

# МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

ИЗДАВАЕМЫЙ ПОДЪ НАБЛЮДЕНИЕМЪ

УЧЕНАГО ОТДѢЛЕНІЯ МОРСКАГО ТЕХНИЧЕСКАГО КОМИТЕТА.

РЕДАКТОРЪ, КАПИТАНЪ 2-ГО РАНГА Н. ЗЕЛЕНОЙ 2.

---

**Томъ CVII**

**№ 4**

---

**Апрѣль**

---

**САНКТПЕТЕРБУРГЪ**

**ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА,**

**въ Главномъ Адмиралтействѣ.**

**1870.**

## Письма лейтенанта Старицеаго.

10 (22) января. За время пребыванія клипера въ Юкагамѣ совершилъ я съ нѣсколькими товарищами двѣ интересныя поѣздки въ Иеддо и въ бухту Иокоска,—морской арсеналь Японіи. Иеддо, какъ извѣстно, открытъ для иностранцевъ уже два года, но изъ-за внутреннихъ смуть Японіи иностранцевъ въ немъ еще мало живетъ, почти никого, за исключеніемъ Англійскаго посланника сэра Генри Паркса, большую часть времени проводящаго въ Иеддо, гдѣ онъ имѣетъ великолѣпное помѣщеніе, да еще американскаго и сѣверо-германскаго консульствъ, остальные же консулы, равно какъ и прочія посольства, всѣ живутъ еще въ Юкагамѣ и подобно торговымъ людямъ, только по временамъ ѣздятъ въ Иеддо. Помѣщеніе американскаго посольства носитъ названіе Джей-фудзи, французскаго Сайкодзи. Для частныхъ лицъ, пріѣзжающихъ въ Иеддо, имѣется теперь тоже весьма удобное временное пристанище въ обширномъ дву-этажномъ отелѣ съ 120-ю нумерами, выстроеннымъ японцами специально для гостей-иностранцевъ. Отель этотъ расположенъ у морскаго берега на одной-трети разстоянія всей приморской черты города, такъ что довольно близко къ центру его. Посѣтителей гостинница эта имѣетъ довольно много: я видѣлъ человѣкъ тридцать разомъ въ совсѣмъ обыкновенный день; однако туземные обыватели Иеддо повидимому не совсѣмъ еще привыкли видѣть посреди себя заморскихъ гостей, такъ какъ японское правительство еще не рѣшается снять свою опеку съ пріѣзжающихъ и попрежнему каждому изъ нихъ безвозмездно навязываютъ тѣлохранителей изъ японскихъ чиповниковъ, извѣстныхъ подъ именемъ «якуниновъ», которые, въ числѣ нѣсколькихъ человѣкъ, неизмѣнно сопутствуютъ вамъ всюду, куда бы вы только ни двинулись изъ отеля. И вотъ самъ-третьей верхами въ сопровожденіи четырехъ такихъ аргусовъ тоже верхомъ, да еще трехъ скороходовъ, отъ которыхъ тоже нельзя было отдѣлаться, пустились мы странствовать по городу, но послѣ пятнадцати, двадцати верстъ эта первая наша прогулка оказалась слишкомъ утомительною, а потому въ виду предстоявшихъ намъ еще большихъ концовъ, мы избрали болѣе удоб-

ное средство передвиженія—открытую коляску, что, кстати, избавило насъ и отъ несчастныхъ бего; якунины конечно съ нами, верхомъ, два впереди, два сзади. Такимъ все еще параднымъ поѣздомъ разѣзжали мы по Иеддо, два дня съ утра до вечера, осматривая достопримѣчательности города, изъ числа тѣхъ, что доступны нынѣ для европейцевъ. Лучшее, что видѣли—это:

1) Гробницы сіогуновъ или Сиба, превосходный паркъ, въ которомъ намъ показывали храмы, расположенные террасами и какъ бы составляющія преддверіе къ могилѣ каждаго сіогуна. Общія ворота къ каждому отдѣльному ряду храмовъ украшены статуями, которыя выраженіемъ своихъ лицъ и позами должны повидимому воспроизводить характеръ усопшаго повелителя; фигуры эти очень выразительны и хорошо сдѣланы; самые же храмы—это своего рода *chef d'oeuvre* по тонкости рѣзбы на деревѣ и изображаютъ птицъ, преимущественно цапель и павлиновъ.

2) Вино, тоже паркъ съ гробницами и храмами сіогуновъ другой династіи. Здѣсь въ одномъ изъ храмовъ, расположенномъ на холмѣ, намъ показывали 4-хъ саженнаго, каменнаго облигатаго мѣдью истукана, носящаго на себѣ слѣды пуль, коими годъ тому назадъ угощали другъ друга враждовавшіа между собою сіогунская и микадская партіи.

3) Асакса или Канопъ знаменитый буддійскій храмъ съ его саженными фонарями, деревянными и восковыми размалеванными богами, бѣлой кобылицей—посвященной небу, стаей голубей того же назначенія и вереницею модельщиковъ, стекающихся, какъ говорится, со всѣхъ краевъ японскаго царства. Храмъ окружаетъ небольшой садикъ, установленный палатками торговцевъ съ игрушками и сладями, а равно разными дешевыми развлечениями въ родѣ панорамъ, маріонетокъ, зоологическихъ выставокъ, чайныхъ домиковъ и проч. Вблизи же храма Асакса помѣщаются три театра, коихъ въ Иеддо множество и еще Іосивара, —огромный кварталъ, цѣлый городъ съ домами терпимости, коихъ тоже много и въ другихъ частяхъ Иеддо, но меньшаго размѣра. Часть города извѣстная подъ именемъ Асакса, примыкаетъ къ рѣкѣ Огава или Иеддо, чрезъ которую перекинута пять длинныхъ деревянныхъ мостовъ. Мосты эти

очень простые, но тѣмъ не менѣе гораздо болѣе интересны, чѣмъ прославленный Нипонъ-бассъ, отъ котораго считаются всѣ разстоянія въ Японіи. Этотъ послѣдній совсѣмъ маленькій и деревянный мостъ, перекинутый чрезъ каналъ, не имѣетъ ровно ничего замѣчательнаго, особенно теперь, когда японцы стали строить таковыя же изъ желѣза. На перилахъ Нипонъ-басса надѣты бронзовые колпаки и по этимъ украшеніямъ его и можно только отличить отъ десятковъ другихъ мостовъ, совершенно ему подобныхъ.

Въ числѣ прочихъ мѣстъ, посѣщенныхъ нами еще въ Іеддо, назову Ожи, загородное мѣсто прогулки японцевъ, и Атанга-яма—холмъ, съ котораго открывается прекрасная панорама на сосѣднія части города. Мѣстечко Ожи расположено на концѣ города противоположномъ Юкагамѣ и зимою представляютъ интересъ развѣ въ смыслѣ того, что является хорошимъ предлогомъ проѣхать по Іеддо отъ одного конца его, до другаго; что же до холма Атанга-яма, то этотъ пунктъ очень близкій къ Сибя и въ гостинницѣ, дѣйствительно стоитъ того, чтобъ посѣтить его даже и такому путешественнику, который, какъ большинство морскихъ офицеровъ, имѣетъ возможность побывать въ Іеддо всего одни сутки. На долю нынѣшнихъ посѣтителей Атанга-ямы, кромѣ превосходнаго вида, достался еще случай полюбоваться замѣчательно изящной фигуркой японской дѣвушки, угощающей посѣтителей чаемъ. Наши русскіе туристы прозвали ее «ницкою» въ pendant къ тѣмъ красивымъ бездѣлушкамъ, которыхъ такъ много въ японскихъ лавкахъ Юкагамы и даже на палубѣ клипера, въ тѣ часы, когда торговцы допускаются на судно.

Въ Іеддо мы пробыли три дня, хорошо ѣли, хорошо спали и вдоволь нагулялись, дѣлая ежедневно по 40 верстъ, ежели не болѣе; однако, общее наше впечатлѣніе объ этомъ большомъ городѣ не въ его пользу,—это громадная японская деревня и только. Тѣмъ не менѣе рекомендую всякому навѣстить эту деревню съ миллионнымъ населеніемъ, только не надо ожидать ничего подобнаго тому, что обыкновенно ожидается отъ многочелюдной столицы—ни большихъ домовъ, ни особеннаго освѣщенія, ни грандіозныхъ общественныхъ памятниковъ,—ничего этого

нѣтъ; архитектурное искусство японцевъ, исключительно направленное на одни храмы, даже и въ нихъ сосредоточивалось на мелкихъ украшеніяхъ, повидимому изъ-за частыхъ землетрясеній; что же касается до жилыхъ домовъ, то всѣ они построены на одинъ очень простой ладъ, скорѣе смотрятъ палатками, бараками или бесѣдками, чѣмъ домами. Это особенно относится до домовъ рабочаго люда и торговцевъ, у которыхъ внутренность жилья видна съ улицы. Дома даймѣсовъ, т. е. князей, и дома чиновниковъ, словомъ все, что выграшено черною краскою, глядитъ далеко не такъ открыто; тѣмъ не менѣе и ихъ стиль построекъ тотъ же. Замѣчательна въ Іеддо противоположность кварталовъ, занятыхъ даймѣсами, отъ кварталовъ торговыхъ. Идите вы по широкимъ улицамъ первыхъ и точно все вымерло кругомъ, рѣдко когда попадетсѣ прохожіи, но только что повернули въ торговую улицу и вы какъ будто попали въ муравейникъ, васъ поражаетъ масса народа, шумящаго и двигающагося вдоль сплошныхъ стѣнъ разнаго добра, вывѣшеннаго и выставленнаго по обѣимъ сторонамъ улицы.

Приѣхавъ въ Іеддо въ дилижансѣ по Таксидо, — превосходному шоссе, идущему черезъ всю Японію, отъ Нагасаки до Сангарскаго пролива, мы возвратились обратно въ Юбагаму на пассажирскомъ пароходѣ; переходъ 2½ часа. Благодаря своимъ 3—4 футамъ углубленія, пароходъ этотъ подходит вплотную къ набережной гостиницы въ Іеддо, однако мелкость и узкость фарватера отъ пристани до фортовъ и для него была чувствительна, тѣмъ болѣе, что на встрѣчу шло до тысячи джонокъ, пользовавшихся попутнымъ вѣтромъ для входа въ рѣку Іеддо. Направленіе фарватера отъ устья рѣки идетъ сначала вдоль набережной, восточная его окраина окаймлена деревянными знаками. Прорѣзавъ линію фортовъ, собственно одноярусныхъ батарей, которые въ видѣ острововъ, окаймляютъ мелководное побережье Іеддо, мы послѣ получасоваго хода поравнялись наконецъ съ мѣстомъ, служащимъ рейдомъ для морскихъ судовъ, тамъ стояли тогда на якорѣ знаменитый броненосецъ таранъ *Stonewall*, по японски *Кумегэ*, одинъ большой колесный пароходъ *Юге*, двѣ винтовныя шкуны, *Фузіама* и *Чіото*, транспортъ *Осака* и еще парусный баркъ,

всѣ подѣ японскимъ флагомъ. Очень хотѣлось побывать на этихъ судахъ, но, къ сожалѣнію, трехъ-мильное слишкомъ разстояніе ихъ отъ Іедо не позволило сдѣлать этого въ настоящій разъ. Самое интересное судно конечно *Stonewall*, уцѣлѣвшій отъ угрожавшей ему напасти въ Намбу и на Хакодатскомъ рейдѣ, гдѣ до сихъ поръ еще торчатъ изъ воды остатки одного взорваннаго его товарища клипера *Донъ-Жуанъ* и двухъ ожесточенныхъ враговъ его знаменитаго парохода *Каймена* или *Eagle*, героя Намбу, и клипера *Ханъ-ри-маро* или *Emperor*, героя хакодатскаго, отомстившаго за гибель *Каймена* и за тѣмъ сложившаго, такъ сказать, и свои кости рядомъ съ мертвымъ уже товарищемъ.

*Stonewall* носить 4 дюйм. бровю и 3 орудія подѣ двумя башнями, не вращающимися. Толщина плиты у башень 8 дюймовъ. Изъ орудій одно 300 фунтовое, а другія два 70 фунтовья Армстронга, заряжающіяся съ дула. *Stonewall* двухъ-мачтовый, длина его около 190 футъ, сидитъ въ водѣ около 18 футъ; водоизмѣщеніе до 1800 тоннъ (\*).

Перехожу къ морскому арсеналу Японіи—къ гавани Іокоска. Гавань эта находится къ югу отъ Юкагамы всего въ 10 миляхъ; она закрыта отъ всѣхъ вѣтровъ, особенно во внутренней своей части и имѣетъ хорошую якорную стоянку. Года три тому назадъ, на берегу этой гавани стояла маленькая рыбацья деревушка, но вѣроятно по инициативѣ Французскаго посланника, коммисія изъ французскихъ инженеровъ и японскихъ чиновниковъ остановилась на этомъ укромномъ уголкѣ и закинула дѣятельность, результатомъ которой является обширное морское учрежденіе, уже теперь исправляющее значительныя суда и общающее въ скоромъ будущемъ развиться до большой силы и значенія въ здѣшнемъ морѣ.

Въ настоящее время мы нашли:

1) Мортоновъ элингъ, подымавшій уже 14 судовъ, въ томъ числѣ судно въ 900 тоннъ, именно знаменитый прежде паро-

---

(\*) Размѣренія здѣсь приведенныя взяты изъ показаній японскаго офицера со *Stonewall*, когда онъ прѣзжалъ на клиперъ. По другимъ свѣдѣніямъ размѣренія эти менше.

ходъ *Light-Moon* перехватывавшій почту въ Сингапурѣ для скорѣйшей доставки ея въ Гонгъ-Конгъ и Шангай торговому дому Джардини и К°. Пароходъ этотъ принадлежитъ теперь японцамъ и стоитъ въ Йокоскѣ; длина его около 300 футъ.

2) Два строющіеся мокрые дога длиною 386 и 430 футъ, шириною 96 футъ и глубиною 28 футъ; цифры эти сообщены мнѣ однимъ изъ инженеровъ Йокоски, г. Деспанъ, на память, самъ же я не мѣрялъ и не имѣлъ случая справиться съ чертежами, но то, что видѣлъ въ натурѣ, близко подходитъ къ приведеннымъ размѣрамъ.

Одинъ изъ этихъ доковъ, меньшей, надѣются будетъ готовъ въ текущемъ году, онъ отдѣливается теперь гранитомъ. Батопортъ заказанъ для него во Франціи и еще не полученъ. Къ постройкѣ же другаго дока, длиннѣйшаго, только что еще приступили; рассчитываютъ совершить ее въ два года. Грунтъ обихъ доковъ глина—съ слоями песку.

3) Открытая верфь для малыхъ судовъ. Съ нея уже спущены: плавучій кранъ, два каботажныхъ пароходика, держащіе сообщеніе Йокоски съ Юсагамою три раза въ недѣлю, собственно для надобностей порта; и еще пароходъ *Юкамама*, который японское правительство назначаетъ для рейсовъ между Юсагамою и Иеддо. Длина этого парохода 100 футъ, онъ тѣмъ замѣчательнъ, что какъ корпусъ его, такъ и машина съ котлами—все изготовлено въ Йокоскѣ.

4) Кузнечное заведеніе, состоящее изъ двухъ частей. Въ первой части четыре паровыхъ молота, изъ которыхъ одинъ уже дѣйствуетъ, а прочіе три устанавливаются; наибольшій изъ нихъ будетъ тоннъ въ десять. Во второмъ отдѣленіи кузницы помѣщается 16 горновъ, дѣйствующихъ паромъ.

5) Слесарная со множествомъ станковъ, изъ которыхъ половина дѣйствуетъ, а другая еще устанавливается.

6) Котельное заведеніе, на половину тоже устроенное.

7) Литейная, обширное зданіе,—устраивается.

8) Зданіе для сбора машинъ,—устраивается.

9) Столярня съ 4 паровыми пильнями и многими другими станками,—дѣйствуютъ.

10) Блоковая мастерская,—дѣйствуетъ отчасти паромъ.

11) Канатный заводъ, огромное дву-этажное зданіе въ 130 сажень длиною. Нѣсколько тросовъ уже спущено на помъ въ верхнемъ этажѣ, но еще вручную. Матеріалы: пеньга, лёнъ и вологна пальмы; запасовъ ихъ нѣтъ. Нижній этажъ канатнаго завода служитъ пока хранилищемъ различныхъ машинъ, накупленныхъ японцами въ прежніе годы отъ иностранцевъ, преимущественно отъ голландцевъ. Машинъ этихъ очень много въ Иокоскѣ; ими полны еще два большихъ сарая и много ихъ валяется просто на открытомъ воздухѣ въ очень плохомъ видѣ. Повидимому онѣ покупались безъ понятія о дѣлѣ, многія изъ нихъ уже повреждены и съ растерянными частями при перевозкахъ съ одного мѣста на другое. Съ учрежденіемъ арсенала въ Иокоскѣ все это добро свалено ему на плечи и теперь предвидится большая возня, чтобы привести его въ надлежащій видъ, годный для употребленія.

Всѣ зданія мастерскихъ въ Иокоскѣ кирпичныя, на каменномъ фундаментѣ. Кирпичъ выдѣлывается на мѣстѣ вручную; печь для обжиганія его вмѣщаетъ въ себѣ 20 000 за разъ.

Берега гавани Иокоска имѣютъ характеръ пересѣченной мѣстности, потому для постройки исчисленныхъ здѣсь зданій много труда положено на одну планировку мѣстности, пришлось даже срывать одинъ холмъ, вышиною футъ 80 и длиною до 100 сажень. Землю этого холма употребили на засыпку мелководныхъ частей бухты. Одна изъ смежныхъ бухточекъ представляетъ отличный бассейнъ для угольныхъ складовъ, и чтобы получить удобное береговое сообщеніе съ ней, приступлено къ вырытію тоннеля, длиною около 300 футъ, шириною 18 футъ.

Запасовъ лѣса, желѣза и вообще строительныхъ матеріаловъ нѣтъ. Каменнаго угля тоже мало. Рассчитываютъ на возможность разработки желѣзной руды и угля, гдѣ либо вблизи Иокоски, но мѣста, сколько мѣѣ извѣстно, еще не отысканы. Надняхъ я получилъ десять обращивовъ породы лѣса, употребляющагося теперь въ Иокоскѣ — это шесть породъ сосны, коихъ японскія имена; тсуга, моми, матсу, сяги, иноки и еще красная сосна, а равно ясень (соджи), вязъ (кіаки), каштановое дерево (кури) и камфарное (гусу).



Въ техническомъ отношеніи арсеналомъ завѣдуетъ французскій инженеръ г. Верне, а теперь, за его отсутствіемъ, г. Тибодье; хозяйственная же и административныя части, ежели не ошибаюсь, находятся въ рукахъ японскаго чиновника. Число рабочихъ въ арсеналѣ простирается до 450 человекъ, въ томъ числѣ до 40 европейцевъ, все французовъ. Плата японскимъ рабочимъ около 10 рублей въ мѣсяцъ, французы же получаютъ кажется почти двойное содержаніе противу соотвѣтствующаго ихъ занятіямъ во Франціи. Переездъ въ Японію, равно какъ и обратное возвращеніе на родину, не ранѣе трехъ лѣтъ, какъ служащихъ, такъ и семействъ ихъ, совершается на счетъ Японіи. Нѣкоторые изъ служащихъ теперь въ Юокоскѣ состоятъ на государственной службѣ Франціи и продолжаютъ пользоваться ея правами и преимуществами. Помѣщеніе французы имѣютъ всѣ довольно удобное въ порту, гдѣ они устроили себѣ также маленькую церковь и нѣчто въ родѣ клуба съ буфетомъ, биллиардомъ и библіотекою. Эта маленькая полезная община живетъ очень скромно и повидимому пользуется большимъ уваженіемъ какъ окрестныхъ японцевъ, такъ и своихъ собратьевъ французовъ жителей Юагамы. По временамъ она и оживляется когда суда, требующія серьезныхъ исправленій приходятъ сами въ Юокоску. Собственно для мелкихъ исправленій ходить въ Юокоску нѣтъ надобности, ихъ можно покончить въ Юагамѣ въ здѣшнемъ механическомъ заведеніи, составляющемъ какъ бы городской отдѣлъ юагамскаго арсенала. Отдѣломъ этимъ завѣдуютъ тоже французы, зависящіе отъ директора Юокоски.

Къ числу совершенныхъ уже заслугъ Юокоски упомяну о сооруженіи средствами арсенала двухъ каменныхъ маяковъ и многихъ бакановъ, воими теперь обставленъ заливъ Теддо. Самый главный маякъ построенъ на скалѣ Носсима къ востоку отъ входнаго мыса Мейо, въ широтѣ  $34^{\circ} 53' 20''$  долготѣ  $137^{\circ} 51' 38''$  къ О отъ Гринича. Маякъ этотъ перваго разряда, горизонтъ 20 миль; онъ только что конченъ и началъ освѣщаться съ 10 января. До того существовалъ временной огонь. Другой —внутренній маякъ третьяго разряда построенъ на мысѣ Канонъсаки, онъ освѣщается уже мѣсяцевъ шесть. Благодаря любезности г. Деспань, я побывалъ на этомъ послѣднемъ маякѣ и

такимъ образомъ имѣлъ возможность полюбоваться крѣпостію постройки его, — онъ кирпичный, съ гранитнымъ фундаментомъ. Японцы содержатъ его въ надлежащей чистотѣ. Подлѣ маяка устроена батарея изъ 5 орудій, калибръ 5 1/2 дюйм., мѣдныя, литыя едва ли не въ Японіи, покрайней мѣрѣ надписи ихъ всѣ японскія; присмотра за этими орудіями никакого.

Съ маяка открывается хорошій видъ на обширный заливъ Іеддо, каналъ Урага и Плимутскую скалу. Въ началѣ прошлаго года германскій пароходъ *Каю-маре*, обрѣзая эту скалу, наскочилъ на подводный камень, отстоящій отъ нея около двухъ кабельтовыхъ на ОСО. Мѣсто этого камня теперь обозначено баканомъ работы іокоскинскаго арсенала; но до случившагося несчастія о существованіи этого камня не было извѣстно иностранцамъ, за что очень дорого заплатились. Кромѣ самаго парохода, погибло тогда 29 человекъ пассажировъ и команды.

Окрестности Іокоски замѣчательно красивы, любителямъ хорошихъ видовъ и, пожалуй, еще охотникамъ погоняться за фазанами смѣло могу рекомендовать ихъ; мнѣ лично, окрестности эти своими маленькими бухточками и береговыми извилинами, а равно зелеными холмами и глубокими долинами, напоминали окрестности Владивостога и Находки, но съ пихтами — вмѣсто ели, камеліями и даже пальмами — вмѣсто березы, а главное дѣйствительно существующимъ густымъ населеніемъ, которое тамъ, далеко, въ мѣстахъ возлюбленныхъ, приходится рисовать только въ одномъ воображеніи.

Гуляя по этимъ окрестностямъ съ г. Деспанъ, я былъ пораженъ между прочимъ вниманіемъ японцевъ къ ихъ проселочнымъ путямъ сообщенія, которыя вслѣдствіе вулканическаго образованія острова безпрестанно пересекаются холмами и обрывами. На разстояніи какихъ нибудь десяти квадратныхъ верстъ мнѣ пришлось видѣть нѣсколько искусственныхъ насыпей для облегченія спуска, нѣсколько значительныхъ вырѣзовъ въ горахъ и даже два тоннеля. Видѣлъ я еще тамъ одинъ небольшой каналъ, устройство котораго навѣрно стоило большихъ трудовъ. Каналъ этотъ соединяетъ внѣшнюю часть залива Іокоска съ сосѣднею бухтою Канасова; цѣль его — дать возможность маленькимъ лодкамъ переходить изъ одной бухты въ

•

другую, не оглябая раздѣляющаго ихъ мыса, что потребовало бы лишніа полмили и не всегда было бы для нихъ возможно изъ-за волненія. Такое объясненіе дали мнѣ въ Іокоскѣ; но я не ручаюсь въ томъ, что при постройкѣ этого канала (что было еще до арсенала) можетъ лѣтъ 10 тому назадъ, японцы не руководствовались тѣми до наивности дѣтскими соображеніями боязни и нетерпимости къ иностранцамъ, о которыхъ упоминаетъ хакодатскій настоятель русской церкви отецъ Николай въ своей превосходной статьѣ «Японія съ точки зрѣнія христіанской миссіи» см. Русскій Вѣстникъ сентябрь 1869 г.

Кстати, мы все время ожидаемъ прибытія отца Николая изъ С.-Франциско, и на каждый приходящій оттуда пассажирскій пароходъ отправляемъ за нимъ вельботъ; но его все еще нѣтъ.

Ожидаемъ еще пароходъ *Находка* изъ Гонгъ-Конга. Пароходомъ этимъ командуетъ теперь молодой товарищъ и другъ нашъ лейтенантъ Крускопфъ, нѣсколько мѣсяцевъ тому назадъ принявшій его отъ капитана Бролина.

30 января (10 февраля) 1870 г.

Страшная катастрофа совершилась 12 (24) января въ водахъ залива Іеддо. Жертва — это корветъ Соединенныхъ Штатовъ Америки *Oneida*. Телеграфъ конечно разнесъ уже по міру вѣсть о его гибели. Да, этотъ дорогой другъ нашъ болѣе не существуетъ. Онъ столкнулся съ пароходомъ *Bombay*, компаніи P. and O. и черезъ четверть часа пошелъ на дно на глубинѣ 20 сажень всего въ 10 миляхъ отъ Юагамы. Изъ 176 человекъ его экипажа спаслось 61 человекъ, а остальные 115 потонули (\*). *Bombay* не оказалъ ни какой помощи, онъ продолжалъ свой путь въ Юагаму, гдѣ и бросилъ якорь въ милѣ разстоянія отъ прочихъ судовъ, никому не сообщивъ о серьезности случившагося съ нимъ столкновенія, отчего страшная вѣсть достигла Юагамы только черезъ 12 час. послѣ столкновенія, отъ доктора и матросовъ *Oneida*, которые

---

(\* Изъ 23 офицеровъ *Oneida* спаслось только трое: лейтенантъ J. J. Jates бывшій вахтеннымъ начальникомъ во время столкновенія, докторъ J. Suddards и секретарь капитана W. W. Crowningshild.

въ числѣ 17 человекъ добрались до ближайшаго берега, и затѣмъ уже пѣшкомъ пришли въ городъ.

Вѣсть эта какъ громомъ поразила насъ; подумайте, корветъ *Oneida* цѣлый мѣсяцъ стоялъ рядомъ съ нами и сдѣлался роднымъ братомъ, и онъ погибъ всего черезъ полтора часа послѣ того, что оставилъ насъ, для слѣдованія на родину, напутствуемый громкими криками ура! со всѣхъ военныхъ судовъ рейда и со шлюпокъ клипера, высланныхъ провожать его. За часъ еще до съѣмки съ якоря, значить за 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часа какихъ нибудь до вѣчности, товарищи мои и самъ я, мы были еще на корветѣ *Oneida*, прощались съ офицерами его, горячо пожимали имъ руки. Въ началѣ этого письма я писалъ вамъ о снимкѣ фотографической группы американскихъ и русскихъ офицеровъ; въ послѣднія минуты прощанія я держалъ экземпляръ этой группы на столѣ *Oneida*, и офицеры, каждый собственноручно подписывали свои имена подъ портретами; то, конечно, были подписи послѣднія въ жизни для большинства изъ нихъ. Точно они сами себя отиѣчали къ выходу въ вѣчность. Гляжу я теперь на эту группу и просто не вѣрится, что весь этотъ подписавшійся добрый молодой народъ, полный жизни и вѣры въ будущее, уже болѣе не существуетъ; что достаточно было одного момента для того, чтобы всѣхъ ихъ повергнуть въ отчаянную нѣсколько-минутную борьбу за существованіе, и затѣмъ въ холодные трупы и гдѣ же, всего въ 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> миляхъ отъ берега, въ 10 миляхъ отъ гавани, гдѣ только что оставили друзей своихъ, для родины, въ которую везли съ собою столько надеждъ и радостей.

Какъ только стало на рейдѣ извѣстно о несчастіи, онъ весь всполохился. Съ англійскаго фрегата *Ocean* немедленно послали приказаніе *Bombay* идти къ мѣсту столкновенія; онъ было отказался, но ему послали вторичное приказаніе и затѣмъ паровой барказъ съ *Ocean*, съ американскою шлюпкою на буксирѣ, побѣжалъ къ мѣсту крушенія; *Bombay*, единственное судно, имѣвшее тогда пары готовыми, вскорѣ тоже снялся съ якоря, а слѣдомъ за нимъ двинулся американскій коммерческій пароходъ *Yang-tze* съ американскимъ посланникомъ и командиромъ нашего клипера, имѣя на буксирѣ двѣ американскія шлюпки съ аме-

риканскаго транспорта *Idaho* и нашъ барказъ; кромѣ того, снялась еще съ ягоя англійская описная лодка *Silvia*. Подходя къ параллели Юкоска, кортежъ этотъ увеличился еще французскою описною лодкою *Aspick* и вскорѣ былъ порадованъ извѣстіемъ, что кромѣ 17 человекъ, о спасеніи которыхъ было извѣстно въ Юкагамѣ, спаслось еще сорокъ четыре человека тоже на своей шлюпкѣ. *Yang-tze* тотчасъ же принялъ ихъ къ себѣ на палубу и пошелъ обратно въ Юкагаму, остальные суда и шлюпки продолжали поиски еще часа четыре, вплоть до маяка Канонъ-саки и нѣсколько далѣе; но увы! кромѣ разбитыхъ кочевыхъ сѣтокъ, любовь и одного обломка реи, выброшенныхъ на побережье, ничего болѣе, и къ вечеру на бусирѣ *Silvia* возвратились въ Юкагаму съ грустнымъ извѣстіемъ, что болѣе нѣтъ никакой надежды на то, чтобы съ *Oneida* еще кто либо уцѣлѣлъ.

Поиски за мертвыми тѣлами продолжались затѣмъ ежедневно и продолжаются еще по настоящее время; сначала это дѣлалъ паровой барказъ *Ocean*, обязательно отданный въ распоряженіе *Idaho* а отчасти еще и *Silvia*, пока снаряжался пароходъ *Aroostook*, бывшее военное американское судно, нынѣ купеческое, американское же, безвозмездно предложенное посланнику для дѣла человеколюбія. Команда на *Aroostook* назначена была все изъ матросовъ, спасшихся съ *Oneida*, машиною же управляетъ кондукторъ-механикъ Провофьевъ и при немъ два машиниста и 3 нашихъ кочегара,—всѣ съ клипера «Всадникъ». Поиски долго оставались тщетными; только на пятый день удалось отыскать мѣсто, гдѣ затонулъ *Oneida*. Глубина тамъ, какъ я уже упомянулъ, 20 сажень. Въ малую воду клотикъ гротъ-мачты показывается надъ водою фута на полтора (\*). Съ мѣста этого пленги:

на середину о-ва Перри . . . W1S } что даетъ точку почти на  
маяка Канонъ-саки . . . . . StW } восточной окраинѣ фарва-  
буя на отмели Саратога NWtN<sup>1</sup>/<sub>4</sub>W } тера въ разстояніи 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> м.  
отъ маяка и 2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> миль отъ ближайшаго берега. По картѣ мелководіе Саратогской косы отстоитъ всего на нѣсколько кабель-

(\*) Клотикъ этотъ перенесенъ теперь въ юкагамскую католическую церковь въ память о многихъ погибшихъ сынахъ ея, бывшихъ ирландцевъ.

тововъ. Японскіе водолазы спускались съ *Arcostock*, но за глубиной и за мутностію воды ничего не могли сообщить опредѣленнаго.

Мертвыхъ тѣлъ найдено по сіе время только два: капитана Уильяма и плотника,—послѣдняго только третьяго дня нашли, такъ что завтра еще будутъ хоронить; тѣло же капитана поднято было пять дней тому назадъ въ разстояніи 20 миль отъ мѣста крушенія; его вытащили японскіе рыбаки въ сѣтяхъ; похороны капитана совершены третьяго дня съ большимъ почетомъ, по церемоніалу заранѣе приготовленному. Официальная часть шествія въ церковь и на кладбище происходила въ слѣдующемъ порядкѣ:

Американскіе морскіе солдаты.

Музыка съ англійскаго фрегата *Ocean*.

Англійскіе морскіе солдаты.

Американскій морской офицеръ.	} Гробъ.	Американскій морской офицеръ.
Русскій морской офицеръ.		Французскій полковникъ.
Французскій капитанъ.		Русскій капитанъ
Англійскій полковникъ.		Англійскій капитанъ.

Духовенство.

Командиръ *Idaho* и американскій посланникъ.

Команда съ *Oneida*.

Офицеры съ *Oneida*.

Команда *Idaho*.

Англійскіе матросы.

Русскіе матросы.

Французскіе матросы.

Офицеры иностранныхъ военныхъ судовъ.

Офицеры иностранныхъ сухопутныхъ войскъ.

Дипломатическій корпусъ.

Публика.

Судъ или точнѣе слѣдствіе по дѣлу столкновенія и гибели *Oneida* начался 15 (27), т. е. на другой день по полученіи извѣстія о гибели *Oneida*. Засѣданіе суда длилось дней десять подрядъ и еще сегодня было одно, угрожавшее затѣнуть дѣло на многіе дни; нѣсколько разъ была опасность, что вопросъ

теперь уже выдвинется на національную почву, но пока все обошлось благополучно. Судъ назначилъ завтрашнее число для выслушанія его рѣшенія. Съ слѣдующей почтой я вышлю вамъ отчетъ всего слѣдственнаго процесса, который будетъ отпечатанъ отдѣльною брошюрою, по документамъ суда.

Лейтенантъ **Старицкій.**

### Судъ по случаю столкновенія парохода *Bombay* съ корветомъ *Oneida*.

Въ послѣдней книгѣ нашего журнала мы помѣстили описаніе страшной морской драмы, разыгравшейся у береговъ Японіи, послѣдствіемъ которой была гибель большаго военнаго корвета съ 115 человѣками экипажа. Теперь мы получили отъ К. С. Старицкаго подробный протоколъ слѣдствія и суда, наряженнаго по этому случаю въ Юкагамѣ. При этомъ судебномъ изслѣдованіи принимали участіе командиръ и нѣкоторые офицеры нашего клипера «Всадникъ», находившагося въ то время въ Юкагамѣ. Нашимъ офицерамъ пришлось выполнять преимущественно обязанность экспертовъ, и повидимому, на сколько можно судить по протоколу слѣдствія и журнальнымъ извѣстіямъ, русскіе моряки оказали не мало помощи посланнику Соединенныхъ Штатовъ при японскомъ правительствѣ, г. Делонгу. Полученныя нами свѣдѣнія проливаютъ много новаго свѣта на весь ходъ катастрофы. Въ общихъ чертахъ описаніе наше, помѣщенное въ прошлой книгѣ М. Сб., совершенно вѣрно, но столкновеніе произошло не въ открытомъ морѣ въ виду берега, какъ мы говорили, основываясь на первыхъ, спѣшныхъ извѣстіяхъ, а въ самомъ Юкагамскомъ заливѣ, близъ его устья, недалеко отъ маяка Канонъ-Саки. Корветъ *Oneida* и пароходъ *Bombay* усмотрѣли другъ друга въ разстояніи трехъ миль и если бы продолжали идти тѣми же курсами то разошлись бы совершенно благополучно, но командиру *Bombay* пришло настойчивое желаніе исполнить установленное правило ѣзди на морѣ и оставить встрѣчное судно въ лѣвой рукѣ, хотя послѣднее находилось отъ него нѣсколько вправо.

По этому онъ положилъ сначала лѣво руля, а потомъ лѣво на бортъ, такъ что, шедши первоначально вдоль залива, *Bombay* въ моментъ несчастія лежалъ почти поперекъ онаго, уклонившись отъ стараго курса по меньшей мѣрѣ на шесть румбовъ. *Oneida*, съ своей стороны, завидѣвъ встрѣчное судно, не мѣнялъ первоначальнаго направленія до тѣхъ поръ, пока не усмотрѣлъ ясно, что *Bombay* править прямо на него. Тогда корветъ положилъ право на бортъ, надѣясь проскочить передъ носомъ у чужаго судна; если бы онъ положилъ лѣво на бортъ, то нѣтъ сомнѣнйя, что на днѣ лежалъ бы не *Oneida*, а *Bombay*. Командиръ парохода, г. Эйръ, замѣтивъ корветъ у себя прямо впереди, остановилъ машину и переложилъ руль право на бортъ, но уже поздно, ибо немедленно за тѣмъ *Bombay* врѣзался въ несчастный корветъ. Капитанъ Эйръ со своими офицерами утверждаетъ, что ударъ былъ весьма слабъ, по этому повѣрить невозможно, ибо пароходъ, по его же словамъ, имѣлъ ходу отъ 7 до 8 узловъ. Кромѣ того, коммисія, подъ предсѣдательствомъ командира клипера «Всадникъ», капитанъ-лейтенанта Михайлова, изслѣдывавшая носовую часть *Bombay*, нашла, что обломки корветскаго борта пробили переднюю часть парохода *насквозь*, на высотѣ 3 ф. 9 дюйм. надъ ватерлиніею, образовавъ отверстія диаметромъ въ 14 дюйм. на лѣвой сторонѣ и расколовъ желѣзную обшивку праваго борта, при чемъ часть обломковъ осталась въ пробѣлѣ, заткнувъ ее подобно пробѣ. Кромѣ того *Bombay* обломалъ себѣ всю носовую часть и сильно потекъ. Эти обстоятельства заставляютъ думать, что ударъ былъ силенъ и непременно сопровождался громкимъ трескомъ ломающагося деревяннаго борта корвета. Русскіе и англійскіе офицеры полагаютъ, что *Bombay* ударилъ въ *Oneida* подъ угломъ отъ 40° до 55° что при 7—8 узлахъ хода должно было повести къ толчку силою по меньшей мѣрѣ въ 4000 фута-тоннъ. Наконецъ, самый фактъ потопленія корвета свидѣтельствуетъ, что ударъ былъ громадной силы. Между тѣмъ капитанъ Эйръ основалъ на слабости удара свои послѣдующія дѣйствія и простоявъ на мѣстѣ столкновенія не болѣе пяти минутъ, далъ полный ходъ и пошелъ далѣе, хотя ему было доложено, что съ чужаго судна



былъ слышенъ обликъ. *Oneida* сдѣлала затѣмъ нѣсколько выстрѣловъ, которые были слышны въ Юбагамѣ, въ разстояніи 10 миль, на «Всадникѣ» лейтенантомъ Истоминнымъ и на берегу посланникомъ Делонгомъ, его женою и многими другими лицами, но командиръ и офицеры *Bombay* утверждаютъ, что пальбы этой они не слышали. Коммисія суда, состоявшая исключительно изъ англичанъ, показала, по нашему мнѣнію, лицепріятіе и слабость относительно капитана Эйра, и въ которыхъ техническихъ заключеніяхъ выказала недостатокъ вѣрной морской критики, столь необходимой въ подобныхъ случаяхъ. Въ этомъ же духѣ говорятъ всѣ американскіе журналы и къ тому же клонится заключеніе Конгресса Соединенныхъ Штатовъ, который, какъ кажется намѣренъ подвергнуть это дѣло вторичному изслѣдованію съ американской стороны. Къ сожалѣнію, мы не можемъ представить читателямъ изложеніе самаго слѣдствія, ибо оно весьма обширно, но помѣщаемъ цѣликомъ заключеніе суда, откуда можно видѣть общій ходъ дѣла и которое должно составить базисъ для будущихъ распоряженій и мѣропріятій американскаго правительства. Съ своей стороны мы полагаемъ, то столкновеніе *Bombay* съ *Oneida* есть новое доказательство недостаточности нынѣшнихъ правилъ пути на морѣ и советуемъ офицерамъ, спеціально занимающимся этимъ вопросомъ, обратить вниманіе на печальную катастрофу въ Юбагамскомъ заливѣ, какъ на матеріалъ, могущій доставить имъ много новыхъ и полезныхъ идей.

#### РѢШЕНІЕ СУДА.

«Вопросы, подлежащіе рассмотрѣнію суда, суть:

• Первое. Слѣдуетъ ли отпести поврежденія, полученныя пароходомъ Полуостровской и Восточной компаніи *Bombay*, къ ошибочнымъ дѣйствіямъ командира его, г. Эйра?

• Второе. По совершеніи столкновенія между пароходомъ *Bombay* и корветомъ Соединенныхъ Штатовъ *Oneida*, каковы были распоряженія и дѣйствія командира перваго изъ этихъ судовъ?

«Для того, чтобы судъ могъ высказаться по первому вопросу, мы имѣемъ въ короткихъ словахъ слѣдующія показанія: г. Эйръ

говорить, что около 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часовъ вечера 24 января нѣмѣннаго года, пройдя маякъ Канонъ-Саки, онъ усмотрѣлъ лѣвѣе бушприта приближавшееся неизвѣстное судно; поэтому онъ посмотрѣлъ въ трубу и замѣтилъ яркій огонь на полъ-румба лѣвѣе своего курса, и немедленно затѣмъ разглядѣлъ оба цвѣтные фонаря встрѣчнаго парохода. Онъ предположилъ, что шедшій пароходъ (который оказался впоследствии корветомъ Соединенныхъ Штатовъ *Oneida*), находился отъ *Bombay* въ разстояніи около миль, и потому немедленно приказалъ положить лѣво руля, вслѣдствіе чего на *Oneida* закрылся зеленый огонь и открылся красный; недовольствуясь этимъ, онъ отдалъ вторичное приказаніе «лѣво на бортъ» и открылъ паровой свистокъ; онъ предполагаетъ, что это произошло минутъ за пять или за шесть до столкновенія, что составляетъ разстояніе между судами въ этотъ моментъ отъ одной до полутора миль. Онъ продолжалъ держать руль лѣво на бортъ до тѣхъ поръ, пока не увидалъ вдругъ *Oneida* подъ всѣми парусами и парами, который шелъ на пересѣчку курса. Тогда онъ застопорилъ машину и, видя, что столкновеніе неминуемо, переделжилъ руль «право на бортъ», для того чтобы отворотить носъ и пропустить *Oneida*, если возможно, вдоль своего праваго борта. Но мѣра эта оказалась неэффективною для устраненія столкновенія и *Bombay* ударилъ въ *Oneida* съ правой стороны послѣдняго. Суда разошлись и *Bombay* тотчасъ же положилъ лѣво руля, чтобы предохранить свою корму и шлюпки, и тѣмъ избѣжать вторичной свалки. Съ другой стороны, г. Ятсъ, который былъ вахтеннымъ начальникомъ на *Oneida* во время несчастія, сообщилъ суду показанія, совершенно несходныя съ предъидущими. Онъ показалъ, что о мачтовомъ огнѣ парохода *Bombay* ему было дано знать правымъ баковымъ часовымъ минутъ за пятнадцать или шестнадцать до столкновенія, примѣрно около 6 часовъ 25 мин., и огонь этотъ былъ видѣнъ на полрумба правѣе курса. Что въ это время *Oneida*, правившій до того на S0tS, только что пришелъ на старый румбъ StO<sup>1</sup>/<sub>2</sub>O. Что *Bombay*, обогнувъ Канонъ-Саки, взялъ такое направленіе, что долженъ былъ пройти по правую сторону корвета, такъ какъ его зеленый огонь открылся на *Oneida*, когда онъ былъ видѣнъ съ корвета на румбъ правѣе курса. Что въ это

время *Bombay* находился въ разстояніи трехъ миль, но *Oneida* не перемѣнялъ курса, ибо какъ г. Ятсъ, такъ и вахтенный штурманъ, г. Мульдауръ, полагали, что *Bombay* пройдетъ по правую сторону. Затѣмъ (вахтенный штурманъ спустился внизъ) онъ увидѣлъ *Rombay* въ разстояніи около мили на три румба правѣе курса правящимъ прямо на зеленый огонь корвета. Въ этотъ моментъ открылись всѣ три огня на *Bombay*, доказательство, что пароходъ приближался, имѣя руль лѣво; тогда г. Ятсъ немедленно скомандовалъ «право» и затѣмъ «право на бортъ». Онъ полагаетъ, что увидѣлъ всѣ три огня *Bombay* минуты за три до столкновѣнія, такъ что оба судна въ этотъ моментъ должны были находиться другъ отъ друга въ разстояніи около мили.

«Такимъ образомъ эти два показанія крайне несовмѣстимы, и кромѣ того, если бы они вполнѣ выражали собою весь ходъ происшествія, то столкновѣнія не случилось бы вовсе. Поэтому необходимо пойти далѣе и взглянуть на сколько каждое изъ нихъ подтверждается фактами. Показанія г. Ейра сходится во всѣхъ своихъ существенныхъ пунктахъ съ свидѣтельствомъ лоцмана и старшаго офицера, стоявшихъ вмѣстѣ съ нимъ на мостикѣ, а также и со словами всѣхъ офицеровъ парохода *Bombay*, которые имѣютъ возможность связать что либо о происшествіи. Что касается до показанія г. Ятса, то правый баковый часовой на *Oneida* утверждаетъ, что за 15 минутъ до столкновѣнія онъ донесъ г. Ятсу, что видитъ мачтовый огонь прямо по курсу; и лишь только онъ могъ рассмотреть одинъ изъ цвѣтныхъ огней, то донесъ, что видитъ зеленый огонь на полъ-румба или на румбъ правѣе курса; а черезъ минуту или полторы затѣмъ донесъ опять, что чужой пароходъ находится румба на четыре или на пять правѣе и держитъ прямо на зеленый огонь корвета; но часовой этотъ ни разу не видѣлъ краснаго огня на *Bombay* ранѣе момента столкновѣнія. Рулевой утверждаетъ, что онъ слышалъ три раза какъ баковый часовой доносилъ вахтенному офицеру: первый разъ, что чужой пароходъ находится на полъ-румба правѣе курса; второй разъ, что онъ на полтора румба правѣе курса; и наконецъ въ третій, что онъ направляется прямо на *Oneida*: за тѣмъ рулевой показываетъ, что получилъ приказаніе сначала

«право руля», потомъ «прямо руль», и наконецъ держать по старому курсу, когда было получено второе донесеніе; и что по полученіи третьяго донесенія г. Ятсъ снова приказалъ ему положить «право руля», по исполненіи чего онъ увидѣлъ маячтовый огонь румбовъ на пять правѣ правой шваторины фюка; что онъ держалъ руль право на бортѣ до тѣхъ поръ, пока не услышалъ команду «лѣво руля», и что въ то время какъ онъ, исполняя это приказаніе, переключивалъ руль, оба судна столкнулись. Отсюда явствуетъ, что показанія г. Ятса, часоваго и рулеваго болѣе или менѣе сходятся; но изъ нихъ можно вывести, что въ то время какъ три огня парохода *Bombay* должны были быть видимы часовымъ также хорошо какъ и самимъ г. Ятсомъ, пароходъ находился около трехъ румбовъ правѣ курса *Oneida*, въ разстояніи около мили, имѣя руль положеннымъ лѣво. Г. Ятсъ показываеъ, что въ этотъ моментъ онъ командовалъ «право» и затѣмъ «право на бортѣ». Если бы эти приказанія были исполнены быстро, то, по мнѣнію суда, столкновенія не произошло бы. Но по показанію рулеваго, Альберта Ругарта, въ моментъ удара *Oneida* лежалъ на SO, откуда слѣдуетъ, что корветъ уклонился отъ курса въ три минуты лишь на три румба, такъ что приказаніе г. Ятса не было исполнено съ должною быстротою. Такимъ образомъ нельзя принимать безъ ограниченій то описаніе всего происшествія, которое дѣлаютъ люди съ *Oneida*, оставшіеся въ живыхъ послѣ катастрофы.

«Мы того мнѣнія, что г. Мульдауръ сказалъ г. Ятсу, что нельзя сдаваться болѣе влѣво или приближаться къ восточному берегу залива, и передалъ ему, чтобы онъ ложился на старый курсъ, дабы не набѣжать на отмель Саратога; ему слѣдовало бы, зная что на его обязанности лежитъ расхожденіе со встрѣчными судами, тотчасъ же привести *Bombay* на лѣвый крамболъ и тѣмъ открыть свой красный огонь, вмѣсто того, чтобы просто ложиться на прежній курсъ. Что если бы, послѣ того какъ стало яснымъ, что столкновеніе неминуемо, на *Oneida* руль былъ положенъ лѣво съ тою же быстротою, съ какою онъ былъ положенъ на *Bombay* право на бортѣ, то можетъ быть несчастіе было бы избѣгнуто, а если бы оно и случилось, то съ менѣе серьезными послѣдствіями. Показанія офицеровъ *Oneida*

указываютъ, что *Oneida* ни разу не уменьшалъ свою скорость послѣ того какъ завидѣлъ *Bombay*, и что хотя на корветѣ считали, что *Bombay* упрямо нарушаетъ правила пути на морѣ, кладя лѣво руля, но тѣмъ не менѣе продолжали влать право и такимъ образомъ не выказали той осторожности и вниманія, которыя бывають нужны при встрѣчѣ съ приближающимся пароходомъ, о которомъ есть основаніе предполагать, что онъ дурно управляется. Эти замѣчанія дѣлаются не какъ сужденіе объ управленіи *Oneida*, что не подлежитъ вѣдѣнію суда, но просто для того, чтобы выяснитъ пункты, придерживаясь которыхъ судъ пришелъ къ своему заключенію. Если вѣрить показаніямъ г. Ейра, его лоцмана и офицеровъ, то мы полагаемъ, что онъ поступалъ какъ слѣдуетъ, держась правой стороны канала, и поступилъ вполне какъ слѣдуетъ, положивъ лѣво руля лишь только усмотрѣлъ огни *Oneida* лѣвѣе своего курса. Мы полагаемъ, что ему слѣдовало бы уменьшить ходъ лишь только онъ завидѣлъ огни *Oneida*; что онъ дѣйствовалъ правильно, остановивъ машину; что онъ не имѣлъ времени послѣ остановки машины дать задній ходъ; и что онъ поступилъ вполне логично, положивъ право руля, когда увидѣлъ, что столкновеніе неизбежно и что на *Oneida* руль былъ положенъ право. На основаніи вышеизложенныхъ заключеній, мы находимъ, что поврежденія, полученныя пароходомъ *Bombay*, никоимъ образомъ не могутъ быть приписаны винѣ командира онаго, г. Ейра.

«Что касается до втораго вопроса, о которомъ судъ долженъ высказать свое рѣшеніе, а именно что относится до образа дѣйствій г. Ейра послѣ столкновенія обѣихъ судовъ, то слѣдуетъ замѣтитъ здѣсь, что мы пришли къ единогласному заключенію лишь послѣ долгихъ и серьезныхъ преній между собою и послѣ самаго тщательнаго изслѣдованія показаній всѣхъ свидѣтелей.

«Мы видимъ изъ показаній, имѣемыхъ нами, что въ темную, но звѣздную ночь, 24 января нынѣшняго года, пароходъ *Bombay*, не по винѣ своего командира, г. Ейра, столкнулся съ корветомъ Соединенныхъ Штатовъ *Oneida*, весьма близко отъ

отмели Саратога, лежащей въ разстояніи около 10 миль отъ Юагамы.

«Что *Bombay* потерпѣлъ отъ столкновенія сравнительно мало.

«Что *Oneida* стрѣлялъ изъ орудій, для показанія своего бѣдственнаго положенія, по истеченіи 10—15 минутъ послѣ столкновенія.

«Что звукъ этихъ выстрѣловъ не былъ слышенъ на *Bombay*, и равнымъ образомъ отблескъ выстрѣловъ не былъ видѣнъ на пароходѣ.

«Что послѣ столкновенія окликъ, послѣдовавшій съ *Oneida*, былъ доложенъ г. Эйру.

«Что г. Эйръ зналъ только, что верхняя часть борта на *Oneida* была снесена и что ему была неизвѣстна степень поврежденій, понесенныхъ корветомъ.

«Что *Bombay* былъ почтовымъ пароходомъ, имѣвшимъ пассажировъ и грузъ, и былъ построенъ по системѣ непроницаемыхъ отдѣленій, изъ коихъ, какъ г. Эйру было донесено, лишь въ одномъ была замѣчена сильная течь.

«Что вся степень поврежденій, испытанныхъ пароходомъ *Bombay*, была опредѣлена лишь на другой день послѣ столкновенія.

«Что немедленно послѣ столкновенія послѣдствія его не были сочтены серьезными, ибо въ этомъ случаѣ естественно можно предположить, что *Bombay* прибѣгнулъ бы къ знанію лоцмана и выбросился на отмель Саратога.

«Что, по нашему мнѣнію, г. Эйръ не предполагалъ существованія опасности ни для парохода *Bombay*, ни для его пассажировъ, ни для груза.

«Что изъ вопросовъ, сдѣланныхъ имъ лоцману, можно прямо заключить, что г. Эйръ думалъ, что *Oneida* можетъ быть испытать серьезныя поврежденія.

«Что онъ прождалъ нивакъ не болѣе пяти минутъ послѣ столкновенія, дабы усмотрѣть будутъ ли дѣлаемы сигналы бѣдствія съ *Oneida*.

«Что когда его судно снова дало ходъ, то онъ не сдѣлалъ распоряженій, дабы часовые смотрѣли по направленію гдѣ находился *Oneida*.

«Что если бы онъ самъ или кто другой наблюдалъ надлежащимъ образомъ, то долженъ бы былъ видѣть вспышки выстрѣловъ на *Oneida*, хотя можетъ быть и не разслышалъ бы звука оныхъ.

«Принявъ во вниманіе всѣ эти обстоятельства, мы обязаны высказать можетъ ли, по нашему мнѣнію, г. Ейръ быть оправданъ въ томъ, что продолжалъ плаваніе, не дожидаясь на мѣстѣ столкновенія, дабы убѣдиться нуждается ли *Oneida* въ помощи. Мы признаемъ фактъ, что онъ былъ поставленъ въ весьма трудное положеніе, соединенное съ сомнѣніями, и что обстоятельства, въ которыхъ онъ находился, требовали быстрой рѣшимости; но мы, къ сожалѣнію, должны высказать, что по нашему мнѣнію онъ дѣйствовалъ поспѣшно и неосновательно, продолжавъ свое плаваніе, вмѣсто того, чтобы подождать и постараться подать помощь корвету *Oneida*, тѣмъ болѣе, что онъ не имѣлъ причинъ полагать, что собственное его судно находится въ опасномъ положеніи.

«Этотъ поступокъ составляетъ, по нашему мнѣнію, нарушеніе 33-й статьи 63-й главы устава о коммерческомъ судоходствѣ 1862 года, и потому мы присуждаемъ лишить г. Ейра свидѣтельства на командованіе на срокъ шести календарныхъ мѣсяцевъ отъ нижеписаннаго числа.

«Подписали: Фред. Лоудеръ, консулъ Ея Королевскаго Величества, предсѣдатель суда; Артуръ Тривларъ, коммендеръ британскаго флота, старшій офицеръ броненоснаго фрегата *Ocean*; Давидъ Муръ, старшій штурманъ фрегата *Ocean*; Джонъ Джильфиллонъ, шкиперъ англійскаго коммерческаго судна *Sultan*; Вальямъ Чапманъ, шкиперъ англійскаго коммерческаго судна *Rockcliff*.»