вѣрный-же и полезный резервъ, на который морское вѣдомство можетъ вполне рассчитывать, есть только тотъ составъ офицеровъ, который будетъ всегда состоять на дѣйствительной службѣ.

Предлагаемая въ проектѣ правила приобрѣтенія офицерами чиновъ, по времени совершеннаго ими опредѣленнаго числа кампаній на морѣ, едва-ли могутъ быть такъ удобно примѣнимы на практикѣ, какъ это кажется на бумагѣ и въ особенности для штабъ-офицерскихъ и высшихъ чиновъ флота.

Прочитавши съ полнымъ вниманіемъ и много разъ въ запискѣ тѣ страницы, въ которыхъ г. Чихачевъ указываетъ на пользу резерва и на выручку его крохъ, я останавливаюсь только на увѣренности, что коммисія, рассматривающая проектъ, имѣя единственною цѣлью хорошую будущность и пользу флота, будетъ конечно противъ такой мѣры, которая можетъ весьма скоро разрушить созданное многими десятками лѣтъ и представить невообразимыя затрудненія, если не невозможность исправить испорченное. При этомъ нужно еще имѣть въ виду, что какъ-бы въ матеріальномъ отношеніи не былъ хорошъ флотъ, т. е. суда его, артиллерія, сила и всѣ новѣйшія приспособленія, но весь успѣхъ дѣла въ военное время, для котораго единственно все это устраивается, будетъ вполне зависѣть отъ живой силы управляющей всѣмъ этимъ, т. е. отъ командировъ, офицеровъ и командъ.

Для нѣкотораго уменьшенія числа служащихъ и для очищенія линіи, чтобы двинуть впередъ молодыя силы, я полагаю-бы возможнымъ допустить слѣдующія мѣры, кото-

рыя прошли-бы безобидно для всѣхъ, не произвели-бы общаго неудовольствія и дали-бы, въ смыслѣ сокращенія, хорошіе результаты, а именно: 1) допустить болѣе свободы въ увольненіи отъ службы желающимъ оставить ее; 2) въ безусловномъ увольненіи отъ службы поступающихъ въ парходныя и другія общества, равно желающихъ служить при другихъ вѣдомствахъ, числясь въ спискахъ флота; 3) въ увольненіи отъ службы, безъ малѣйшаго затрудненія, держащихъ себя предосудительно, нетрезво, относящихся къ обязанностямъ службы не съ тѣмъ усердіемъ какъ слѣдуетъ и конечно приносящихъ службѣ не пользу, а вредъ, и наконецъ 4) предложить увольненіе съ пенсіею хотя еще не выслуженной, но могущей обезпечить этихъ лицъ, имѣющихъ весьма слабое здоровье и затрудняющихся плаваніемъ въ морѣ и исполненіемъ обязанностей морской службы, которыхъ вообще не мало и которые терпимы главноначальствующими лицами лишь только потому, что не выслужили срока службы для полученія пенсіи; сами-же собою оставить ее не могутъ, потому что лишатся всѣхъ средствъ къ жизни, съ своими многочисленными (какъ это обыкновенно бываетъ у бѣдныхъ и несчастныхъ) семействами.

Дополнительная уплата такимъ лицамъ къ невыслуженнымъ, или малымъ пенсіямъ, можетъ быть образована изъ особаго, въ родѣ 67 тысячнаго капитала, дающаго въ морскомъ вѣдомствѣ такія благодѣтельныя вспомошествованія. Я увѣренъ, что всѣми предложенными мною мѣрами, списки чиновъ флота значительно очистятся, расходъ на содержаніе уменьшится, а главное — останутся на дѣйствительной службѣ (безъ резерва) только офицеры вполне желающіе служить, любящіе свое дѣло и способные приносить пользу службѣ.

Не имѣя при себѣ свѣдѣній послѣдняго времени относительно резервовъ морскихъ командъ другихъ державъ, я воздерживаюсь выразить какое либо по сему отдѣльное мнѣніе, но не могу не сказать, что на указываемые въ запискѣ г-на Чихачева полезныя резервы командъ и на длинный въ 10 и болѣе лѣтъ срокъ резервной службы, не слѣдуетъ очень рассчитывать. Требованія морской службы не могутъ ни въ чемъ быть сравниваемы съ сухопутной и я вообще возлагаю очень мало надеждъ на полезную службу резервныхъ командъ, судя по тѣмъ безсрочно-отпускнымъ всего Русскаго флота, которые были присланы въ Николаевъ во время послѣдней войны. Въ этомъ числѣ заключались служившіе на Каспійскомъ и Аральскомъ моряхъ, въ Балтійскомъ флотѣ и бывшіе въ кругосвѣтныхъ плаваніяхъ, но вообще, за весьма малымъ исключеніемъ, всѣ они въ высшей степени развращенные, всѣмъ недовольные, потерявшіе всякое понятіе о службѣ и дисциплинѣ, были положительнымъ бременемъ и весьма мало пригодны дѣлу; вмѣстѣ съ тѣмъ они внесли съ собою много элементовъ зла, отъ котораго придется долго лечить наши команды и потому всѣ розовыя надежды на резервъ нижнихъ чиновъ, изложенныя въ запискѣ, едва-ли можно считать практичными. Также не могу не обратить вниманія на одинъ изъ весьма важныхъ выводовъ записки, относительно срока дѣйствительной службы нижнихъ чиновъ, въ которомъ говорится, что будто-бы нижніе чины флота тяготеютъ излишними двумя годами дѣйствительной службы, сравнительно съ срокомъ положеннымъ для сухопутныхъ войскъ, предпочитая долгій срокъ резерва. Совершенно противоположное заключеніе вывелъ я изъ моихъ близкихъ сношеній, частыхъ объ этомъ предметѣ разговоровъ и собираемыхъ мною свѣдѣній и положительно мо-

гу сказать, что каждый матросъ, выходя въ безсрочный отпускъ, если и не тяготится имъ, то считаетъ крайне желательнымъ скорѣйшее прохожденіе времени этого отпуска, для полученія полной отставки, когда уже можетъ считать себя совершенно свободнымъ и заняться чѣмъ ему угодно, не находясь подъ страхомъ быть во всякое время вновь потребованнымъ на службу. Весьма часто, при увольненіи нижнихъ чиновъ въ безсрочный отпускъ, они заявляютъ свое искреннее желаніе оставаться еще три года на службѣ, какъ выражаются, до чистой отставки. Примѣры этому случаются ежегодно и я знаю это, такъ какъ весьма часто они обращаются съ подобными просьбами лично ко мнѣ; но по этому существуютъ особыя правила. Солдаты, на сколько мнѣ также извѣстно, весьма завидуютъ такому преимуществу моряковъ въ отношеніи непродолжительности срока безсрочнаго отпуска.

Постоянное плаваніе боевыхъ судовъ въ продолженіи пяти лѣтъ въ морѣ, я также не признаю полезнымъ для нашихъ командъ. Одного года, много уже двухъ лѣтъ, весьма достаточно, чтобы довести команду до высшей степени совершенства; знаю это по опыту моей продолжительной службы и при томъ нужно еще принять во вниманіе, что нынѣшнія команды поступаютъ во флотъ несравненно болѣе развитыми, служатъ охотнѣе и гораздо скорѣе усваиваютъ себѣ все имъ преподаваемое. Въ примѣръ можно поставить изученіе миннаго, весьма не легкаго дѣла, матросами взятыми изъ фронта, конечно изъ болѣе способныхъ; въ 3—4 мѣсяца они изучали это дѣло въ устроенныхъ мною для сего въ Николаевѣ классахъ, подъ руководствомъ гг. минныхъ офицеровъ, и, выдержавъ экзамень, поступали

на суда сперва въ должности помощниковъ, а потомъ минерами, такъ какъ въ минерахъ вообще чувствовался большой недостатокъ въ минувшую войну и они отлично исполняли свое новое дѣло.

Излишнее, слишкомъ продолжительное пребываніе на судахъ въ плаваніи по морямъ и океанамъ, вполнѣ однообразное, можетъ произвести дѣйствіе совершенно противоположное ожиданіямъ: оно можетъ отвратить отъ службы и заставить наши команды возненавидѣть ее; нужно помнить, что отечество наше не Англія и не Америка, гдѣ родятся на водѣ и свыкаются съ этою стихіею, какъ съ неизбѣжною необходимостью. Хотя наши команды и берутся преимущественно изъ тѣхъ губерній, гдѣ есть большія судоходныя рѣчки, но это не океаны. Качаться въ продолженіи 5 лѣтъ постоянно въ морѣ, подвергаясь почти непрерывному обдаванію морскихъ волнъ, сырости, лишеніямъ, разнымъ неудобствамъ, о которыхъ и помышлять невозможно въ Саратовской, Олонецкой или Херсонской губерніяхъ, — нѣтъ, такими сюрризами безконечно, во всю службу плаванія, нельзя пріохотить къ морю и морской службѣ русскаго человѣка. Не отвергая вообще пользы продолжительныхъ морскихъ плаваній на боевыхъ судахъ и крейсерахъ, я полагаю-бы значительно сократить ихъ и принять порядокъ и срокъ плаванія, какъ указано мною выше, т. е. съ подраздѣленіями, чрезъ годъ и по 9—10 мѣсяцевъ въ году, кромѣ кругосвѣтныхъ, которыя ограничить двухъ-годовымъ плаваніемъ не болѣе, что представится вполнѣ возможнымъ, такъ какъ число корветовъ-крейсеровъ будетъ большое и въ этомъ отношеніи препятствія не встрѣтятся. Вмѣстѣ съ тѣмъ, слѣдовало-бы, ежегодное плаваніе боевыхъ судовъ и корветовъ-

крейсеровъ не дѣлать постоянно за границую, что не принесло-бы вреда, а въ экономическомъ отношеніи было-бы полезнѣе и дало-бы болѣе остатковъ на усиленіе постройки новыхъ современныхъ судовъ для Балтійскаго и Черноморскаго флотовъ.

Заканчивая этимъ изложеніе моего мнѣнія на главные пункты записки г-на Чихачева, мнѣ остается еще, въ виду разсматривающихся предложеній въ ней изложенныхъ и предстоящаго рѣшенія важнаго вопроса по устройству Русскаго флота на новыхъ основаніяхъ, заявить о главныхъ нуждахъ Черноморскаго флота и о возможно скорѣйшемъ сооруженіи необходимыхъ судовъ и средствъ, чтобы не быть опять на Черномъ морѣ, въ случаѣ новой войны, въ такомъ-же непріятномъ положеніи, какъ въ 1877 году.

При невозможности скорого сооруженія на Черномъ морѣ флота равносильнаго Турецкому и еще потому, что для избранія соотвѣтствующаго новаго типа судовъ, въ виду колеблющихся по сему предмету мнѣній, была-бы полезна нѣкоторая выдержка, я нахожу необходимымъ немедленно:

1) Приступить къ заказу и постройкѣ корветовъ-крейсеровъ, какъ изложено мною выше въ этой запискѣ, съ тѣмъ расчетомъ, чтобы чрезъ 6 лѣтъ имѣть 7 такихъ корветовъ, а далѣе продолжать строить такіе же корветы, или другія суда, будетъ уже зависѣть отъ новыхъ соображеній. Слѣдовало-бы, по мнѣнію моему, имѣть 10 корветовъ, чтобы не стѣсняться посылкою ихъ въ кругосвѣтное плаваніе и, сверхъ того, ежегодно имѣть въ плаваніи по 4 корвета.

2) Имѣя въ виду первоначально производить сборку двухъ корветовъ-крейсеровъ на нашихъ элингахъ въ Николаевскомъ адмиралтействѣ, а затѣмъ продолжать самостоя-

тельную постройку такихъ-же корветовъ, необходимо сдѣлать разныя приспособленія для такихъ работъ на сѣверной и южной сторонахъ адмиралтейства. Новыхъ зданій пока не потребуется и, по мнѣнію моему, очень удобно было-бы приспособить для этого броненосную мастерскую и старую котельную, пополнивъ ихъ различными механическими станками, которые слѣдовало-бы выписать, не теряя времени. Нужно также увеличить кузницу на сѣверной сторонѣ, установить тамъ паровой молотъ большаго размѣра. Въ послѣдствіи вѣроятно потребуются, при развитіи работъ, нѣкоторыя временныя мастерскія, или навѣсы, но все это въ небольшомъ числѣ, такъ какъ Николаевское адмиралтейство имѣетъ нѣкоторую подготовку для такихъ работъ. Литейная въ настоящее время передѣлывается и чрезъ годъ можетъ быть въ полномъ ходу.

3) Для усиленія защиты нашихъ портовъ, слѣдуетъ увеличить до 40 число имѣемыхъ миноносныхъ лодокъ, построивъ ихъ по чертежамъ и образцамъ выстроенныхъ двухъ г-мъ Торнкграфтомъ въ Англіи, по заказу разрѣшенному мнѣ г. управляющимъ морскимъ министерствомъ и взятыхъ во время ихъ постройки Англійскимъ правительствомъ. Вотъ еще хорошій примѣръ, доказывающій какъ удобно принять систему непосредственнаго заказыванія судовъ въ Англіи и уничтоженія своихъ заводовъ. Нужно еще знать, что заказъ этихъ лодокъ былъ очень хорошо замаскированъ своею обстановкою и война объявлена не была. Какъ извѣстно эти лодки оказались превосходнѣйшими во всѣхъ отношеніяхъ и теперь считаются лучшими въ Англійскомъ флотѣ. Заказъ вновь такихъ двухъ лодокъ нуженъ намъ для образца, при постройкѣ ихъ въ Николаевѣ и Севастополѣ.

4) Увеличить приспособленіе въ портахъ минъ Уайтхеда и имѣть вездѣ достаточный ихъ запасъ.

5) Приготовить все необходимое для скорого заграждения минами портовъ: Очакова, Севастополя, Керчи, Батума и гдѣ будетъ еще признано нужнымъ

6) Устроить склады минъ въ этихъ портахъ и передать все завѣдываніе по огражденію минами, по охранѣ этихъ загражденій въ военное время днемъ и ночью и по защитѣ вообще въ этомъ отношеніи портовъ, въ руки морскаго вѣдомства.

7) По неимѣнію въ Николаевскомъ портѣ элинговъ, гдѣ можно было-бы строить, кромѣ предполагаемыхъ мною корветовъ-крейсеровъ, по два за одинъ разъ, еще суда второстепенныя, для исполненія лежащихъ на Черноморскомъ флотѣ обязательствъ, изложенныхъ мною выше и въ виду того, что большая часть существующихъ теперь шхунъ и транспортовъ пришли въ совершенную негодность, слѣдовало-бы, находящіяся теперь въ рукахъ Черноморскаго вѣдомства пароходы: „Константинъ“, „Веста“ и „Владиміръ“ купить у Русскаго Общества пароходства. Вѣроятно въ счетъ уплаты опредѣленной за нихъ цѣнности, должна будетъ войти сумма, уже уплаченная обществу, по мѣсячно, за все время нахождения этихъ судовъ у насъ и потому можно рассчитывать, что они обойдутся намъ дешево. Хотя „Владиміръ“, „Константинъ“ и „Веста“ стары, не обладаютъ большимъ ходомъ и не имѣютъ современныхъ достоинствъ, но на нихъ такъ много сдѣлано разныхъ боевыхъ приспособленій для крейсерской ихъ службы, — постановкою артиллеріи, минъ, миноносныхъ катеровъ, на что затрачено много денегъ и, принимая въ соображеніе, что все устроенное, въ случаѣ передачи этихъ судовъ обратно обществу, пондобилось-бы снимать и приводить ихъ въ прежній коммер-

ческий видъ, что стоило-бы чрезвычайно дорого, — я полагаю будетъ выгоднѣе оставить эти суда для нуждъ Черноморскаго флота.

8) Дать полную возможность, скорѣйшимъ ассигнованіемъ необходимыхъ суммъ и средствъ, произвести капитальныя исправленія на тѣхъ шхунахъ и судахъ существующаго флота, которыя окажутся еще способными хорошо продолжать службу и разрѣшить даже, на нѣкоторыхъ изъ нихъ, переменить механизмы; это было-бы мѣрой экономической и полезной, такъ какъ существующіе на этихъ судахъ механизмы, перешедшіе съ другихъ уже отжившихъ судовъ, до того негодны, что одно ихъ исправленіе ежегодно стоитъ Николаевскому адмиралтейству большихъ денегъ.

9) Затѣмъ пришлось-бы заказать, сообразуясь съ возможностью капитальнаго исправленія нѣкоторыхъ изъ имѣемыхъ старыхъ судовъ, еще пока двѣ шхуны; я полагаю-бы дать этотъ заказъ Русскому Обществу пароходства, для поощренія производительности его Севастопольскихъ мастерскихъ и вообще въ видѣ испытанія, для дальнѣйшихъ ему впоследствии заказовъ большихъ судовъ. Эти двѣ шхуны я считаю полезнымъ устроить съ приспособленіями для выпуска минъ Уайтхеда, взявши лучшіе для сего образцы Пруссіи, или Англій, или-же по образцу шхуны „Гонецъ“, построенной въ Николаевѣ съ такимъ-же приспособленіемъ, если по испытаніи она окажется вполне удовлетворяющею требованіямъ. Тогда всѣ эти три шхуны, исполняя въ мирное время разныя назначенія по Черному морю, могутъ быть очень полезны въ военное время и число ихъ легко увеличить.

10) Слѣдуетъ еще предварительно обсудить, что нужно будетъ и въ какомъ размѣрѣ потребуется устроить для

нуждъ и защиты нашихъ Дунайскихъ портовъ вообще и для части р. Дуная, перешедшихъ во владѣніе Россіи и сообразивши имѣемое теперь при Черноморскомъ флотѣ на сколько оно можетъ быть пригодно, соорудить поспѣшнѣе остальное.

11) Слѣдуетъ строго пересмотрѣть и положительно опредѣлить, по сношенію съ другими министерствами и съ Намѣстникомъ Кавказа, всѣ тѣ потребности, которыя должны быть возложены на Черноморскій флотъ и о которыхъ уже частью мною выше указано; но нужно еще прибавить то, что вновь оказывается необходимымъ послѣ минувшей войны, и не забыть судовъ маячной потребности Чернаго и Азовскаго морей и для лоцмейстерскихъ нуждъ, не вошедшихъ въ мой расчетъ при исчисленіи. Только этимъ можно будетъ окончательно опредѣлить какія потребности долженъ удовлетворить Черноморскій флотъ по требованіямъ другихъ министерствъ и Кавказскаго вѣдомства и какія ему нужны для сего средства и суда.

12) Неопредѣленное положеніе, въ которомъ находится главный командиръ Черноморскаго флота и портовъ въ отношеніи обязанностей и правъ его на другіе Черноморскіе и Азовскіе порты, кромѣ Николаева и Севастополя, слѣдовало-бы совершенно разъяснить и если будутъ приняты предложенія, изложенныя въ настоящемъ и первомъ письмахъ моихъ на имя Вашего Превосходительства, относительно передачи морскому вѣдомству минныхъ загражденій въ портахъ Чернаго моря, расширеніе правъ главнаго командира въ военное время по оборонѣ Очакова и новыхъ, предстоящихъ обязанностей по портамъ р. Дуная, вошедшихъ теперь въ составъ владѣній Россіи, то все это должно быть

опредѣлено особымъ постановленіемъ, какъ равно слѣдовало-бы положительно опредѣлить степень власти и правъ главнаго командира, что по высокому значенію этой должности и обширности дѣлъ, должно быть уравнено не менѣе какъ съ правами и властью опредѣленными гг. начальниковъ военныхъ округовъ. Назначеніе въ должность главнаго командира Черноморскаго флота и портовъ должно быть объявлено особымъ Высочайшимъ повелѣніемъ, даннымъ на имя Правительствующаго Сената.

Сверхъ всего изложеннаго въ 12 пунктахъ, нужно будетъ также немедленно подвергнуть строгому пересмотру и освидѣтельствуванію всѣ малые пароходы, купленные у Русскаго Общества пароходства, а также свои въ отношеніи непригодности для службы, по ихъ дряхлости и другимъ качествамъ, равно и въ томъ, до какой степени, нѣкоторые изъ лучшихъ, могутъ быть пригодны для разнообразныхъ назначеній, которыя возлагаются на Черноморскій флотъ. Всѣ такія суда, оказавшіяся при такомъ пересмотрѣ негодными и неспособными, должны быть немедленно уничтожены, или проданы, а остальные перетембировать или хорошо исправить. При этомъ нужно принять за непремѣнное правило—оставить только все лучшее, крайне необходимое и ничего излишняго.

Въ числѣ присланныхъ изъ Петербурга на Дунай, во время минувшей войны, разныхъ средствъ для дѣйствія противъ непріятеля, равно переданныхъ отъ Черноморскаго флота и купленныхъ на Дунаѣ отъ разныхъ лицъ и компаній, находится много паровыхъ катеровъ и разнаго рода пароходовъ, судовъ, баржъ и проч., все это отъ времени и невозможности производить своевременно исправленія дошло, какъ

миѣ известно, до крайней степени разрушенія и негодности; такъ какъ теперь потребность въ этихъ судахъ уже оканчивается, то все это должно быть также строго пересмотрѣно и со всѣмъ этимъ имуществомъ поступлено на основаніи вышеизложеннаго миѣнія моего о подлежащихъ осмотру такихъ-же негодныхъ судахъ, состоящихъ при Черноморскомъ флотѣ.

Окончательно, я считаю еще нужнымъ сказать о необходимости, предпринимая у себя дома постройку судовъ для возобновляемаго Черноморскаго флота, подвинуть на сколько возможно производительность нѣкоторыхъ изъ лучшихъ нашихъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ на югѣ Россіи. Для сего, конечно, были-бы весьма способны заводы гг. Юза и Пастухова, а также слѣдовало бы, не теряя времени, обратить большое вниманіе на устройство завода въ мѣстечкѣ „Кривой рогъ“, Херсонской губерніи, находящемся въ разстояніи только 146 верстъ отъ г. Николаева и имѣющемъ богатѣйшія желѣзные и магнитныя руды, обилію и достоинству которыхъ удивлялись, производившіе не такъ давно подробныя изслѣдованія, знаменитые техники Бельгіи, выписанные для того владѣльцемъ и многіе другіе специалисты этого дѣла. Нужно-бы только правительству поддержать нѣсколько владѣтеля этой мѣстности на открытіе работъ желѣзнаго производства, столь намъ необходимаго теперь на югѣ Россіи для нуждъ Черноморскаго флота и дѣло это разширяясь, пошло-бы, несомнѣнно, весьма успѣшно, а въ послѣдствіи удовлетворяло-бы всѣмъ нуждамъ Черноморскаго вѣдомства и проч. Производительность въ желѣзѣ въ сѣверной и восточной части Россіи хорошо известна всѣмъ, а потому я не придаю никакого значенія столь положитель-

ному, но весьма грустному опредѣленію г-на Чихачева, выраженному въ проектѣ, „что безъ иностраннаго желѣза Россія обойтись не можетъ.“ Я весьма опасаюсь, что эти превосходнѣйшія, магнитныя и другія наилучшихъ породъ руды „Криваго рога,“ если только не будутъ своевременно поддержаны правительствомъ, или русскими капиталистами, несомнѣнно, перейдутъ весьма скоро въ руки иностранцевъ, которые съумѣютъ эксплуатировать ихъ, но уже, конечно, не въ пользу Русскихъ интересовъ.

При производствѣ судостроенія дома, намъ будетъ крайне нужна, въ большомъ количествѣ, листовая и полосная сталь, какъ равно и въ кускахъ, на выдѣлку частей судовыхъ механизмовъ; это производство доведено въ Англии до совершенства. Я не такъ давно видѣлъ привезенные въ Петербургъ инженеръ-полковникомъ Шведе, отличнѣйшіе образцы всѣхъ родовъ стали, употребляемой въ Англии для судостроенія; видѣлъ также производство и у насъ стальныхъ орудій и другихъ вещей на сталелитейномъ заводѣ морскаго вѣдомства близъ Петербурга и, на сколько могу судить, оно у насъ идетъ весьма хорошо, но для нуждъ постройки судовъ русскаго флота это производство, приспособленное для судостроенія, должно быть значительно усилено и къ этому необходимо приступить немедленно.

Изложивъ съ полною откровенностью мой взглядъ на проектъ г. Чихачева и мнѣніе мое о всемъ, крайне необходимомъ для Чернаго моря, имѣю честь представить все это Вашему Превосходительству и покорнѣйше прошу извинить меня за медленность ихъ доставленія, такъ какъ это произошло единственно отъ крайне еще слабаго состоянія моего здоровья.



III.

Продолженіе 1879 г.

„Въ другомъ письмѣ также изъ Санъ-Ремо въ январѣ 1879 г., Н. А. Аркасъ сообщилъ генераль-адъютанту Левскому слѣдующее:

„Дѣлопроизводитель комисіи, по разсмотрѣнію проекта г. Чихачева, состоящей подъ предсѣдательствомъ Вашего Превосходительства, сообщилъ мнѣ, о желаніи комисіи, знать мнѣніе мое, по предложенію, выраженному въ запискѣ, относительно освобожденія главныхъ командировъ портовъ отъ управленія по званію военныхъ губернаторовъ, военною и гражданскою частями, въ томъ предположеніи, чтобы сосредоточить всю ихъ дѣятельность и вниманіе на управленіи собственно морскою частью порта.

Почти восемь лѣтъ, проведенныхъ мною въ званіи главнаго командира и военнаго губернатора г. Николаева, даютъ мнѣ полное право сказать, что соединеніе этихъ обязанностей нисколько не обременительно, а въ виду общей пользы для морской части порта, для военной и для города, нужно даже желать, чтобы все управленіе и на будущее

время, было въ однѣхъ рукахъ. Изъ числа восьми лѣтъ, два года, до введенія новаго городского положенія, составляли непосредственное завѣдываніе мое городомъ и его хозяйствомъ, а два года, по случаю военного времени, городъ Николаевъ находился на военномъ положеніи, что требовало несравненно болѣе трудовъ и спѣшныхъ распоряженій; но, не смотря и на это, я подтверждаю свое убѣжденіе, что губернаторскія занятія, нисколько не мѣшали специальнымъ моимъ занятіямъ по морской части.

Мнѣ весьма часто приходилось даже убѣждаться на опытѣ, какъ много содѣйствовало мнѣ какъ главному командиру, при хозяйственныхъ дѣйствіяхъ и заготовленіяхъ порта, при наймѣ необходимыхъ мастеровыхъ, при случавшихся стачкахъ между ними и при многихъ другихъ случаяхъ, имѣющихъ отношеніе къ городскому населенію или необходимости полицейскихъ распоряженій, то что я соединяю въ себѣ власть и права, опредѣленные военному губернатору, и какъ было-бы тяжело и непріятно, если-бы приходилось, не имѣя этого званія, прибѣгать, каждый разъ, къ городскому головѣ, или къ военному губернатору, полиціи, коменданту и проч.

Слѣдуетъ также принять въ соображеніе и то обстоятельство, что въ Николаевѣ морское вѣдомство имѣетъ, въ большомъ размѣрѣ земельную собственность, зданія въ большомъ числѣ разбросанныя по всему городу, громадный портъ, имѣющій постоянныя сношенія съ городомъ и жителями, большое преобладающее число морскихъ командъ и вообще служащихъ, размѣщенныхъ по казармамъ и живущихъ въ частныхъ домахъ, адмиралтейскихъ мастеровыхъ, причиняющихъ всегда порту много тревогъ, въ особенности

въ праздничные дни; разныя воспитательныя учрежденія морскаго вѣдомства и проч. и проч. Все это частью соприкасаясь къ городскому управленію и хозяйству, и къ губернаторскому надзору, несомнѣнно вело-бы всегда къ непріятнымъ столкновеніямъ, не говоря уже о неизбѣжномъ, но вредящемъ дѣлу соперничеству властей, что, конечно, отзывалось-бы весьма дурно на интересахъ морскаго вѣдомства и на службѣ вообще.

Въ 1844 и 1845 годахъ, я былъ свидѣтелемъ подобнаго предлагаемому раздѣленію власти въ Астрахани, гдѣ командиромъ порта былъ контръ-адмиралъ Басаргинъ, а военнымъ губернаторомъ вице-адмиралъ Чистяковъ; непрерывныя, крайне непріятныя столкновенія между ними, отзывались на всемъ, и я вполнѣ это чувствовалъ, имѣя при Астраханскомъ портѣ весьма важное порученіе морскаго министерства, собрать привезенныя мною изъ Англіи и Голландіи, три разобранные въ частяхъ парохода, для плаванія по Каспійскому морю. Несомнѣнно можно ожидать того-же и въ Николаевѣ, при раздѣленіи власти, и положеніе главнаго командира будетъ всегда крайне непріятное и затруднительно.

Что-же касается до военной части, то только совмѣщеніе должностей, дало мнѣ возможность въ минувшую войну, очень много помочь скорой постройкѣ Очаковскихъ батарей, ихъ вооруженію, равно Николаевскихъ, а также полнымъ содѣйствіемъ ускорить производство миннаго загражденія, охраненія его, равно дѣлать разные устройства для защиты Николаева и имѣть многое на готовѣ для спасенія Николаева, въ случаѣ прорыва непріятельскихъ судовъ у Очакова. Портъ съ его громаднымъ имуществомъ и множествомъ

зданий, адмиралтейство и различные цѣнные склады, находящіеся въ Николаевѣ, какъ въ главномъ портѣ Черноморскаго флота, весьма заслуживаютъ, чтобы охрана ихъ была вполне обезпечена и находилась въ заинтересованныхъ и имѣющихъ все средства защиты въ рукахъ; а что Англія и Франція въ войну 1854 — 1856 года, имѣли въ виду уничтоженіе Николаевскаго порта и всехъ его складовъ и судовъ, тамъ находящихся, это не секретъ, какъ равно, что въ случаѣ войны съ Англіею въ 1878 году, это-же намѣреніе она старалась-бы привести въ исполненіе.

Соединеніе обязанностей главнаго командира и военнаго губернатора, дало мнѣ также возможность, много помочь эвакуаціи и устроить размѣщеніе въ городѣ и около громаднаго числа больныхъ, привозимыхъ съ театра войны, подѣлиться, безъ вреда для морскаго вѣдомства, имѣемыми средствами и помѣщеніями, и своевременно изолировать и отстранить совершенно распространеніе заразительныхъ болѣзней, а тѣмъ спасти городъ и съ нимъ морскія команды, отъ страшной эпидеміи, которой въ тоже время подверглись въ значительной степени и другіе города. Не находя нужнымъ вдаваться еще въ большіе подробности того, что было мною сдѣлано полезнаго въ минувшую войну, чрезъ счастливое соединеніе обязанностей главнаго командира и военнаго губернатора, я считаю не лишнимъ упомянуть, что военный министръ, много разъ выражалъ мнѣ свою благодарность за успешное содѣйствіе, которое, еще разъ повторяю, я могъ оказывать только потому, что имѣлъ соединенные права.

Предмѣстники мои, адмиралы: Грейгъ, Лазаревъ и другіе, имѣвшіе въ своемъ управленіи, кромѣ громаднаго фло-

та и военное губернаторство городов Николаева и Севастополя, нисколько не стѣснялись этимъ дѣломъ, не смотря на то, что имъ приходилось управлять непосредственно всѣмъ хозяйствомъ обоихъ городовъ, на прежнемъ основаніи; теперь городское самоуправленіе дѣйствующее сомостоятельно, и отошедшіе, въ прошломъ году къ Херсонской губерніи, на основаніи новаго положенія о самоуправленіи, посады, принадлежавшіе прежде Черноморскому управленію (на подобіе балтійскихъ охтенцевъ) много вообще облегчило занятія Николаевского военного губернатора и я положительно подтверждаю, что главный командиръ, можетъ безъ всякаго для себя труда, сосредоточивъ свою дѣятельность и вниманіе на управленіи морскою частью и флотомъ, который къ тому-же такъ не великъ, имѣть еще достаточно времени на занятіе, съ большою пользою, какъ военный губернаторъ города.

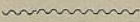
Что касается до упоминаемой въ запискѣ неловкости, подчиненія главнаго командира военному министру и министру внутреннихъ дѣлъ, то, мнѣ кажется, подобное мелочное самолюбіе не должно имѣть мѣста въ службѣ Его Величества, если только главный командиръ имѣетъ цѣлью быть ей полезнымъ.

Опредѣленіе, чтобы чрезъ каждые три года, перемѣнять главныхъ командировъ, я нахожу также неправильнымъ и даже весьма вреднымъ дѣлу. Назначенный въ должность главнаго командира и не будучи въ началѣ, какъ обыкновенно бываетъ, хорошо знакомъ съ установленнымъ административнымъ порядкомъ дѣлопроизводства, отчетности контроля и проч., а также способностями лицъ, находившихся въ администраціи дѣла, по всѣмъ частямъ управленія, я,

какъ припоминаю теперь, едва на третій годъ усвоилъ себѣ полное знакомство съ дѣлами, съ судами ввѣреннаго мнѣ флота, съ личнымъ составомъ служащихъ, съ командирами, офицерами и командами вообще, со всеми усовершенствованіями послѣдняго времени и сознаю, что только съ этой поры началъ приносить существенную пользу службѣ. Основываясь на этомъ повторяю, что предлагаемая, столь частая, переменна главныхъ командировъ, будетъ составлять положительный вредъ, и тѣмъ болѣе еще, что столь важный постъ, будетъ низведенъ этимъ на степень очереднаго вознагражденія за извѣстный періодъ прохожденія службы; сомнительно чтобы подобный порядокъ могъ удовлетворять и требованіямъ министерства.

На основаніи сего вышеизложеннаго, я полагаю-бы въ отношеніи главнаго командира Черноморскаго флота, не только не уменьшать его настоящей дѣятельности и правъ, но напротивъ, въ случаѣ военнаго времени, слѣдуетъ подчинить ему районъ окрестностей Николаева по рѣкѣ Бугу и Днѣпровскому лиману съ батареями, включивъ завѣдываніе и защиту Очакова и поручивъ ему отдѣльное самостоятельное командованіе, на правахъ начальника отдѣльнаго корпуса, войсками, назначенными для защиты этихъ мѣстъ и расположенными въ Николаевѣ, Очаковѣ и окрестностяхъ, такъ какъ защита Очакова должна составлять громадный интересъ для морскаго вѣдомства и правительства, въ отношеніи Николаева, главнаго порта на Черномъ морѣ и на этомъ основаніи, какъ-бы не были велики средства сухопутныя, но по положенію устья и береговъ Днѣпра и Буга, нужно кромѣ того и весьма много и морскихъ средствъ, для защиты и предупрежденія прохода непріятельскихъ су-

довъ, не только до Николаева, но и вверхъ по Днѣпру къ Херсону и далѣе, гдѣ они легко могутъ нанести громаднѣйшій вредъ нашей торговлѣ и уничтожить весь нашъ Днѣпровскій и Бугскій каботажъ.“



IV.

1879—1880 г.

Во время пребывания Н. А. Аркаса за границею, Его Величество Государь Императоръ въ концѣ 1878 года изволилъ милостиво предложить адмиралу отправить его дочь Софію Николаевну въ Каиръ, на пароходъ Эльборусъ, предназначенномъ для слѣдованія въ Баннъ, въ распоряженіе Ея Величества, но, къ несчастію, состояніе здоровья больной не позволяло уже воспользоваться этою высокою милостію. По возвращеніи въ Николаевъ въ концѣ мая 1879 года, больная прожила только около 4 мѣсяцевъ и скончалась въ концѣ сентября, на зарѣ жизни, всѣми уважаемая и любимая за свой прекрасный характеръ и душевныя качества. Смерть Софіи Николаевны была тяжелымъ горемъ для адмирала и его супруги, потерявшимъ единственную горячо-любимую дочь.

Это несчастіе вызвало глубокое сочувствіе со стороны Высочайшихъ Особъ, выраженное въ телеграммахъ,—а) въ Бозѣ почившаго Государя Александра Николаевича отъ 16 ноября 1879 года:

„Только что узналъ о кончинѣ твоей бѣдной дочери. Принимаю самое живое участіе въ Вашемъ горѣ, зная изъ собственнаго опыта, что не легко переносить подобныя испытанія, да подкрѣпить Васъ Богъ.“ — „Александръ.“ —

и б) отъ Его Высочества генераль-адмирала отъ 17 ноября: „отъ глубины сердца сочувствую тебѣ и твоей бѣдной женѣ въ Вашемъ страшномъ горѣ и вполнѣ понимаю его, имѣвъ несчастіе самъ испытать подобное-же горе.“ — „Константинъ.“

Съ такими-же выраженіями сочувствія Н. А. Аркасъ получилъ телеграммы: отъ генераль-адъютантовъ: Лесовскаго, Посъеть, Бутакова, графа Адлерберга, князя Волконскаго, архіепископа Платона и отъ другихъ высокопоставленныхъ лицъ (22 телеграммы). Приводимъ извлеченіе изъ Николаевской газеты:

„Въ прошломъ номерѣ мы сказали нѣсколько словъ о вызвавшей большое сочувствіе среди нашей публики, ранней смерти и о погребеніи дочери адмирала Николая Андреевича и Софьи Петровны Аркасъ. Намъ доставлены теперь отцемъ протоіереемъ Н. Лисневскимъ, для напечатанія, надгробное слово, сказанное имъ въ адмиралтейскомъ соборѣ при отпѣваніи тѣла умершей дѣвушки. Съ полною готовностью исполняемъ желаніе почтеннаго протоіерея, бывшаго законоучителемъ покойной и хорошо знавшаго ея нравственныя качества.

Вотъ это слово:

„Что смущаетесь и плачете?

„Дѣвица не умерла, но спитъ.“

Марк. 5. 39.

„Такъ сказалъ Господь и Спаситель нашъ въ домѣ вельможи Іаира, предъ гробомъ его умершей дочери.

Но что сказать намъ предъ этимъ гробомъ, въ кото-

ромъ лежитъ дочь именитыхъ родителей, дѣвица Софія?... Нѣтъ ея между нами! Потухла свѣча, горѣвшая частымъ, дѣвственнымъ огнемъ и разливавшая свѣтъ радости и теплоту любви среди счастливой своей семьи, свѣтъ самыхъ отраднѣхъ надеждъ; завялъ цвѣтокъ, дышавшій нѣжною любовью и искренностію къ своей семьѣ и всѣмъ знавшимъ ее, завялъ слишкомъ рано не дождавшись той цвѣтущей, полной изобилія жизни, которую приготовили ей любящіе ея родители, предполагая въ ея счастіи найти свой покой и утѣшеніе; замолкли уста, которыми она произносила теплую молитву къ Богу и которыми ея добрая, благочестивая душа выражала предъ Нимъ свои возвышенныя чувства вѣры, надежды и любви; замолкли, не говорятъ онѣ теплою любовью, совершенною покорностію своимъ родителямъ; никто уже не услышитъ отъ нея искренняго слова, дѣтской рѣчи, дышащей простотою, добродушіемъ дѣвственнымъ цѣломудріемъ. Все кончено! Предъ нами гробъ и въ немъ мертвыя останки юной, прекрасной Софіи!

Но что унываешь ты, душа моя, и что смущаешься? „Уповай на Бога, прославь его, Спасителя и Господа моего!“ (Псал. 44, 12 ст.) „Что смущаетесь и плачете? дѣвица не умерла, но спитъ!“ Спитъ временнымъ, покойнымъ сномъ, а духъ ея теперь витаетъ въ Чертогахъ Отца Небеснаго, въ сонмѣ святыхъ душъ, подъ кровомъ общей матери нашей Царицы Небесной. Тамъ, гдѣ нѣтъ тревогъ и волненій, которыхъ она и здѣсь не успѣла испить; тамъ гдѣ нѣтъ печали и воздыханій, отъ которыхъ мы здѣсь стонемъ и страдаемъ; тамъ, гдѣ нѣтъ и болѣзней, которыя сокрушили ея молодую жизнь и довели ее до смертныхъ страданій, но которыя уже не повторятся для нея никогда. Спитъ до все-

мирной трубы Архангела; со всѣми и она тогда воскреснетъ, и вступить въ блаженное царство Христово, которому не будетъ конца.

Что смущаетесь и плачете? Дѣвица не умерла, но спитъ! Она видитъ наши слезы, слышитъ наши воздыханія: но кто измѣнитъ предопредѣленное свыше? Лучше прольемъ, вмѣстѣ со слезами, молитву къ Господу, Ему повѣдая печаль свою, да упокоитъ Онъ праведную душу Софіи со святыми въ вѣчной жизни.“

Въ теченіи 1879 года генераль-адъютантъ адмиралъ Н. А. Аркасъ находился въ плаваніи, имѣя свой брейдъ-вымпель:

На пароходѣ Эльборусъ: въ Севастополь, Ялту съ 19 по 27 Іюня; въ Одессу, Измаилъ, Рени, къ Тарханкуту, въ Керчь, Геническъ, Бердянскъ и обратно въ Николаевъ съ 8 по 21 Іюля.

На пароходѣ Эрикликъ въ Ялту и оттуда сопровождалъ, Его Императорское Высочество генераль-адмирала въ Николаевъ съ 4 по 8 августа.

На Императорской яхтѣ штандартъ сопровождалъ Государя Императора изъ Одессы въ Ялту, 25 и 26 августа и на пароходѣ Эрикликъ 18 сентября возвратился въ Николаевъ. Это былъ послѣдній въ жизни рейсъ главнаго командира Черноморскаго флота и портовъ генераль-адъютанта адмирала Н. А. Аркаса....

Въ томъ-же году за участіе въ дѣятельности Россійскаго Общества краснаго креста, по опредѣленію главнаго управленія отъ 10 іюля, адмиралъ получилъ Высочайше утвержденный знакъ краснаго креста.

Средствами Н. А. Аркаса въ 1879 году издано сочиненіе старшаго покойнаго брата его, генераль-маіора Заха-

рія Андреевича Аркасъ: „описаніе Ираклійскаго полуострова и древностей его.“ Сочиненіе это дополнено было картами и планами земель Херсонисскаго монастыря, снятыми въ 1876 году воспитанниками Черноморскихъ юнкерскихъ классовъ.

Исторія этого сочиненія слѣдующая: въ 1840 году Одесское Общество любителей исторіи и древностей, обратилось съ просьбой къ Адмиралу Михаилу Павловичу Лазареву о составленіи описанія древняго историческаго города Херсониса Таврическаго. Адмиралъ Лазаревъ поручилъ это дѣло просвѣщенному любителю старины, какимъ заявилъ себя въ то время З. А. Аркасъ. — Трудъ его былъ помѣщенъ обществомъ исторіи и древностей во 2-мъ томѣ своихъ ученыхъ записокъ за 1848 годъ и отдѣльнымъ изданіемъ появился въ свѣтъ только въ 1879 г., при чемъ Н. А. Аркасъ распредѣлилъ экземпляры этого изданія между Одесскимъ обществомъ исторіи и древностей и Херсонисскимъ монастыремъ, съ цѣлью образованія, отъ распродажи книгъ, особаго денежнаго фонда въ пользу учрежденія при Херсонисскомъ монастырѣ историческаго музея древностей Ираклійскаго полуострова.

Приводимъ здѣсь извлеченіе изъ письма полученнаго Н. А. Аркасомъ въ октябрѣ 1879 года, отъ бывшаго своего командира, тогда уже генераль-адъютанта и графа Путятина, къ которому Николай Андреевичъ до конца жизни хранилъ чувства глубокаго, благоговѣйнаго уваженія:

„Любезнѣйшій Николай Андреевичъ! Внушенныя всѣмъ намъ покойнымъ начальникомъ нашимъ Михаиломъ Павловичемъ Лазаревымъ труды и ревность, вошедшія потомъ въ привычку, понуждали насъ дѣйствовать на пользу службы и Вы, *собственными достоинствами*, достигли до высокаго

званія, теперь Вами занимаемаго и я не могу не выразить моего сожалѣнія, что рѣшаетесь оставить важное поприще Вашего служенія. Во всякихъ дѣлахъ человѣческихъ часто приходится бороться съ препятствіями и видѣть что усилія наши не достигаютъ удовлетворительныхъ результатовъ; но что отъ насъ не зависитъ, за то мы отвѣчать не будемъ, — а все таки, дѣйствуя съ благими намѣреніями, мы, по мѣрѣ присвоенной намъ власти, удерживаемъ зло и въ нѣкоторой степени приносимъ не малую пользу общественному устройству. Поэтому, если только здоровье и силы Вамъ дозволяютъ, не слѣдовало-бы отклоняться, отъ возложенныхъ на Васъ обязанностей, съ честью и пользою Вами исполняемыхъ. Мы дѣлаемъ, что можемъ, а послѣдствія, отъ насъ не зависящія, лучше оставлять на волю Божью, все устрояющую въ нашу пользу.“

Въ 1880 году здоровье Н. А. Аркаса ухудшилось, такъ что, съ Высочайшаго разрѣшенія, адмиралъ съ 11 мая находился въ отпуску по болѣзни. Замѣчательно то высокое участіе, котораго удостоивалъ больного адмирала Государь Наслѣдникъ Цесаревичъ, нынѣ благополучно Царствующій Государь Императоръ Александръ Александровичъ, посылкою лекарствъ и рецептовъ профессора Красовскаго.

На поздравленіе принесенное генераль-адмиралу съ новымъ 1881 г., Его Высочество Константинъ Николаевичъ удостоилъ адмирала отвѣта съ выраженіемъ благодарности и пожеланія: „Дай Богъ, чтобы этотъ годъ былъ для тебя счастливѣе минувшаго и вознаградилъ тебя за твое горе.“

Почти полувѣковая служба, пережитые трудовые, до самопожертвованія, дни и ночи минувшей войны, смерть дочери и многія другія огорченія, не давали надежды на

выздоровленіе Н. А. Аркаса, страдавшаго изнурительною сахарною болѣзнію, хотя вѣрнѣй организмъ его долго сопротивлялся недугу.

Отраднѣмъ явленіемъ въ жизни адмирала за 1880 годъ былъ слѣдующій фактъ:

Николаевское городское общественное управленіе въ полномъ своемъ составѣ поднесло Н. А. Аркасу адресъ, рельефно характеризующій неутомимую дѣятельность и заботливость Н. А. Аркаса не только по Черноморскому вѣдомству, но и по всѣмъ отраслямъ городского хозяйства и благоустройства, а потому помѣщаемъ этотъ интересный документъ, отъ 17 февраля 1880 года за № 104, *въ полной его редакціи.*

~~~~~





V.

1880 г.

Милостивый Государь,

**Николай Андреевичъ!**

„Въ 1871 году, послѣдовало Высочайшее повѣленіе о назначеніи Васъ, главнымъ командиромъ Черноморскаго флота и портовъ и Николаевскимъ военнымъ губернаторомъ.

Вступивъ въ отправленіе своихъ обязанностей и не смотря на многосложныя занятія по первой, Ваше Высокопревосходительство по званію военнаго губернатора, первымъ дѣломъ обратили вниманіе на порядокъ веденія городского хозяйства, которое велось въ то время, на основаніи законовъ существовавшихъ до введенія въ дѣйствіе Высочайше утвержденнаго 16 іюня 1870 года городского положенія.

Преслѣдуя строго тотъ принципъ, что только отъ правильности веденія этого дѣла зависитъ благостояніе города и разсмотрѣвъ въ подробности дѣйствовавшія въ то время росписи городскихъ доходовъ и расходовъ, Ваше Высокопревосходительство замѣтили, что нѣкоторыя статьи городского хозяйства не въ томъ должномъ порядкѣ, въ которомъ ихъ слѣдовало бы вести, чрезъ что городъ теряетъ значительную



часть доходовъ, вслѣдствіе чего Вы признали необходимымъ образовать немедленно комиссію для разсмотрѣнія дѣлъ бывшей городской думы и вообще для выясненія тѣхъ обстоятельствъ, которыя могли-бы поднять доходъ города и тогда-же было признано необходимымъ переустроить торговлю на базарныхъ площадяхъ (одну изъ главныхъ статей городского дохода), измѣнить прежде существовавшій порядокъ отдачи въ аренду мѣстъ на тѣхъ площадяхъ и вообще выяснилась необходимость въ преобразованіи многихъ существовавшихъ порядковъ по части веденія городского хозяйства.

Результатомъ всего этого было конечно то, что съ слѣдующаго-же года, доходы города значительно увеличились, что дало возможность тогда-же улучшить многія другія и крайне необходимые для благосостоянія жителей отрасли городского хозяйства, такъ напримѣръ: увеличить штатъ городской полиціи; увеличить и улучшить пожарный обозъ; увеличить едва возраждавшееся въ то время освѣщеніе городскихъ улицъ; но изыскавъ средства на улучшеніе послѣдней изъ упомянутыхъ отраслей городского хозяйства, Ваше Высокопревосходительство, для болѣе широкаго развитія этой отрасли пришли на помощь городу, испросивъ Высочайшаго разрѣшенія на безвозмездный отпускъ изъ Николаевскаго адмиралтейства 2750 пудовъ чугуна для городскихъ фонарей и отливку самыхъ столбовъ съ уплатою за послѣднюю городомъ лишь только тѣхъ расходовъ, которые дѣйствительно требовались для того.

Заботясь объ улучшеніи матеріальныхъ средствъ городской казны, Ваше Высокопревосходительство исходатайствовали разрѣшеніе на раздачу частнымъ лицамъ участковъ земли морскаго вѣдомства по направленію отъ Спасска къ

лѣскамъ и мимо Спасска желѣзной дорогѣ, на которыхъ въ настоящее время устроились дачи и хутора и которыя приносятъ доходъ городу, уплачивая въ его казну городской оцѣночный сборъ.

Но не одною заботою Вашею было улучшение матеріальныхъ средствъ города; приводя это въ исполненіе Вы въ тоже время не преминули обратить Ваше вниманіе и на благоустройство города, имѣвшее съ одной стороны, важное значеніе въ гигиеническомъ отношеніи, съ другой-же приведеніе города въ болѣе благообразный видъ.

Къ первымъ безъ сомнѣнія относятся: перенесеніе существовавшихъ на Поповой балкѣ бойнь за городъ къ водопое, чѣмъ отстранилось господствовавшее въ чертѣ города зловоніе и распространеніе вредныхъ для здоровья жителей міазмъ и перенесеніе также за городъ еврейскаго и караимскаго кладбищъ изъ мѣстности вошедшей въ настоящее время въ районъ жилыхъ построекъ и центрального водосточнаго базиса.—Наконецъ въ минувшую войну, лишь только Ваше Высокопревосходительство узнали о предположеніи открыть въ г. Николаевѣ госпиталь для тифозныхъ больныхъ, Вашею первою заботою было устройство этого госпиталя въ разстояніи 6 верстъ отъ г. Николаева, на Широкой балкѣ, чѣмъ городъ спасенъ былъ отъ свирѣпствовавшей въ то время на югѣ Россіи тифозной эпидеміи.

Къ второй категоріи внѣшняго благоустройства города, приведенной въ исполненіе также заботами Вашего Высокопревосходительства, слѣдуетъ отнести устройство сквера на дворцовой площади, улучшеніе бульвара, начало устройства на городскихъ улицахъ тротуаровъ, обнесеніе кладбищенской церкви чугуною оградой и приведеніе самаго кладбища въ



должный порядокъ и наконецъ устройство на городскомъ кладбищѣ на собственныя средства усыпальницы съ часовнею.

Но главною и постоянною заботою почти съ самаго дня вступленія въ должность Вашего Высокопревосходительства, это былъ вопросъ о замощеніи городскихъ улицъ и площадей.

Убѣдясь къ сожалѣнію, что осуществленіе этой крайне-наущной потребности исполнить на городскія средства невозможно, Ваше Высокопревосходительство тогда-же возбудили предъ высшимъ правительствомъ ходатайство о разрѣшеніе на осуществленіе этого дѣла, взимать полуконѣчный сборъ съ вывозимыхъ изъ нашего порта за границу грузовъ; но сколько не убѣдительно были представленны Вами доводы къ разрѣшенію этого сбора, къ сожалѣнію бывшій министръ финансовъ отклонилъ возбужденное ходатайство, усмотрѣвъ въ этомъ сборѣ не желательный для развитія отпускной торговли налогъ.

Но первый отказъ, не остановилъ Ваше Высокопревосходительство присоединиться съ тою энергіею и съ тѣмъ-же полнымъ вниманіемъ къ возбуждаемымъ впослѣдствіи городскимъ общественнымъ управленіемъ ходатайствамъ по этому дѣлу и пользуясь частыми посѣщеніями г. Николаева Высочайшими Особами, а также неоднократно сопровождаемъ Высочайшихъ Особъ на южный берегъ Крыма, Ваше Высокопревосходительство каждый разъ успѣвали избирать удобныя минуты для заявленія объ этой неотложной потребности.

Видя наконецъ все тотъ-же отказъ высшихъ правительственныхъ учреждений, Ваше Высокопревосходительство продолжали настойчиво указывать, что отсутствіе мостовыхъ

въ г. Николаевѣ вредно повліяетъ на развитіе торговли Николаевскаго коммерческаго порта, въ развитіи котораго заинтересована почти вся Россія и эти настойчивыя и энергичныя ходатайства Ваши, привели наконецъ къ тому, что въ 1878 году, Высочайше повелѣно было отпустить г. Николаеву изъ государственнаго казначейства на замощеніе торговыхъ путей 65/т. руб.

Начавъ исполненіе этого дѣла и убѣдясь на сколько недостаточно для развитія торговой дѣятельности Николаевскаго порта, то незначительное количество мостовыхъ, которыя можно было устроить на вышеупомянутыя 65/т. руб. Ваше Высокопревосходительство не остановились присоединиться еще разъ къ возбужденному въ прошломъ году ходатайству городского общественнаго управленія, о разрѣшеніи того-же самаго сбора и въ бытность свою на южномъ берегу Крыма, Вамъ удалось склонить многихъ представителей высшихъ государственныхъ учрежденій въ пользу удовлетворенія того ходатайства, которое наконецъ и увѣнчалось полнымъ успѣхомъ въ 18 день декабря минувшаго года, когда воспослѣдовало Высочайшее утвержденіе мнѣнія Государственнаго совѣта о разрѣшеніи городу Николаеву взымать съ 1 января текущаго года сборъ съ отправляемыхъ за границу товаровъ, на улучшеніе портовыхъ сооружений и устройство мостовыхъ.

Относясь съ полныхъ сочувствіемъ къ этому дѣлу, имѣющему весьма важное значеніе для будущности г. Николаева, Ваше Высокопревосходительство съ такимъ-же сочувствіемъ и энергіею относились и ко всѣмъ остальнымъ ходатайствамъ городского общественнаго управленія, клонящимся къ развитію города и нуждамъ его гражданъ.



Помимо этого будучи близко знакомы съ недостаточностью средствъ города на удовлетвореніе такихъ на примѣръ потребностей какъ устройство собственнаго зданія для Маринской женской гимназіи, такъ равно собственныхъ зданій для размѣщенія войскъ, Ваше Высокопревосходительство отъ себя изволили исходатайствовать Высочайшихъ разрѣшеній, на уступку въ собственность города зданій: гдѣ нынѣ помѣщается Маринская женская гимназія и Ластовыхъ казармъ со всеѣми къ нимъ службами и затѣмъ предоставили городу во временное пользованіе Спасскіе казармы; и по видимому желали передать въ такое-же пользованіе и казармы „Критскаго“ но этому осуществленію помѣшало наступившее военное время.

Кромѣ того, городское общественное управленіе постоянно пользуется готовностью Вашего Высокопревосходительства содѣйствовать въ такихъ на примѣръ дѣлахъ какъ производство промѣровъ р. Буга, производство нивелировки городскихъ улицъ и т. п., безъ какого содѣйствія на приведеніе всего этого въ исполненіе, городское общественное управленіе должно было-бы затратить весьма значительныя средства.

Въ началѣ постройки Знаменко-Николаевскаго участка желѣзной дороги, Ваше Высокопревосходительство вполнѣ сознавая то важное значеніе, которое должна имѣть эта дорога для развитія торговли Николаевскаго коммерческаго порта и потому желая скорѣйшаго окончанія ея, изволили исходатайствовать уступку отъ морскаго вѣдомства участковъ земли необходимыхъ для сооруженія вокзала и другихъ построекъ станціи „Николаевъ,“ а на полученныя за это отчужденіе деньги изволили сдѣлать распоряженіе объ

устройствѣ шоссеиной дороги отъ вокзала чрезъ песчанную площадь къ Бугскому мосту, что дало возможность грузамъ направляемымъ изъ-за Бугскаго района, слѣдовать во всякое время года прямо къ вокзалу и оттуда по рельсовому пути портовой вѣтви въ портъ,—или же въ магазины расположенные близъ него.

Сознавая, какъ я сказалъ выше, то положеніе и значеніе, которое предстояло г. Николаеву занять въ числѣ южныхъ коммерческихъ портовъ, Ваше Высокопревосходительство приняли также самое благосклонное участіе въ исходатайствованіи учрежденія Николаевского коммерческаго банка, а также въ скорѣйшемъ утвержденіи устава общества взаимнаго кредита.

Состоя по званію своему почетнымъ попечителемъ учебныхъ заведеній г. Николаева, Ваше Высокопревосходительство всегда чутко прислушиваетесь ко всѣмъ нуждамъ этихъ заведеній и лишь только гдѣ встрѣчалась необходимость въ Вашей помощи, Ваше содѣйствіе къ благу учащихся, тамъ всякій гражданинъ г. Николаева находитъ полную готовность Вашего Высокопревосходительства, искренно принять участіе въ удовлетвореніи той или другой заявленной потребности такъ напримѣръ: Вы приняли самое дѣятельное участіе въ исходатайствованіи открытія въ г. Николаевѣ юнкерскаго училища, Александровскаго реальнаго училища, въ преобразованіи частнаго пенсіона г-жи Панферовой во вторую общественную женскую гимназію; обратили вниманіе на необходимость увеличенія числа народныхъ школъ; при Вашемъ благосклонномъ содѣйствіи утверждено въ принципѣ ходатайство объ учрежденіи въ г. Николаевѣ высшаго техническаго училища и въ настоящее время под-



держивается ходатайство города объ открытіи въ г. Николаевѣ военной гимназіи.

При неутомимой и многосложной дѣятельности, Ваше Высокопревосходительство находите время быть полезнымъ и дѣлу благотворенія, такъ по ходатайству Вашему послѣдовало отчужденіе отъ морскаго вѣдомства для Николаевскаго благотворительнаго общества мѣста для постройки пріюта для престарѣлыхъ и дѣтей; Вашимъ-же содѣйствіемъ исходатайствованы многія средства къ приведенію этой постройки къ окончанію.

Ваша забота о бѣдныхъ отразилась также и на участіи бездомныхъ не имѣющихъ крова лицъ, учрежденіемъ въ 3-хъ частяхъ г. Николаева ночлежныхъ пріютовъ; такимъ образомъ до 50/т. человекъ въ годъ избавляются отъ ночлега подъ открытымъ небомъ и чрезъ это не подвергаются холоду и голоду и тѣмъ болѣзнямъ, которымъ они подвергались при отсутствіи этихъ учреждений.

Помимо этого неусыпнаго и искренняго участія въ общихъ дѣлахъ клонящихся къ процвѣтанію города и удовлетворенію нуждамъ гражданъ его, Ваше Высокопревосходительство постоянно и съ полнымъ вниманіемъ относились къ справедливымъ ходатайствамъ заявляемыхъ Вамъ отдѣльно каждымъ жителемъ, имѣющимъ въ томъ надобность; къ Вамъ свободенъ доступъ каждому, не смотря на званіе и положеніе.

Рядъ всего перечисленнаго, само собою разумѣется не разъ вызывалъ искреннія благодарности Вашему Высокопревосходительству какъ отъ имени городской думы, такъ и отъ многихъ отдѣльныхъ обществъ и лицъ и наконецъ слышалось общее желаніе просить Ваше Высокопревосхо-

дительство принять на себя званіе почетнаго гражданина города Николаева; такъ какъ имя Ваше безъ сомнѣнія должно занять лучшую страницу въ исторіи развитія г. Николаева и въ виду этого общаго желанія, въ засѣданіи городской думы 15 минувшаго января постановлено: поручить городской управѣ войти отдѣльнымъ по этому предмету докладомъ, что городской управою и исполнено 13 сего февраля.

Выслушавъ того-же числа означенный докладъ, собраніе городской думы единогласно постановило: поднесеніе Вамъ отъ имени городской думы званія почетнаго гражданина г. Николаева, званія, которымъ до настоящаго времени пользуются лишь только два лица: генераль-адъютантъ С. А. Грейгъ и Б. А. Глазенапъ, исполнить лично гг. гласными городской думы въ назначенное для того г. городскимъ головою время, что городская дума пріятнымъ для себя долгомъ считаетъ исполнить сегодняшній день и пользуясь этимъ случаемъ, принести Вамъ еще разъ лично искреннюю благодарность ея, въ лицѣ представителей г. Николаева, за все сдѣланное Вами, къ благу и процвѣтанію города и его гражданъ.“

Подписаль городской голова М. Паризо.

Его Величество Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу министра внутреннихъ дѣлъ, въ 21 день января 1881 года, Высочайше соизволилъ на присвоеніе адмиралу Н. А. Аргасу, согласно съ ходатайствомъ Николаевского городского общества, званія почетнаго гражданина города Николаева.





## VI.

### Продолженіе 1881 г.

Ея Величество Государыня Императрица извѣстясь о сложеніи съ себя Н. А. Аркасомъ званія председателя Николаевскаго мѣстнаго управленія краснаго креста, по случаю многочисленныхъ занятій, Всемиловѣйше соизволила въ 15 день апрѣля 1880 г. выразить адмиралу признательность Свою за усердное содѣйствіе цѣлямъ общества краснаго креста и за изъявленную готовность принимать участіе и впродъ въ осуществленіи его задачъ.

Упадокъ физическихъ силъ заставилъ адмирала, по совѣту медиковъ, просить объ освобожденіи и отъ должности главнаго командира Черноморскаго флота и портовъ и военнаго губернатора города Николаева.

Государь Императоръ въ 1 день января 1881 года Всемиловѣйше соизволилъ на увольненіе адмирала отъ означенныхъ должностей, съ оставленіемъ въ званіи генераль-адъютанта и по гвардейскому экипажу, съ назначеніемъ на эти должности адмирала М. А. Манганари, пробывшаго въ нихъ только до 11 января 1882 года, до назначе-



нія въ эти должности вице-адмирала А. А. Пещурова, нынѣ главнаго командира флота и портовъ Чернаго и Каспійскаго морей.

17 февраля 1881 года Н. А. Аркасъ получилъ адресъ Николаевскаго окружнаго правленія общества спасанія на водахъ, слѣдующаго содержанія:

„Всегдашнее благосклонное распоряженіе Ваше къ дѣлу нашего общества, заботы о преуспѣяніи его, выразившіяся въ нравственной и матеріальной поддержкѣ отъ начала существованія общества и учреждений его на Черномъ и Азовскомъ моряхъ, служили большому успѣху святаго дѣла спасанія на водахъ. Истинно душевное расположеніе, которое Вы изволили неоднократно выказывать нашему обществу, возвышало его въ глазахъ народа, видѣвшаго въ этомъ признаніе просвѣщеннымъ и высокопоставленнымъ морякомъ пользы приносимой обществомъ. Все это не могло не обратить вниманія гг. членовъ общества Николаевскаго округа, которые, въ виду оставленія Вами служебнаго поста главнаго командира Черноморскаго флота, въ общемъ собраніи своемъ, 15 февраля сего года, постановили: уполномочить окружное правленіе письменно выразить Вашему Высокопревосходительству чувства глубочайшей признательности гг. членовъ Николаевскаго округа, состоящаго подъ Августѣйшимъ покровительствомъ Ея Императорскаго Высочества Государыни Цесаревны, общества спасанія на водахъ. Исполняя съ особеннымъ удовольствіемъ постановленіе общаго собранія членовъ, Николаевское окружное правленіе проситъ Ваше Высокопревосходительство принять отъ него чувства искреннихъ уваженія и признательности.“

Здѣсь кстати сказать о томъ отрадномъ явленіи, которое представляетъ собою фактъ устройства въ Николаевѣ пріюта для престарѣлыхъ и дѣтей, по инициативѣ капитана 1 ранга Н. А. Голенищева, (нынѣ отставнаго контръ-адмирала). Благодаря содѣйствію Н. А. Аркаса, исходатайствовавшего Высочайшее разрѣшеніе на уступку для этой благотворительной цѣли морскимъ вѣдомствомъ мѣста, благотворительное общество имѣя лишь 3000 р. капитала рѣшилось строить зданіе для пріюта. Закладка совершена была 25 сентября 1875 года, въ присутствіи Его Императорскаго Высочества генераль-адмирала, а постройка окончена была въ декабрѣ 1880 года, — на частныя пожертвованія, достигшія въ эти пять лѣтъ цифры 23,500 руб., собиравшіяся г. Голенищевымъ съ неутомимою энергіею. Кромѣ того общество вынуждено было занять въ городскомъ банкѣ 12000 р. съ погашеніемъ въ теченіи 6 лѣтъ изъ ежегодной субсидіи отъ города въ 3000 руб. Наконецъ благотворительное общество вынуждено было для пополненія дефицита, отдать выстроенное зданіе въ наемъ подъ казармы на 2 года за 12,500 руб. и только 20 октября 1880 года открыть пріютъ. Пріютъ этотъ заключаетъ въ себѣ обширное помѣщеніе въ 60 комнатъ, церковь, бани, всѣ необходимыя службы, паровую хлѣбопекарню и мѣсто для сада. Въ настоящее время въ пріютѣ этомъ призрѣвается: стариковъ 40, старухъ 60; дѣтей: мальчиковъ 60, дѣвочекъ 40 и подкидышей младенцевъ 12. Призрѣваемая дѣти распределены для обученія въ мужскихъ и женскихъ учебныхъ заведеніяхъ, въ томъ числѣ въ ремесленной портовой школѣ и въ русской типографіи М. В. Рюмина. Постройка пріюта обошлась до 70,000 руб. Кромѣ того при пріютѣ устроено родильное



отдѣленіе на 7 кроватей. Н. А. Аркасъ по духовному завѣщанію отказалъ въ пользу пріюта капиталъ въ 20,000 руб., изъ нихъ 10,000 руб. для содержанія въ немъ изъ  $\%$  10 стипендіатокъ имени покойной дочери адмирала Софьи Николаевны Аркасъ и 10,000 руб. для воспитанія на счетъ  $\%$  въ учебныхъ заведеніяхъ этихъ стипендіатокъ.

Также замѣчательно устройство въ Николаевѣ постепенно одинъ за другимъ, по инициативѣ Н. А. Аркаса 4-хъ ночлежныхъ домовъ. Кромѣ пожертвованій частныхъ и субсидій отъ города, изряднымъ подспорьемъ для содержанія 4 ночлежныхъ домовъ служили устраиваемые полиціею народные маскарады и танцевальныя вечера.

---

1 марта 1881 года Россія обагрилась кровью своего Праведника, Царя-Мученика Освободителя, Незабвеннаго Императора Александра II.

Долго скрывали отъ Н. А. Аркаса это ужасное событіе..... эта страшная вѣсть о смерти обожаемаго Монарха окончательно поразила больного.

Генераль-адъютантъ, адмиралъ Николай Андреевичъ Аркасъ, скончался въ Николаевѣ, въ своемъ собственномъ домѣ, 8 іюня 1881 года, не доживъ до дня 50 лѣтняго юбилея службы своей въ офицерскихъ чинахъ полтора года.

Приводимъ здѣсь рѣчь произнесенную протоіереемъ Н. Лисневскимъ 10 іюня 1881 года при погребеніи тѣла покойнаго:

„Храни меня, Боже, ибо я на тебя уповаю.“

Псал. 15, 1.

„Наконецъ борьба съ жизнью кончена. Предъ нами гробъ и въ немъ мертвенныя останки того, кто обладалъ крѣпкими силами тѣла и духа, неустанною кипучею энергіею, не

знавшею покоя при исполненіи своего долга. Вся жизнь его протекла, какъ неударжимый потокъ который не зналъ препятствій, все далѣе и ширѣ, сильнѣе, безостановочно продолжая свое стремленіе къ тѣмъ цѣлямъ жизни, тому призванію, которыя были присущи его духу.

Стоя у этого гроба невольно задаешься вопросомъ: откуда приснопамятный усоншій черпаль такое обиліе водъ жизни, такую непрерывную силу энергіи, которыя такъ изобильно выразились въ отечественной и общественной дѣятельности, которую исторія увѣковѣчитъ конечно на добрую память грядущему поколѣнію.

„Храни меня, Боже; ибо я на тебя уповаю!“ Вотъ откуда усоншій бояринъ Николай Андреевичъ черпаль и мудрость и жизнь и силу: вѣра въ святое провидѣніе еще въ юности зажглась въ его душѣ и не оставляла его до послѣдняго издыханія. Эта вѣра была девизомъ его жизни. Онъ глубоко, непоколебимо былъ убѣжденъ, что есть правдивый Богъ, который всякое святое, доброе дѣло, всякій честный трудъ хранить и содѣйствуетъ ему: и это убѣжденіе давало ему мужество, твердость, силу духа и вѣнчалось успѣхомъ.

И въ немъ исполнились слова премудраго Сираха: „Мудрость смиреннаго вознесетъ главу его, и посадитъ его среди вельможъ.“ (Сир. II, I.) И дѣйствительно. Офицеръ флота, одинокій безъ помощи сильныхъ міра сего, безъ особенныхъ матеріальныхъ средствъ, единственно благодаря своему высокому образованію своимъ разумнымъ, честнымъ принципамъ, своему святому девизу — вѣрѣ въ святое провидѣніе, усоншій бояринъ восходитъ на высшую и высшую ступень государственнаго дѣятеля и наконецъ становится



у престола своего Монарха, приобрѣтаетъ Его Монаршую любовь и довѣріе и украшенный его милостями, высокоуважаемый всѣми, обожаемый своей семьей, спокойно, съ чистою совѣстью, испустилъ послѣднее дыханіе жизни.

Да, у этого гроба стоитъ каждому вдуматься въ жизнь усопшаго и поучиться многому, многому. Поучиться быть достойнымъ по вѣрѣ сыномъ церкви своей православной, поучиться искренней преданности своему Монарху и Отечеству, поучиться любить образование и просвѣщеніе и способствовать его развитію и процвѣтанію, цѣнить и уважать достоинства достойнаго, поучиться милосердію, состраданію къ безпріютнымъ сиротамъ, поучиться дорожить временемъ, неусыпно трудиться и отсюда честною и умѣлою рукою создавать довольство жизни, поучиться умѣнью — съ честью совершить свой путь жизни и съ почестью закончить его.

Отдавая послѣдній христіанскій долгъ усопшему боярину Николаю, помолимся, братіе! да проститъ ему Господь его вольныя и невольныя согрѣшенія, и да упокоитъ его душу въ селеніяхъ святыхъ.

Прости, высокочтимый бояринъ Николай Андреевичъ! Прими отъ насъ, съ послѣднимъ цѣлованіемъ, искреннюю благодарность и вѣчную память о тебѣ за все доброе и полезное, сдѣланное тобою въ жизни для отечества и ближняго. Иди, по зову Божію къ Богу, который хранилъ тебя, потому, что ты уповалъ на него. Тамъ встрѣтитъ тебя душа Софіи — родное сокровище твое, разлука съ которою, поразила тебя невыносимымъ горемъ, изторгла изъ отцовской груди твоей столько стенаній и потока слезъ. Тамъ уже ты не разлучишься съ нею никогда — тамъ жизнь вѣчная безконечная! "...

---

Спустя полтора года послѣ смерти Н. А. Аркаса, Николаевская дума исходатайствовала Высочайшее разрѣшеніе—именовать устроенный адмираломъ въ Николаевѣ, противъ дома для пріѣзда Высочайшихъ Особъ, скверъ,—Аркасовскимъ.

Въ заключеніе слѣдуетъ упомянуть о высказанномъ Его Императорскимъ Высочествомъ генераль-адмираломъ Константиномъ Николаевичемъ, мнѣніи, во всеподданнѣйшихъ отчетахъ,—а именно: за 1870—1873 годы—„особенно считаю своею обязанностью свидѣтельствовать предъ Вашимъ Императорскимъ Величествомъ о дѣятельности главнаго командира Черноморскаго флота и портовъ генераль-адъютанта Аркаса. Воспитанный въ школѣ Лазарева и Корнилова, онъ сумѣлъ соединить великія преданія Черноморскаго флота съ современными требованіями морской службы и неослабною энергією и неутомимою дѣятельностью, воодушевляеть и руководить своихъ сотрудниковъ и подчиненныхъ. Возможность имѣть такого исполнителя при началѣ созданія Черноморскаго флота, когда должны быть положены основанія всего будущаго зданія, — я могу назвать однимъ изъ благопріятныхъ обстоятельствъ, обезпечивающихъ дальнѣйшее преуспѣяніе Черноморскаго флота и не могу не выразить здѣсь предъ Лицомъ Вашего Величества искреннюю мою благодарность генераль-адъютанту Аркасу;“—и въ отчетѣ за 1874—1878 годы: — „главному командиру Черноморскаго флота предоставлено было общее руководство судами активной обороны въ минувшую войну. Поставляю пріятнымъ долгомъ свидѣтельствовать предъ Вашимъ Императорскимъ Величествомъ о благоразумной дѣятельности генераль-адъютанта Аркаса, какъ главнаго руко-



водителя по изготовленію всѣхъ судовъ обороны и наставника ихъ командировъ.“

---

Н. А. Аргасъ погребенъ на Севастопольскомъ кладбищѣ, при Южной стѣнѣ кладбищенской церкви и надъ могилою его устроена, супругою и наследниками, великолѣпная часовня, заказанная въ Италіи.

Въ предисловіи къ настоящему біографическому очерку обозначена цѣль, съ которою предпринято это изданіе. Къ сожалѣнію, приведеніе въ исполненіе задуманнаго труда, не оправдало ожиданій. Пятилѣтніе, съ перерывами на досугъ, труды, повели къ большимъ погрѣшностямъ какъ въ системѣ изложенія, такъ и въ редакціи, тѣмъ не менѣе, выпускъ въ свѣтъ этого изданія, быть можетъ найдетъ оправданіе въ пословицѣ:

„Nullus est liber tam malus ut non aliqua parte prosit.“

*А. И. Денисовъ*

**К о н е ц ъ .**





## О П Е Ч А Т К И.

| <i>Стран.</i> | <i>Строк.</i> | <i>Напечатано:</i>               | <i>Слѣдуетъ читать:</i>        |
|---------------|---------------|----------------------------------|--------------------------------|
| 3.            | 22.           | оверъ-штагъ . . . . .            | черезъ оверштагъ.              |
| 4.            | 5.            | не знеть . . . . .               | не знаетъ.                     |
| 12.           | 26.           | Врочемъ . . . . .                | Впрочемъ.                      |
| 15.           | 30.           | заамѣтельные . . . . .           | замѣчательные.                 |
| 17.           | 8.            | Безстужевъ . . . . .             | Бестужевъ.                     |
|               | 27.           | Обойдя . . . . .                 | изволилъ обойти.               |
| 24.           | 10.           | ранговъ, судовъ. . . . .         | ранговъ судовъ флота.          |
| 25.           | 26.           | удалось камели; . . . . .        | удалось;—камели.               |
| 31.           | 25.           | состоявшаго . . . . .            | стоявшаго.                     |
| 49.           | 16.           | а черезъ это и . . . . .         | дававшія возможность.          |
| 57.           | 5.            | княгни . . . . .                 | княгини.                       |
| 60.           | 7.            | Высочествъ . . . . .             | Величествъ.                    |
| 67.           | 13.           | въ цѣли . . . . .                | съ цѣлью.                      |
| 68.           | 4.            | крупнаго баласта и систернъ.     | (крупнаго баласта и систернъ.) |
| 69.           | 1.            | изъ Николаевъ . . . . .          | въ Николаевъ.                  |
| 75.           | 3.            | Сарадиніей . . . . .             | Сардиніей.                     |
| 89.           | 27.           | помпею . . . . .                 | Помпею.                        |
| 103.          | 12.           | поручилъ . . . . .               | получилъ.                      |
| 104.          | 4.            | сотруднимъ . . . . .             | сотрудникомъ.                  |
| 105.          | 10.           | Кавказ. . . . .                  | Кавказскаго.                   |
| 123.          | 1.            | того грандіознаго . . . . .      | грандіознаго.                  |
| 140.          | 7.            | проектируютъ . . . . .           | проектировали.                 |
| 143.          | 19.           | спасеніе! . . . . .              | спасеніе?                      |
|               | 24.           | дѣлаются теперь . . . . .        | дѣлались тогда.                |
| 145.          | 30.           | производящіяся . . . . .         | производившіяся.               |
| 147.          | 2.            | едва ли не будетъ . . . . .      | едва ли будетъ.                |
| 151.          | 26.           | магазины; затѣмъ онъ . . . . .   | магазины, который              |
| 158.          | 6.            | Углубленіемъ . . . . .           | Углубленіе.                    |
| 170.          | 15.           | и по вниманіи . . . . .          | и во вниманіе.                 |
| 171.          | 14.           | сѣмки . . . . .                  | съемки.                        |
| 207.          | 2.            | по вниманіи . . . . .            | во вниманіе.                   |
| 248.          | 3.            | допустить . . . . .              | допустить.                     |
|               | 23.           | въ родѣ . . . . .                | въ родѣ.                       |
| 294.          | 3.            | <i>Севастопольской</i> . . . . . | <i>Николаевской</i> .          |

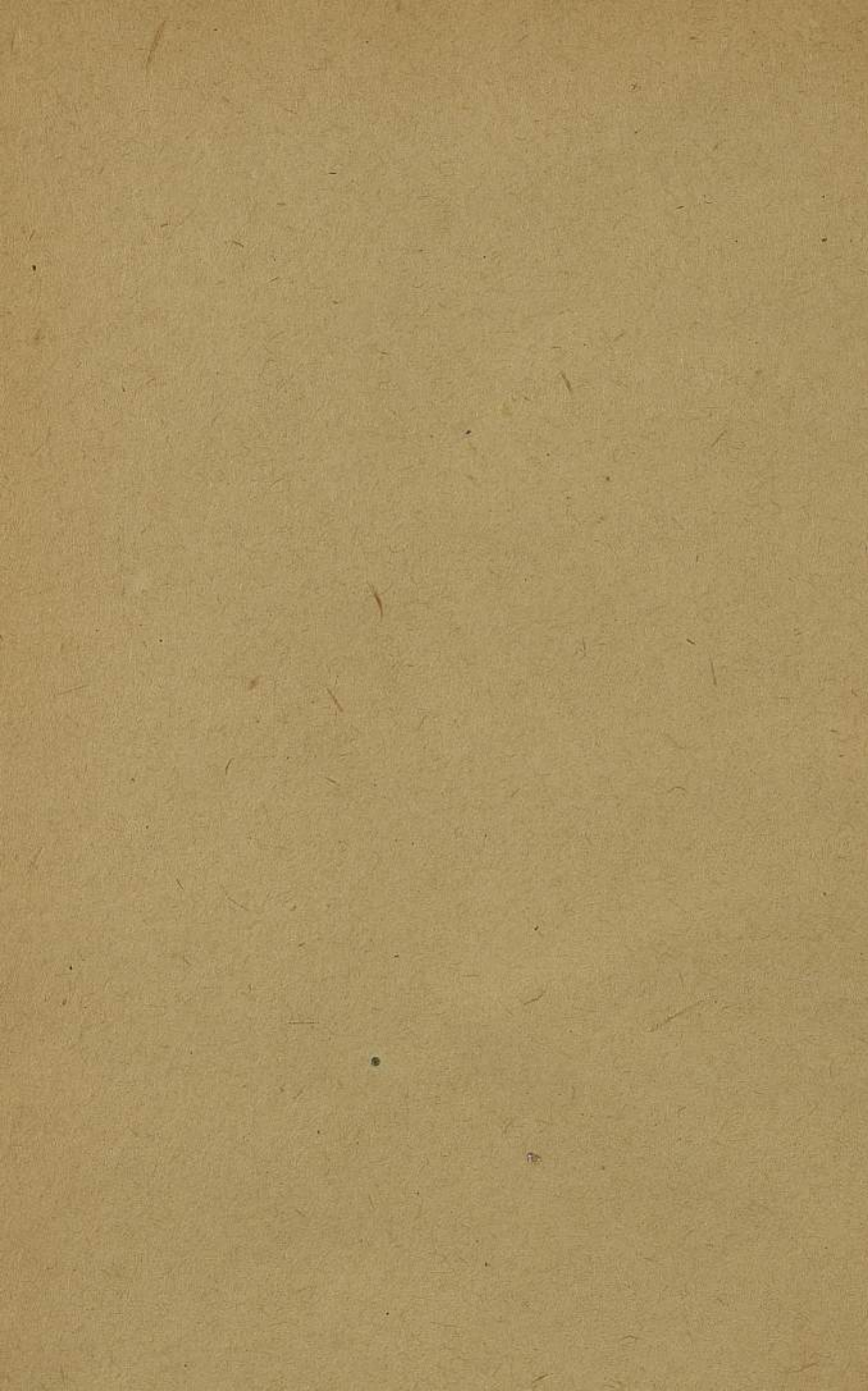


















2011137858