

СПРАВОЧНАЯ КНИГА  
ДЛЯ  
ВАХТЕННАГО  
НАЧАЛЬНИКА

НА СОВРЕМЕННОМЪ ВОЕННОМЪ КОРАБЛѢ.

---

ПЕРЕВОДЪ СЪ АНГЛІЙСКАГО.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

„Русская Скоропечатня“, Спб., Енкатерин. мак., 94.

1906.

СПРАВОЧНАЯ КНИГА

ДЛЯ

ВАХТЕННАГО

НАЧАЛЬНИКА

НА СОВРЕМЕННОМЪ ВОЕННОМЪ КОРАВЛѢ.

---

ПЕРЕВОДЪ СЪ АНГЛІЙСКАГО,



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1906.

## ПРЕДИСЛОВІЕ.

---

Обыкновенно предисловія не читаются. Поэтому въ данномъ случаѣ я хочу только замѣтить, что цѣлью настоящаго труда была надежда оказать, быть можетъ, услугу другимъ такимъ же какъ я, которые въ одинъ прекрасный день окажутся на отвѣтственномъ посту вахтеннаго начальника, имѣя единственными руководителями собственную предприимчивость и изобрѣтательность.

---

## ПРЕДИСЛОВІЕ.

---

Обыкновенно предисловія не читаются. Поэтому въ данномъ случаѣ я хочу только замѣтить, что цѣлью настоящаго труда была надежда оказать, быть можетъ, услугу другимъ такимъ же какъ я, которые въ одинъ прекрасный день окажутся на отвѣтственномъ посту вахтеннаго начальника, имѣя единственными руководителями собственную предприимчивость и изобрѣтательность.

---

## ГЛАВА I.

### Вахтенный начальникъ на якорѣ.

Прежде всего считаю долгомъ пояснить, что предлагаемая книга не есть справочникъ по морской практикѣ, ибо таковыхъ въ обращеніи имѣется достаточное количество, и морской офицеръ долженъ быть въ состояніи обходиться безъ нихъ. Это—сборникъ замѣтокъ по морскому дѣлу, заключающій въ себѣ многія детали, легко ускользающія изъ памяти и, конечно, хорошо извѣстныя всякому морскому офицеру.

На этомъ основаніи я почелъ за лучшее не упускать никакихъ мелочей, ибо какъ бы мы хорошо ни были знакомы съ предметомъ, онъ несомнѣнно усваивается нами еще лучше, какъ скоро—мы встрѣчаемся съ нимъ въ печати. Наша же служба по преимуществу и есть и будетъ такая, въ которой „ошибка есть преступленіе“.

Наконецъ, надобно отмѣтить, что въ настоящей книжкѣ не имѣется никакихъ точныхъ правилъ или авторитетныхъ мнѣній; предлагаются же только общіе совѣты вахтеннымъ начальникамъ, многіе изъ которыхъ вѣроятно гораздо опытнѣе меня.

Покончивъ съ общей характеристикой нашего труда, рассмотримъ обязанности вахтеннаго начальника на якорѣ:

Выйдя на палубу, первымъ дѣломъ слѣдуетъ принять всѣ свѣдѣнія отъ вашего предшественника, при смѣнѣ же внимательно слѣдить за тѣмъ, чтобы сдать всѣ полученныя и еще не исполненныя приказанія вступающему вахтенному начальнику. Засимъ необходимо узнать: какія шлюпки на водѣ, какая въ дежурствѣ, если имѣются въ отсутствіи шлюпки, то какія, чѣмъ занимается команда, есть-ли какія, либо уклоненія отъ обычнаго распisanія, какое отдѣленіе на вахтѣ и, наконецъ, получены ли какія нибудь приказанія относительно распорядка ежедневной судовой жизни—какъ-то шлюпокъ, командирскаго вельбота и пр.

Весьма полезно также узнать, дома ли командиръ и старшій офицеръ и, если дома, то гдѣ они находятся.

Конечно, часто случается при сдачѣ вахты, что можно ограничиться, сказавъ лишь, что все идетъ по заведенному порядку, но бываютъ случаи, когда необходимо знать уровень воды при приливѣ и отливѣ, сколько канату на клюзѣ, состояніе барометра и проч.

На вахтѣ необходимо быть все время на чеку. Прежде всего надо удостовѣриться, все-ли исправно на кораблѣ, т. е. подметены ли шханцы, обтянуты ли бѣлевые леера, если таковыя имѣются, чисты ли флагъ и вымпелъ, поставлены ли однообразно противъ вѣтра вентиляторы и виндзейли, опрятны ли шлюпки на выстрѣлахъ и бакштовѣ, внимательны ли дневальные на нихъ, выравнены ли выстрѣла, чисты ли трапы и шкентеля отъ водорослей, нѣтъ ли концовъ, болтающихся за бортомъ, по формѣ ли одѣты находящіеся при исполненіи служебныхъ обязанностей нижніе чины и т. п.

Никогда не пренебрегайте малѣйшими подробностями. Хотя они и не являются рѣшающими факторами въ судьбахъ вселенной, но на вашу судьбу, понавѣ въ вашу аттестацію, могутъ повліять весьма замѣтно.

Помните, что командиръ не имѣетъ возможности судить о васъ по тому, какъ вы

покажете себя на мостикѣ въ минуту опасности скажемъ, при паденіи человѣка за бортъ, хотя бы уже по той причинѣ, что если такой случай и произойдетъ, то скорѣе всего не на вашей вахтѣ. Съ другой стороны, если на вашихъ вахтахъ будутъ болтаться концы за бортомъ, а у другихъ вахтенныхъ начальникахъ не будутъ, то за отсутствіемъ другихъ данныхъ командиру придется считать васъ худшимъ изъ его вахтенныхъ начальниковъ. По этимъ причинамъ будьте внимательны къ мелочамъ, ибо многіе начальники придаютъ имъ преувеличенное значеніе.

Всегда слѣдуетъ помнить, что вахтенный начальникъ отвѣчаетъ за все происходящее на кораблѣ: одинаково какъ за неправильное производство сигналовъ, такъ и за несвоевременный вызовъ фалрепныхъ.

Неся подобную отвѣтственность, вахтенный начальникъ пользуется и соотвѣствующими правами. На вахтѣ вахтенный начальникъ есть представитель командира и какъ таковой во всѣхъ затруднительныхъ случаяхъ опирается на его власть. Онъ принимаетъ приказанія только отъ командира и старшаго офицера.

Относительно всего касающагося безопас-

ности корабля слѣдуетъ довѣрять только себѣ. Вахтенный начальникъ стоитъ на вахтѣ не для того только, чтобы отдавать приказанія, а чтобы слѣдить за исполненіемъ своихъ приказаній. Въ случаѣ несчастья тотъ фактъ, что приказаніе было отдано, не есть оправданіе; вахтенный начальникъ, отдавъ приказаніе, долженъ удостовѣриться, что оно исполнено.

Не довѣряйтесь сигнальщикамъ, слѣдите сами за флагманскимъ кораблемъ, движеніямъ котораго вы должны слѣдовать — не убираютъ ли тамъ тентовъ, не поднимаютъ ли шлюпки, не заваливаютъ ли выстрѣла, не спускаютъ ли развѣшенное бѣлье и т. п.

Наблюдайте за проходящими шлюпками съ начальствующими лицами и за подходящими къ вашему судну.

Вахтенный начальникъ долженъ всегда знать всѣхъ вахтенныхъ нижнихъ чиновъ, сколько канату на ключѣ, позывные своего корабля и всѣхъ своихъ шлюпокъ, названія всѣхъ кораблей эскадры и число ихъ, старшинство командировъ въ эскадрѣ, глубину на которой онъ стоитъ.

Слѣдуетъ помнить нижеслѣдующія правила оказанія почестей лицамъ офицерскаго званія (выписки изъ морского устава):

Ст. 1228. При посѣщеніи какого нибудь корабля флагманомъ для официальнаго смотра, командиръ принимаетъ его у параднаго входа, со строевымъ рапортомъ, а вслѣдъ за нимъ является вахтенный начальникъ и рапортуетъ изустно. Офицеры и команда должны быть выстроены, какъ сказано въ статьѣ 1204. При отъѣздѣ флагмана, офицеры и команда для провожанія его заблаговременно становятся опять во фронтъ, и когда катеръ отдалится отъ борта, производится салютъ, подобающій чину и должности отъѣзжающаго, если на томъ же рейдѣ нѣтъ другого флагмана, старшаго его въ чинѣ. Совершенно такія же почести отдаются и главнымъ командирамъ и командирамъ портовъ при производствѣ ими смотра кораблямъ въ портахъ, имъ подчиненныхъ, а также адмираламъ, инспектирующимъ корабль по распоряженію высшаго начальства.

Ст. 1204. Всѣ офицеры находятся на правой сторонѣ шханецъ спиною къ борту по старшинству: сперва морскіе, потомъ артиллерійскіе, штурманскіе, инженеръ-механики, медицинскіе чины и т. д., а затѣмъ ближе къ кормѣ чины флагманскаго штаба въ томъ же порядкѣ. Содержатели корабель-

наго имущества, состоящія въ офицерскихъ или классныхъ чинахъ, а также кондукторскихъ званій, находятся близъ мѣстъ храненія завѣдуемаго ими имущества по указанію командира. Команда должна быть выстроена по вахтенно наверху по способности спиною къ борту шеренгами такъ, чтобы былъ свободный проходъ вдоль всего фронта. На флангѣ каждой вахты должны быть старшіе боцмана и кондукторы, затѣмъ, нѣсколько отступя, боцмана, юнкера и квартирмейстеры по старшинству; нестроевые нижніе чины и машинная команда становятся отдѣльно со своими кондукторами и квартирмейстерами.

Примѣчаніе: Если на кораблѣ есть воспитанники, то они выстраиваются отдѣльно, выше боцмановъ.

Ст. 1229. Всѣмъ вообще флагманамъ и лицамъ адмиральскихъ чинъ, при посѣщеніи корабля не для официальнаго смотра или инспекціи, полагаются тѣ же почести, которыя присвоены флагману въ силу ст. 1228 съ тою разницею, что если на кораблѣ производится работа, — во фронтъ становятся только люди свободные отъ оной; отъ обѣда или отдыха команда не отрывается, и при отъ-



Фздѣ съ корабля салюта не производятъ. Если при этомъ на кораблѣ находится адмиралъ старше чиновъ прибывшаго, то почести ограничиваются вызовомъ караула и фалрепныхъ и командѣ приказывается стоять смирно, а командиръ и вахтенный начальникъ не рапортуютъ.

Примѣчаніе: Вообще, когда поднять флагъ отдыха, почести ограничиваются вызовомъ караула и фалрепныхъ и встрѣчею, какъ сказано въ ст. 1231. Сверхъ того въ случаяхъ, указанныхъ въ этой статьѣ ст. 1227 и 1231, офицеры освобождаются отъ вызова на верхъ во время, назначенное для ихъ стола.

Ст. 1230. Штабъ-офицерамъ, командующимъ подь брейдъ-вымцеломъ при посѣщеніи ими кораблей своего отряда, отдаются всѣ флагманскія почести, указанныя въ предыдущихъ статьяхъ.

Ст. 1231. При посѣщеніи корабля лицами генеральскихъ чиновъ, офицеры и свободная команда становятся во фронтъ. Флагманъ лично встрѣчаетъ и провожаетъ всѣхъ старшихъ и равныхъ ему чиномъ: командиръ корабля встрѣчаетъ у трапа и провожаетъ всѣхъ старшихъ и равныхъ ему чиномъ: прочихъ штабъ-

офицеровъ, а также командировъ кораблей оберъ-офицерскаго чина, встрѣчаетъ и провожаетъ старшій офицеръ, а всѣхъ остальныхъ вахтенный начальникъ. Командира своего корабля принимаетъ старшій офицеръ, при чемъ всѣ остальные офицеры становятся, какъ сказано въ ст. 1204 и всѣ свободные отъ работы люди выстраиваются во фронтъ. Отъ спуска до подъема флага, офицеры и команда отъ вызова во фронтъ освобождаются.

Примѣчаніе: По прибытіи и съѣздѣ съ корабля какъ адмиральскихъ, такъ и другихъ чиновъ въ штатскомъ платьѣ, почести ограничиваются вызовомъ фалрепныхъ.

Ст. 1227. Флагманамъ и адмираламъ отдаются и наружныя почести при проходѣ этихъ лицъ на корабляхъ или шлюпкахъ подь парусами, подь парами или подь веслами. Почести эти ограничиваются тѣми, которыя означены въ статьѣ 1200 съ тою разницею, указаво фронтъ становятся только люди находящіеся на верхней палубѣ, свободные отъ обѣда и работы.

Ст. 1200. Флагманъ, начальникъ штаба, командиръ корабля, вахтенный начальникъ и вахтенный флагъ-офицеръ находятся на воз-

вышенномъ ютѣ или на мостикѣ; прочіе же выстраиваются на шханцахъ; карауль вызывается для отданія чести, а команда должна стоять лицомъ къ той сторонѣ, по которой проходитъ начальствующее лицо.

Ст. 1247. При посѣщеніи корабля иностранцами въ Россіи, они принимаются по ихъ чинамъ, по нашимъ постановленіямъ, развѣ послѣдуетъ особое приказаніе, а за границей—сообразно мѣстнымъ обычаямъ.

Слѣдуетъ крайне внимательно относиться къ посылкѣ шлюпокъ, особенно груженыхъ или подъ парусами. Многіе вахтенные начальники становятся невнимательными и относятся небрежно къ своимъ обязанностямъ, вслѣдствіе кажущейся бесполезности ихъ роли. Между тѣмъ небольшая невнимательность при отправленіи шлюпокъ, особенно при вышеприведенныхъ обстоятельствахъ, можетъ привести къ роковымъ результатамъ—гибели людей и шлюпки и т. п., въ которыхъ въ большинствѣ случаевъ будетъ признанъ главнымъ образомъ виноватымъ вахтенный начальникъ. Надобно замѣтить, что число несчастій происходящихъ вслѣдствіе упущенія какой-нибудь мелочи очень и очень значительно.

Вахтенный начальникъ на якорѣ несомнѣнно отживающее учрежденіе, но именно вслѣдствіе этого и слѣдуетъ относиться къ его обязанностямъ особенно строго. На современномъ кораблѣ вы не имѣете возможности услѣдить за всею его жизнью; именно, быть можетъ, поэтому какое-либо ваше упущеніе тамъ, гдѣ вы и должны и можете услѣдить, напр., оторвавшаяся ночью шлюпка или ползущій якорь—можетъ быть особенно строго поставлено вамъ въ вину.

Къ прямымъ обязанностямъ вахтеннаго начальника относится пріученіе къ самостоятельному стоянію вахтъ своего вахтеннаго офицера или гардемарина. Добившись въ этомъ хорошихъ результатовъ, вы можете пользоваться плодами своихъ трудовъ, и, сидя въ рубкѣ наслаждаться отдыхомъ, предоставивъ своему подчиненному полную самостоятельность.

Къ наиболѣе важнымъ обязанностямъ вахтеннаго начальника относятся разборы всякихъ проступковъ нижнихъ чиновъ. Никогда не слѣдуетъ вступать въ разговоры съ пьянымъ, обращаться съ человѣкомъ, какъ съ арестантомъ, кричать даже и на виноватаго; всегда слѣдуетъ выслушивать всякаго.

При разслѣдованіи всякихъ жалобъ слѣдуетъ выслушать обоимъ сторонамъ, не позволяя говорящимъ перебивать другъ друга и отнюдь не оказывая чрезмѣрнаго довѣрія ни той, ни другой сторонѣ. Если случай важный, то слѣдуетъ разспросить всѣхъ свидѣтелей и подробно тутъ же разслѣдовать все происшествіе. Если дѣло по вашему мнѣнію судное, то полезно записать всѣ показанія, предупредивши обвиняемаго, что всѣ его слова могутъ на судѣ быть приведены противъ него. Если найдете нужнымъ въ интересахъ обвиняемаго подѣлать присмотръ и въ такомъ случаѣ доложите командиру и старшему офицеру.

Всякій пьяный впредь до протрезвленія долженъ быть взятъ подѣ присмотръ, причемъ промежуткомъ времени, въ теченіи котораго онъ не въ состояніи работать, полезно записать. Передъ освобожденіемъ отъ присмотра онъ долженъ явиться вахтенному начальнику.

Въ случаѣ чрезмѣрнаго опьяненія слѣдуетъ удостовѣриться не потребуется ли медицинская помощь, изъ-за пренебреженія этимъ можетъ произойти несчастіе.

Въ случаѣ если бы нижній чинъ отказался

повиноваться, необходимо ему указать на всю серьезность его поступка и вновь предложить ему исполнить приказаніе. Въ 9 случаяхъ изъ 10 послѣ этого онъ будетъ повиноваться.

Не слѣдуетъ надѣлывать командѣ черезчуръ педантическими требованіями мелочей, какъ-то: засучиванія брюкъ и т. п. Надо помнить, что чрезмѣрная педантичность въ состояніи извести и васъ самихъ. Это команда тѣ же люди и для нихъ такъ же какъ и для васъ большое наслажденіе имѣть себѣ иногда нѣкоторыя вольности. Достаточно, если вы будете постоянно педантично требовательны относительно и на шканцахъ. Однако, если командиръ держится по этому вопросу иныхъ взглядовъ, ваша обязанность всѣми мѣрами по мѣрѣ силъ и возможности способствовать проведенію на кораблѣ его предначертаній.

Вахтенный начальникъ отвѣчаетъ за добрую славу и гостепрѣимство своего корабля. Будьте какъ можно любезнѣе относительно всѣхъ шлюпокъ и офицеровъ съ другихъ судовъ, приѣзжающихъ на вашъ корабль.

Если пріѣдетъ къ вашему командиру съ визитомъ командиръ другого корабля и вашего

командира нѣтъ дома—пригласите его въ каюту-компанію.

Однажды нѣкій флагманскій корабль послалъ счетъ за обѣдъ офицеру, который благодаря дурной погодѣ принужденъ былъ остаться на немъ обѣдать. Хотя быть можетъ съ своей точки зрѣнія каюту-компанія этого корабля была права, но случай этотъ не способствовалъ увеличенію популярности ея.

При посылкахъ шлюпокъ на берегъ за офицерами или почталіономъ и т. п. необходимо приказать ей слѣдить за сигналами или же назначить время отваливанія, иначе она будетъ ждать всю ночь.

Подымая шлюпки на теченіи или въ морѣ слѣдуетъ сначала приподнять носъ носовыми таями, а засимъ уже выбирать кормовыя тали. При спускѣ при подобныхъ условіяхъ надо поступать обратнымъ порядкомъ.

Необходимо требовать, чтобы приведенные къ вамъ провинившіеся нижніе чины держали руку подъ козырекъ и стояли бы смиренно.

На якорѣ ни одно приказаніе не должно быть отдаваемо помимо вахтеннаго начальника. Все что свозится съ корабля или привозится на корабль должно получать на дальнѣйшее

слѣдованіе разрѣшеніе вахтеннаго начальника. Шлюпочные гребцы должны быть всегда по формѣ и одинаково одѣты;—если въ фланелевыхъ рубахахъ, такъ всѣ въ фланелевыхъ рубахахъ, если въ дождевомъ платьѣ—такъ всѣ въ дождевомъ платьѣ и т. д.

Готовя шлюпку для офицера необходимо самому вахтенному начальнику удостовѣриться однообразно и по формѣ ли одѣты гребцы, поставленъ ли флагъ и въ порядкѣ ли шлюпка. При посылкахъ шлюпки съ офицеромъ на иностранное военное судно кромѣ того долженъ быть приготовленъ вымпелъ и гребцы должны быть въ сапогахъ.

Необходимо слѣдить за приближеніемъ дождя, дабы заблаговременно ослабить тенты или устроить стоки для воды, убрать бѣлье и просушивающіяся парусинныя вещи, если таковыя есть, покрыть орудія, предохранить, если нужно нерлиня отъ сырости, убрать всякіе припасы случайно находящіеся на верху, открыть пробки у шлюпокъ, что особенно часто забывается и т. п. Если имѣются на водѣ паровыя шлюпки то за ними во время сильнаго дождя надо внимательно слѣдить, иногда приходится выкачивать изъ нихъ воду.

При входѣ на рейдъ иностраннаго военнаго корабля или флагманскаго необходимо заблаговременно все приготовить для салюта, также передъ прїѣздомъ губернатора, консуловъ и пр.

Ночью крайне необходимо возможно чаще обходить корабль, дабы убѣдиться въ томъ, что все исправно-шлюпки благополучно стоятъ на выстрѣлахъ, тенты не слишкомъ обтянуты сигнальщикъ и дневальные бодрствуютъ и т. п.

Необходимо провѣряться по береговымъ предметамъ въ случаѣ вѣтра или теченія не дрейфуетъ ли корабль и убѣждаться чисто ли все кругомъ, не дѣлаютъ ли вамъ сигналы и т. п.

Вообще вахтенному начальнику полезно помнить, что, чтобы ни случилось на его вахтѣ, онъ за все отвѣчаетъ.

## ГЛАВА II.

### Выдержки изъ морского устава и Англійскихъ морскихъ узаконеній.

Морск. уст. ст. 430. Вахтенный начальникъ, стоя на вахтѣ, отвѣчаетъ во все это время за безопасность корабля, за содержаніе его въ постоянной исправности, за соблюденіе порядка корабельной службы и за исполненіе всѣхъ приказаній командира и старшаго офицера. Для этого ему подчиненъ караулъ и находящіеся на вахтѣ офицеры, воспитанники и нижніе чины. Вахтенный начальникъ, однакоже, не долженъ отрывать вахтенной и машинной команды отъ своихъ мѣстъ безъ вѣдома старшаго офицера.

Ст. 434. На ходу, вахтенный начальникъ въ эскадренномъ плаваніи узнаетъ о положеніи корабля въ отношеніи къ флагманскимъ судамъ и своимъ мателотамъ.

По англійскимъ правиламъ вахтенный начальникъ принимаетъ вахту въ эскадренномъ плаваніи только въ томъ случаѣ, если корабль находится въ своемъ мѣстѣ въ строю; въ противномъ случаѣ онъ вступаетъ на вахту только послѣ извѣщенія объ этомъ командира и съ его разрѣшенія — при этомъ должны быть записаны въ вахтенный журналъ разстояніе до передняго мателота и пеленгъ его, тоже самое относительно флагманскаго корабля.

Вахтенный начальникъ долженъ всегда знать мѣсто корабля, особенно подходя къ берегамъ или въ опасныхъ водахъ; онъ долженъ знать, есть-ли въ виду берега или маяки и должны ли какіе-либо вскорѣ открыться. Вообще онъ долженъ знать все, что можетъ предохранить корабль отъ опасности.

Подходя къ берегамъ или опаснымъ мѣстамъ, вахтенный начальникъ озабочивается о томъ, чтобы лотовые были на лотахъ и чтобы якоря были приготовлены къ отдачѣ.

Ст. 447. Вахтенный начальникъ наблюдаетъ въ продолженіе своей вахты за правильнымъ веденіемъ вахтеннаго журнала, по установленнымъ правиламъ и формѣ. На ходу

журналь ведется офицерами, исполняющими штурманскія обязанности, если таковыхъ на кораблѣ не менѣе двухъ, если же одинъ, то самими вахтенными начальниками. На якорѣ журналъ ведется вахтенными начальниками. Вахтенный начальникъ подписываетъ журналъ своей вахты тотчасъ по смѣнѣ.

Ст. 451. Вахтенный начальникъ наблюдаетъ за сигналами и дѣйствіями какъ адмирала, такъ и старшаго на рейдѣ и частныхъ кораблей; если же корабль близокъ берегу, то и за сигналами оттуда. О всѣхъ сигналахъ и другихъ выдающихся случаяхъ онъ немедленно докладываетъ лично адмиралу, командиру и старшему офицеру, если они находятся на мостикѣ. Если же означенныя лица находятся хотя-бы и на верху, но не на мостикѣ, — посылаетъ съ докладомъ вахтеннаго офицера, а за неимѣніемъ его квартирмейстера. О сигналахъ докладывается, когда смыслъ ихъ вполне понятъ.

Съ наступленіемъ ночи, вахтенный начальникъ по докладу старшаго сигнальщика удостоверяется въ исправности и готовности къ дѣйствию всѣхъ приборовъ, служащихъ для ночного сигналопроизводства, а также ему

докладывается вахтеннымъ минеромъ о готовности боевыхъ электрическихъ фонарей.

Ст. 1071. Никто на кораблѣ не имѣетъ права дѣлать сигналы безъ разрѣшенія командира, за исключеніемъ случаевъ, упомянутыхъ въ статьѣ 473. На флагманскомъ кораблѣ, сигналы производятся флагъ-офицеромъ, по приказанію флагмана, полученному лично или черезъ начальника штаба; но флагъ-офицеръ, приступая къ дѣланію сигнала, предваряетъ о томъ вахтеннаго начальника, которому онъ не обязанъ, однако, сообщать значеніе дѣлаемаго сигнала.

Ст. 473. Если корабль, идущій въ эскадрѣ, станетъ на мель или коснется ея, вахтенный начальникъ немедленно дѣлаетъ соответствующія распоряженія и сигналъ эскадрѣ, чтобы предупредить ее объ опасности, донося въ то же время командиру и старшему офицеру.

По англійскимъ узаконеніямъ ст. 473 понимается шире: вахтенный начальникъ самостоятельно дѣлаетъ сигналъ въ случаѣ какой бы то ни было близкой опасности для эскадры или отдѣльнаго корабля.

Вахтенный начальникъ внимательно наблю-

даетъ за всѣми шлюпками подъ парусами; въ случаѣ, если корабль стоитъ на теченіи, онъ озабочивается, чтобы съ кормы всегда можно было вытравить на концѣ буй.

При сдачѣ вахты вахтенный начальникъ передаетъ смѣняющему его офицеру обо всѣхъ еще не исполненныхъ приказаніяхъ и сигналахъ и вообще сообщаетъ ему все, что можетъ служить пособіемъ для предохраненія корабля отъ опасности.

Вахтенный начальникъ озабочивается пріобрѣтеніемъ секстана, зрительной трубы и такихъ инструментовъ и книгъ, которые необходимы для цѣлей кораблевожденія. Они осматриваются во время инспекторскихъ смотровъ. Онъ ведетъ ежедневный журналъ или дневникъ, въ который заноситъ прокладку пройденнаго кораблемъ пути, планы и рисунки посѣщаемыхъ портовъ.

Одинъ офицеръ и одинъ гардемаринъ обязаны ежедневно въ морѣ, самостоятельно, независимо отъ штурманскихъ офицеровъ вести счисленіе, производить наблюденія и опредѣлять поправку главнаго компаса. Эти обязанности исполняются поочередно всѣми строевыми офицерами безъ исключенія. Ночью всѣ

вахтенные начальники въ теченіе своей вахты, въ видахъ исправленія счисленія, обязаны опредѣлять широту мѣста наблюденіями луны, планетъ или звѣздъ. Всякій офицеръ обязанъ отчетливо знать правила предупрежденія столкновеній въ морѣ.

Ст. 466. Вахтенный начальникъ не имѣетъ права переменить курсъ корабля безъ вѣдома командира, кромѣ случаевъ непредвидѣнныхъ или внезапныхъ, для избѣжанія явной опасности, какъ напр. столкновенія съ другимъ кораблемъ, или когда вдругъ откроется камень, мель, бурунь, а также для спасенія чело-вѣка, упавшаго за бортъ и т. п.

Ст. 463. Вахтенный начальникъ наблюдаетъ, чтобы часовые бдительно смотрѣли впередъ и вокругъ горизонта. Онъ окликаетъ ихъ по временамъ и смѣняетъ чаще или рѣже, смотря по состоянію погоды и ихъ исправности. Въ случаѣ надобности онъ сверхъ того посылаетъ часового на салингъ и другія мѣста, или же вахтеннаго офицера съ трубой, для открытія берега, маяка и т. п.

Онъ провѣряетъ также въ теченіи вахты нѣсколько разъ часовыхъ смотрящихъ впередъ, хозяевъ снастей, гребцовъ на шлюпкахъ, лю-

дей, назначенныхъ къ спасательнымъ буямъ и прочихъ, согласно росписанію.

Ст. 446. Вахтенный начальникъ, въ продолженіи своей вахты, посылаетъ нѣсколько разъ вахтенныхъ офицеровъ и воспитанниковъ, а за недостаткомъ ихъ квартирмейстеровъ, чтобы удостовѣриться, все-ли въ палубахъ въ порядкѣ въ отношеніи орудій, чистоты, содержанія команды и проч.

Ст. 443. Вахтенный начальникъ наблюдаетъ за водой въ трюмахъ и отсѣкахъ корабля, за температурой въ угольныхъ ящикахъ и свѣжестью воздуха во всѣхъ частяхъ корабля, употребляя для провѣтриванія ихъ соответствующія мѣры. Въ случаѣ необыкновенной прибыли воды или особеннаго возвышенія температуры въ угольныхъ ящикахъ, немедленно доносить о томъ командиру и старшему офицеру.

Ст. 440. Утромъ передъ восемью часами, вахтенный начальникъ отбираетъ отъ боцмана свѣдѣнія объ осмотрѣнномъ имъ рангоутѣ и вооруженіи, и объ открывшихся поврежденіяхъ и неисправностяхъ и доносить старшему офицеру при утреннемъ рапортѣ или прежде, смотря по обстоятельствамъ.



Ст. 457. Вахтенный начальник, на якорѣ и въ плаваніи, когда можно предполагать поврежденія, передъ окончаніемъ вахты приказываетъ боцману вмѣстѣ съ марсовыми квартирмейстерами осмотрѣть рангоуть и такелажъ и о найденныхъ неисправностяхъ доносить старшему офицеру и сообщаетъ смѣняющему его вахтенному начальнику,

Вахтенный начальникъ имѣетъ особое наблюденіе за рулевыми и за счисленіемъ, для чего онъ наблюдаетъ, чтобы показанія лаговъ замѣчались и записывались аккуратно, и чтобы пройденное разстояніе записывалось бы въ вахтенный журналъ.

Ст. 456. Вахтенный начальникъ заботится, чтобы спасательныя средства были постоянно въ исправности и шлюпки на боканцахъ всегда готовы къ спуску, и потому наблюдаетъ, чтобы руль на нихъ всегда былъ навѣшенъ, румпель лежалъ на кормовой банкѣ, чтобы полное число веселъ и крючковъ съ запасными и полный рангоуть были въ шлюпкѣ, чтобы въ каждой лежали топоръ и ведро, чтобы конецъ былъ обнесенъ возможно далѣе впередъ и чтобы предъ спускомъ пробки были плотно заткнуты. Вступая на вахту, онъ провѣряетъ, всѣ ли

вахтенные гребцы на лицо. Ночью онъ имѣетъ въ готовности фонарь и компасъ для шлюпки, посылаемой для спасанія людей въ случаѣ паденія человѣка за бортъ.

При спускѣ шлюпки на ходу, для спасенія упавшаго за бортъ человѣка, вахтенный начальникъ посылаетъ на ванты сигнальщика съ ручнымъ флагомъ, который указываетъ шлюпкѣ направленіе.

По англійскимъ узаконеніямъ полагается на шлюпкѣ имѣть винтовку.

Ст. 1. Всѣ чины Россійскаго ИМПЕРАТОРСКАГО флота обязаны знать, относящіяся до нихъ морскія узаконенія и, служа Государю Императору по долгу совѣсти и присяги, исполнять въ точности какъ эти узаконенія, такъ и приказанія начальства. Каждый офицеръ флота обязанъ имѣть у себя экземпляръ „морского“ устава.

Ст. 17. Лицамъ, служащимъ на корабляхъ, воспрещается безъ разрѣшенія начальства разглашать или сообщать, какимъ бы то ни было путемъ, свѣдѣнія о предполагаемыхъ движеніяхъ или дѣйствіяхъ флота. Равнымъ образомъ, воспрещается сообщать отъ себя, или черезъ чье-либо посредство, для напеча-

танія или оглашенія, критическіе отзывы о своихъ начальникахъ, о сослуживцахъ или недостаткахъ флота. Корреспонденціи для напечатанія въ газетахъ или иныхъ повременныхъ изданіяхъ отправляются не иначе, какъ съ разрѣшенія командира корабля.

Въ заключеніе этой главы полезно напомнить слѣдующую статью англійскихъ морскихъ узаконеній „фактически нѣтъ предѣла тѣмъ обязанностямъ, которыя морскому офицеру можетъ придтись въ теченіи его службы выполнять“.

### ГЛАВА III.

#### Вахтенный начальникъ въ морѣ.

Покончивъ съ обязанностями вахтеннаго начальника на якорѣ, рассмотримъ въ чемъ онѣ заключаются когда корабль на ходу въ морѣ. Такъ какъ этотъ отдѣлъ обязанностей очень великъ, мы рассмотримъ въ этой главѣ только случай корабля въ отдѣльномъ плаваніи.

Вступая на вахту вахтенный начальникъ принимаетъ отъ своего предшественника курсъ истинный и по компасу; узнаетъ видны ли какіе либо берега, маяки или корабли и должно ли что либо векорѣ открыться. Засимъ освѣдомляется о производящихся работахъ, занятіяхъ команды, приказаніяхъ командира и старшаго офицера. Наконецъ узнаетъ мѣсто корабля и освѣдомляется о готовности лотовыхъ. На послѣдній пунктъ необходимо обратить особенное вниманіе, ибо въ случаѣ не-

счастія съ кораблемъ вахтенный начальникъ отвѣчаетъ; поэтому, если вы находите мѣсто корабля почему либо подозрительнымъ необходимо тотчасъ же доложить объ этомъ штурманскому офицеру и командиру. Въ подобномъ случаѣ лучше всего снять съ себя отвѣтственность. Въ качествѣ крайней мѣры и если вы дѣйствительно беспокоитесь лучше всего приказать бросить ручной лагъ; это несомнѣнно ни къ чему не поведетъ и будетъ неприятно штурманскому офицеру, но зато если дѣло дойдетъ до суда вы будете внѣ всякихъ упрековъ за невнимательное отношеніе къ дѣлу.

Слѣдуетъ помнить, что всякое приказаніе относительно перемѣны курса должно исходить отъ командира и въ этомъ вахтенный начальникъ не обязанъ повиноваться штурманскому офицеру. Но съ другой стороны никоимъ образомъ нельзя рекомендовать чрезмѣрную педантичность и постоянныя ссылки на законъ въ ежедневной судовой жизни; только въ томъ случаѣ, если корабль по вашему мнѣнію подвергается опасности и вы являетесь за это отвѣтственнымъ, слѣдуетъ становиться на строго законную почву. Въ подобныхъ случаяхъ никакое добродушіе неумѣстно и по-

лезно помнить, что въ девяти случаяхъ изъ 10 офицеры попадаютъ подъ судъ и губятъ свою карьеру именно за упущенія по службѣ въ качествѣ вахтенныхъ начальниковъ, несмотря на всю кажущуюся простоту обязанностей послѣднихъ.

Ночью вступая на вахту, необходимо прочитать приказанія командира и старшаго офицера, провѣрить огни и удостовѣриться въ томъ, что масляное освѣщеніе и шлюпочные огни исправны и приготовлены, осмотрѣть готовность спасательныхъ шлюпокъ; наконецъ, если предвидится необходимость, удостовѣриться въ готовности спасательной ракеты и холостыхъ зарядовъ, а также парового свистка и сирены.

Засимъ удостовѣрьтесь все ли на суднѣ исправно въ смыслѣ общаго порядка: горятъ ли достаточно ярко ходовые огни, нѣтъ ли чего въ виду и не предвидится ли туманъ. Наконецъ опредѣливши мѣсто на картѣ вы можете успокоиться.

Ночью на вахтѣ вообще мало дѣла, надо зорко слѣдить за горизонтомъ и кораблемъ и больше ничего. Полезно провѣрить шлюпочныхъ гребцовъ спасательной шлюпки за вахту,

причемъ если они не достаточно расторопны можно эту провѣрку повторить. Непроницаемыя двери должны быть задраены и необходимо посылать съ вахты удостовѣряться въ этомъ. Если вы наново задраиваете какую либо непроницаемую дверь сообщите объ этомъ въ машину.

Командиру и штурманскому офицеру должно докладывать объ открывающихся огняхъ, маякахъ и т. п. Днемъ кромѣ того о замѣченныхъ военныхъ корабляхъ и признакахъ приближающейся дурной погоды. Хотя большая часть изложеннаго и относится къ обязанностямъ сигнальщиковъ, но вахтенному начальнику не мѣшаетъ прослѣдить за этимъ самому.

Вахтенный начальникъ долженъ всегда быть въ состояніи сообщить командиру, мѣсто корабля на картѣ названія примѣтныхъ мысовъ и маяковъ, приблизительную глубину, сколько и какъ ходитъ руль, состояніе барометра.

Въ морѣ и въ хорошую и въ скверную погоду и днемъ и ночью, однимъ словомъ всегда, возможно паденіе человѣка за бортъ и всегда надо быть къ этому готовымъ. Случай этотъ рѣдкій, но когда онъ случится жизнь

человѣка въ вашихъ рукахъ и всякое промедленіе или колебаніе можетъ сдѣлать васъ вахтеннаго начальника виновнымъ въ жизни человѣка. Поэтому слѣдуетъ всегда имѣть въ умѣ слѣдующія команды: „стопъ машина“, „лѣво или право на бортъ“ „на (такой-то) катеръ или шестерку“, „катеръ или шестерку къ спуску“, „обѣ машины полный назадъ“.

Первою заботою должно быть спасеніе упавшаго отъ винтовъ, поэтому если вы знаете съ какой стороны онъ упалъ, вы на ту же сторону кладете руль и этимъ откидываете корму въ обратную сторону, въ то же самое время вы можете перевести соответствующій телеграфъ на полный задній ходъ. Шлюпку слѣдуетъ спускать подвѣтренную. Всегда полезно самому бросить буюкъ съ мостика, ибо совершенно допустимо, что остальные буйки зацѣпятся или просто ихъ позабудутъ бросить.

Теперь позаботьтесь о шлюпкѣ. Руль былъ на бортѣ все время, поэтому если вѣтеръ съ кормы или съ носа, то подвѣтренная сторона уже образовалась. Ни въ коемъ случаѣ не слѣдуетъ ожидать полной остановки, а слѣдуетъ тотчасъ спускать шлюпку. Командныя

слова при спускѣ! „тали нажать“, стопора отдать, „тали травить“, „раздернуть“.

Если корабль качаетъ, пусть гребцы отталкиваются крюками; на волнѣ раздергивайте тали тогда, когда шлюпка приблизительно между двумя волнами; тогда она попадетъ на поднимающійся скатъ волны или на гребень. Если же вы будете раздергивать тали, когда шлюпка подъ гребнемъ, то она или попадетъ въ промежутокъ между волнами или же кормою на гребень, причеиъ и въ томъ и другомъ случаѣ ближайшая волна ее накроетъ цѣликомъ. Конечно, объ настоящемъ моментѣ спуска надо судить, исключительно, по существующимъ обстоятельствомъ.

Пожалуй не слѣдуетъ переводить машины съ полнаго передняго на полный задній ходъ. Вы рискуете зарѣзать упавшаго винтами, вы не можете такъ дѣйствовать въ эскадрѣ и, наконецъ, это вредно для машины. Когда дѣло идетъ о спасеніи жизни это не важно, но полезно помнить, что первоклассный крейсеръ былъ именно этимъ способомъ совершенно испорченъ во время ученія „человѣкъ за бортомъ“.

Никогда не заботьтесь сообщать командиру

о случившемся, у васъ нѣтъ времени беспокоиться объ этомъ и скорѣе всего на кормѣ кто-нибудь объ этомъ подумаетъ. Ваша обязанность спасти упавшаго и вы должны быть въ состояніи это исполнить самостоятельно. Конечно, лишь только вы освободитесь пошлите ему доложить но не уподобляйтесь юному гардемарину, который на вопросъ, что онъ сдѣлаетъ, въ случаѣ, если на его вахтѣ упадетъ человѣкъ за бортъ, сказалъ: „сообщу командиру“. Вахетный гардемаринъ долженъ быть первымъ въ шлюпкѣ.

При спасеніи человѣка упавшаго за бортъ, не принято обыкновенно ложиться на обратный курсъ, удовлетворяются обыкновенно тѣмъ, что даютъ полный задній ходъ. Между тѣмъ бываютъ случаи, когда безусловно выгоднѣе повернуть корабль обратно. Напр. при попутномъ умѣренномъ вѣтрѣ и волненіи пока корабль остановится, пройдетъ нѣсколько времени шлюпка выгребать противъ волны и вѣтра будетъ медленно, между тѣмъ если вы переложите руль на другой бортъ при заднемъ ходѣ вѣтеръ поможетъ вамъ развернуться и вы будете въ состояніи спустить шлюпку около погибающаго и этимъ избѣгнете долгаго выгребанія.

При большомъ волненіи вамъ придется повернуться и вытравить буй за корму.

При этомъ проходите мимо утопающаго съ навітра, бортомъ къ вѣтру; если вы будете мало мальски отъ него близко давайте задній ходъ, васъ тогда легко нанесетъ на него при дѣйствительно сильномъ вѣтрѣ. Если же это не удастся, то проходя положите руль на вѣтеръ на бортъ, тогда корму закинетъ подъ вѣтеръ и буй поднесетъ къ утопающему. Помните, что буй слѣдуетъ въ вашей струѣ.

Если вамъ не удастся съ перваго раза приблизиться къ утопающему и безусловно будетъ необходимо разворачиваться еще разъ, не сокращайте циркуляцію и сдѣлайте ее по шире, ибо въ противномъ случаѣ, если вы начнете поворачиваться слишкомъ рано, очень вѣроятно окажется, что у васъ циркуляція не вышла и вы опять не приблизитесь къ утопающему.

Корабль поворачивается скорѣе всего при обѣихъ машинахъ, работающих полный впередъ, дѣлаетъ наименьшую циркуляцію при заднемъ ходѣ одной машины именно, находящейся съ внутренней стороны циркуляціи. При винтахъ съ вращеніемъ въ внутрь отъ задняго хода внутренней машины мало будетъ

пользы. При заднемъ ходѣ легче всего управляться съ застопоренными машинами. Существуетъ мнѣніе, что управленіе рулемъ при заднемъ ходѣ опасно для руля, по моему для оправданія такого мнѣнія не существуетъ никакихъ существенныхъ доказательствъ. Единственный случай, когда это не много неудобно—это при ручномъ штурвалѣ. Чтобы поднять шлюпку на волнѣ необходимо перевести ее на подвѣтренную сторону, дать конецъ и затѣмъ уже закладывать тали, гребцы пусть отталкиваются отъ борта, тали надо выбирать бѣгомъ.

Теперь коснемся правилъ о предупрежденіи столкновеній:

1) Многіе молодые офицеры любятъ близко рѣзать предметы, которыхъ слѣдуетъ избѣгать. Благодаря подобной ничѣмъ не оправдываемой неосторожности можно погубить и корабль и всю свою карьеру. Предположите, что корабль который вы собираетесь рѣзать испугается и тоже положитъ руля или что у него разставлены сѣти, наконецъ у парохода вы можете отрѣзать его механической лагъ. Если же у васъ что-нибудь случится съ рулемъ или рулевой по ошибкѣ положитъ руль не въ ту

сторону—то столкновение почти неизбежно. Между темъ такихъ мелочей масса и всё ихъ предвидѣть невозможно.

2) При встрѣчѣ съ пароходами необходимо помнить, что между коммерческими моряками встрѣчается всякій народъ и бываютъ такіе, которые о правилахъ предупрежденія столкновений почти никогда и не слышали. Особенно слѣдуетъ это помнить при встрѣчахъ съ каботажниками и мелкими грузовиками, у которыхъ часто бываетъ тенденція проскочить у васъ подъ носомъ.

3) Существуетъ цѣлый классъ моряковъ, который при встрѣчѣ съ другими кораблями стремится привести ихъ на лѣвый бортъ и этимъ снять съ себя отвѣтственность за столкновение. Подобныхъ господъ также надо имѣть въ виду при расхожденіяхъ въ морѣ.

4) Существуютъ разныя мнѣнія относительно способовъ расхожденія съ другими судами, нѣкоторые совѣтуютъ мѣнять курсъ заблаговременно, другіе наоборотъ предпочитаютъ подойти поближе и засимъ рѣшительно класть руля, дабы ясно было въ какую сторону вы уклоняетесь, необходимо выработать свой собственный средній взглядъ изъ этихъ мнѣній.

При поворотахъ всегда давайте соответствующіе свистки; это часто забывается и въ случаѣ судебного разбирательства окончательно погубить васъ.

Если вы въ опасности отъ столкновения или отъ посадки на мель, пробивши водяную тревогу первымъ дѣломъ озаботьтесь, чтобы всё непроницаемая двери и иллюминаторы были задраены.

5) Въ сущности говоря правила предупрежденія столкновений судовъ сводятся къ тому, чтобы расходиться уклоняясь вправо, иначе красными огнями.

6) Буксирующія суда не даютъ дороги, но иногда они это забываютъ это полезно помнить.

Нѣкоторыя правила относительно тумановъ: Вахтенный начальникъ всегда отвѣтственъ за безопасность корабля; въ туманы бываетъ что у него заботъ по горло.

Всякое ваше рѣшеніе, имѣющее цѣлью избѣжать столкновение должно быть быстро и рѣшительно, у васъ никогда не хватитъ времени мѣнять разъ отданное приказаніе. Необходимо заранѣе обсудить всё возможные случаи появленія судовъ и откуда вы можете съ наибольшою вѣроятностію ожидать встрѣч-

ные корабли. Помните, что для расхожденія съ пароходами вамъ никогда не придется класть „право руля“. Тѣмъ не менѣе, когда вы въ опасности столкновенія вы примѣняете тѣ мѣры, которыя находите нужными для избѣжанія ея.

Очень обычный недостатокъ молодыхъ офицеровъ тотъ, что они боятся предпринять что-либо на свою отвѣтственность, не спросивши командира и часто боятся спросить и его. Это вполне естественно, но очень глупо. Командиръ вѣроятно только былъ бы доволенъ, еслибы вы показали свою самостоятельность, даже еслибы погрѣшили въ сторону осторожности. Я знаю случай, когда у молодого вахтеннаго начальника шлюпка сорвалась съ походныхъ крѣплений и начала биться объ бортъ при бортовой качкѣ. Вахтенный начальникъ долго пытался ее прихватить не приводя къ вѣтру, въ результатѣ чего шлюпку почти что разбило, времени было потрачено масса, а къ вѣтру привести все-таки пришлось. Дѣло было въ томъ, что вахтенный начальникъ не хотѣлъ тревожить командира, безъ него же боялся принять соотвѣтствующія мѣры.

Попавши въ туманъ сразу начинайте давать туманные свистки. Это полагается по правиламъ. Тотчасъ дайте знать командиру. Если туманъ густой и вы находите это нужнымъ уменьшите ходъ, не дожидаясь командира, но дайте ему знать объ этомъ. Если онъ вамъ прикажетъ идти полнымъ ходомъ вы должны это исполнить со спокойной совѣстью ибо отвѣтственность за приказаніе лежитъ на немъ; однако если вы считаете что подобное распоряженіе ставить корабль въ опасное положеніе доложите объ этомъ командиру.

Наихудшія мѣста, мнѣ извѣстныя въ туманъ суть англійскій каналъ и китайскіе берега между Гонгъ-Конгомъ и Фучау, гдѣ джонки рыболовныя кишатъ въ такомъ количествѣ, что вы въ ясную погоду пробираетесь между ними съ трудомъ.

У васъ никогда не будетъ никакихъ недоразумѣній относительно расхожденія съ судами при всякихъ обстоятельствахъ, кромѣ тумановъ и въ послѣднемъ случаѣ не довѣряйтесь сигнальщикамъ и впередъ смотрящимъ; сами слѣдите и напряженно прислушивайтесь. Если туманъ очень сгустится или ночью вы услы-



шите что либо впереди, сразу стопорьте машины, какъ полагается по правиламъ; еще разъ повторяю не бойтесь тревожить командира.

Предосторожности при туманахъ относятся также и къ густой мглѣ, сильному дождю или снѣгу. Здѣсь мы перечислимъ главнѣйшіе туманные сигналы, которые необходимо знать вполнѣ отчетливо:

Пароходы дѣлаютъ туманные сигналы паровымъ свисткомъ или сиреною.

- 1) На ходу . . . длинный свистокъ.
- 2) Стопъ машина безъ хода . . . 2 длинныхъ свистка.
- 3) Корабль который не можетъ управляться, буксирующее судно, прокладывающее телеграфный кабель . . . 1 длинный и 2 короткихъ свистка.
- 4) Мѣняю курсъ вправо . . . 1 короткий свистокъ, влѣво 2 короткихъ полный задній ходъ 3 короткихъ.
- 5) „Вы приближаетесь къ опасности“ . . . два короткихъ—длинный свистокъ.

Парусныя суда . . (туманный горнъ):

- 1 звукъ . . . иду правымъ галсомъ.
- 2 „ . . . „ лѣвымъ „
- 3 „ . . . „ фордевиндъ.

Тралящія суда и рыбаки поочередно бьютъ рынду и издають звуки туманнымъ горномъ. На якорѣ всѣ суда бьютъ рынду; вмѣсто этого разрѣшается бить въ барабанъ или гонги.

Орудійный выстрѣлъ можетъ исходить отъ военнаго корабля, судна терпящаго бѣдствіе или какого либо маяка. Ружейные выстрѣлы или какой либо постоянный шумъ исходить отъ корабля на мели.

Услышавши какой либо звукъ полезно относительно направленія на него спросить мнѣніе кого нибудь еще, не довѣряясь исключительно себѣ, и весьма вѣроятно, что это мнѣніе будетъ совершенно расходиться съ вашимъ. Максимальный промежутокъ между двумя свистками допускается въ 2 минуты, въ теченіе коихъ современные корабли могутъ сблизиться на цѣлую милю; такъ что очевидно этотъ промежутокъ не гарантируетъ вамъ полной безопасности.

Иногда очень трудно опредѣлить, что принять для избѣжанія столкновенія въ густой туманъ. Предположимъ вы видите корабль слѣва по носу, идущимъ на пересѣчку курса

въ кабельтовѣ отъ васъ. Увидитъ ли онъ васъ и услышится ли. Можете ли вы ему довѣриться; если нѣтъ, то что предпринять. Или если вы увидите съ права по носу корабль, въ такомъ же положеніи, но столь близко отъ васъ, что вы не успѣете положить „лѣво на бортъ“ — какъ поступать?

Отвѣтить трудно и если вы спросите своего командира, онъ пожалуй вамъ посоветуетъ поступить по своему усмотрѣнію, да иначе нечего и совѣтовать. Однако въ густомъ туманѣ на вахтѣ вы должны предусмотрѣть всевозможные случаи и имѣть въ умѣ готовыя командныя слова. Первыя распоряженія пожалуй были-бы: „стопъ машина“, „водяную тревогу“. Надо помнить, что часто можно видѣть либо сверху тумана либо подъ нимъ, поэтому располагайте соотвѣтствующимъ образомъ впередъ смотрящихъ.

Ночью и въ туманѣ зрительныя трубы совершенно бесполезны, тогда какъ бинокли очень полезны, поэтому слѣдуетъ всегда имѣть на мостикѣ для даннаго употребленія трубы и для ночнаго бинокли.

Чѣмъ больше у васъ ходу тѣмъ легче вы расходитесь съ судами. Напримѣръ если вашъ

ходъ вдвое больше хода встрѣчнаго корабля, идущаго на пересѣчку курса, вы столкнетесь съ нимъ только въ томъ случаѣ если онъ на  $2\frac{1}{2}$  румба въ сторонѣ отъ вашего курса. Если же вашъ ходъ вдвое меньше его хода, то вамъ придется мѣнять курсъ даже въ томъ случаѣ если онъ на  $2\frac{1}{2}$  румба впереди вашего траверза.

Всегда слѣдуетъ брать пеленги встрѣчнаго судна если пеленги мѣняются то вы разойдетесь, въ противномъ случаѣ столкнетесь. Только въ одномъ случаѣ вопросъ будетъ не совсѣмъ яснымъ, если пеленчъ парохода, идущаго на пересѣчку курса справа очень медленно переходитъ на корму, въ этомъ случаѣ нельзя быть увѣреннымъ удастся ли вамъ пройти у него подъ носомъ. Относительно скорости измѣненія пеленговъ никакихъ правилъ нѣтъ, поэтому подойдите поближе, пеленгъ долженъ мѣняться скорѣе, если же вы увидите, что не разойдется, то кладите на бортъ и приводите встрѣчный корабль на лѣвый бортъ; — не рискуйте напрасно.

При приближеніи дурной погоды наблюдайте за барометромъ, это единственный вѣрный указатель. Вы должны быть въ состояніи

сообщить командиру высоту и послѣднія колебанія барометра, а также направленіе вѣтра.

Когда начинается качать, помните, что вы отвѣтственны за то, чтобы все было прихвачено и на мѣстѣ. Поэтому, пошлите осмотрѣть якоря, выстрѣла, катъ балки и т. п. Прикажите закрѣпить орудія по походному; закрыть всѣ люки на палубахъ, если надо; прихватить мины и всѣ тяжести на палубахъ, наконецъ, осмотрѣть шлюпочныя крѣпленія и задрантъ полупортики и иллюминаторы.

Приводя къ вѣтру на большомъ волненіи надо править румба 3 отъ вѣтра и держать столько ходу, чтобы имѣть возможность легко снова привести, въ случаѣ если корабль увалится подъ вѣтеръ.

На военныхъ судахъ рѣдко употребляется масло для уменьшенія волненія, между тѣмъ его дѣйствіе очень замѣтно и на маленькихъ судахъ очень стоитъ предложить попробовать его дѣйствіе.

Мнѣ часто казалось, что правило выхода изъ тайфуна должно пониматься такъ: когда вы убѣдились, что вы въ правой половинѣ приближающагося тайфуна (въ сѣверномъ полушаріи), ложитесь на курсъ такимъ обра-

зомъ, чтобы имѣть вѣтеръ справа на 4 румба отъ курса и дайте наибольшей ходъ, чтобы удалиться отъ центра тайфуна. Когда больше нельзя держаться приводите къ вѣтру на правый галсъ.

Нижеслѣдующее должно всегда докладываться командиру и штурманскому офицеру: открывающіеся берега или военные корабли, приближающійся туманъ или шкваль, въ 8 час. утра и вечера широта корабля, при перемѣнѣ курса моментъ когда корабль установится на новомъ курсѣ, большая перемѣна въ направленіи вѣтра или въ высотѣ барометра. Входя въ туманъ задраиваютъ всѣ непроницаемыя двери, которыя только возможно. Ни въ какомъ случаѣ ни одна дверь не должна быть отдраена безъ разрѣшенія вахтеннаго начальника, и лишь только она задраивается вновь необходимо ему докладывать.

Телеграфъ должно употреблять слѣдующимъ образомъ: малый ходъ:—наименьшій ходъ, выдерживаемый машинами.

Средній ходъ—ходъ по указанію указателя оборотовъ.

Полный ходъ указывается только въ экстрен-

ныхъ случаяхъ и обозначаетъ, что надо давать самый полный возможный ходъ.

При заднемъ ходѣ соблюдается тоже самое съ тою разницей, что средній назадъ долженъ соответствовать определенному числу оборотовъ около 50 для большихъ судовъ, т. е. около 8—9 узловъ.

Ни въ коемъ случаѣ не слѣдуетъ давать ходъ, пока телеграфъ на стоцѣ даже если на указателѣ оборотовъ и показываютъ что либо.

На ходу въ сносную погоду и на прямомъ курсѣ никогда не слѣдуетъ класть болѣе 5° руля на сторону на большомъ кораблѣ.

Слѣдуетъ слѣдить за тѣмъ, чтобы отвѣчать на салюты проходящихъ судовъ.

Чтобы подобрать какой нибудь плавающій предметъ съ корабля, надо подойти съ навітра и застопориться перпендикулярно направлению вѣтра; въ свѣжій вѣтеръ васъ непременно быстро понесетъ на плавающій предметъ.

Ошибочно думать, что если вы подойдете съ подвѣтра, скажемъ къ шлюпкѣ, ее къ вамъ поднесетъ. Васъ несетъ быстрѣе и потому васъ отъ нея унесетъ.

Ночью надо слѣдить затѣмъ, чтобы каждые полчаса провѣрять людей у спасательныхъ буювъ и впередъ смотрящихъ.

Кончая замѣтки по поводу обязанностей вахтеннаго начальника въ морѣ, замѣчу, что слѣдуетъ всегда помнить, что на вашей отвѣтственности около 800 человѣческихъ жизней и корабль стоимостью около 10 милліоновъ. При этомъ ваше наказаніе будетъ ничуть не легче вашей отвѣтственности въ случаѣ, если вы не сумѣете справиться съ ввѣренною вамъ обязанностью.

## ГЛАВА IV.

## Кораблевожденіе и полезныя таблицы.

Очень важною частью нашего обученія есть знаніе звѣздъ, которая между прочимъ почти совершенно запущена. Вахтенный начальникъ долженъ также хорошо знать звѣзды, какъ и правила предупрежденія столкновеній. Я допускаю, что это не абсолютно необходимо, но вамъ должно быть стыдно ихъ не знать и если вы хорошо знакомы со звѣздными наблюденіями вы можете оказать большую услугу командиру и штурманскому офицеру въ трудныхъ обстоятельствахъ.

Морякъ долженъ знать по крайней мѣрѣ 20 яркихъ звѣздъ расположенныхъ въ разныхъ частяхъ неба; онѣ не обязательно должны быть наиболѣе яркими и пусть онѣ будутъ поровну распределены по своду небесному.

Звѣзды понадобятся больше всего тогда, когда день пасмурный и солнечныхъ наблюденій произвести не удалось, поэтому небо будетъ вѣроятно покрыто тучами; посему надо приучиться узнавать звѣзды по близъ лежащимъ предметамъ. („Capella, Vega, Aldebaran“ всѣ легко различимы по малымъ звѣздамъ расположеннымъ около нихъ). Только такимъ образомъ вы будете въ состояніи ориентироваться въ случаѣ неба отчасти покрытаго тучами. Съ другой стороны нахожденіе „Arcturus'a по большому квадрату Pegasus'a“ при вышеприведенныхъ обстоятельствахъ совершенно бесполезно. Безусловною наиболѣе важною звѣздою является: „Polaris“; здѣсь приводятся слѣдующіе 5 способовъ ея нахожденія:

1) Посредствомъ  $\alpha$  и  $\beta$  Ursae Maioris (звѣзды указатели).

2) Отъ двухъ яркихъ звѣздъ Малой Мѣдици ведите линію слѣдуя хвосту ея, въ концѣ котораго найдете „Polaris“.

3) Созвѣздіе Cassiopei образуетъ два трехугольника уголъ при вершинѣ одного больше угла при вершинѣ другого. Линія, дѣлящая большой уголъ пополамъ, пройдетъ черезъ „Polaris“.

4) Линія отъ „ $\alpha$  Oriani“ чрезъ Близнецовъ указываетъ на „Polaris“. Этотъ способъ мало употребителенъ, ибо звѣзды черезчуръ удалены отъ „Polaris“.

5) Поставьте на секстанѣ отсчетъ равный счислимой широтѣ. Замѣьте по компасу точку N на горизонтѣ; около этой точки найдете отраженное изображеніе „Polaris“.

На берегу полезно знать, что созвѣздіе Оріона восходитъ и заходитъ повсюду почти въ точкахъ O и W.

Помните, что хотя вы и не штурманскій офицеръ, но за время вашей вахты въ большой мѣрѣ отвѣтственны за путесчисленіе. Поэтому, вступая на вахту тщательно изучите карту; около земли и при картахъ со старыхъ съемокъ всѣ пустыя мѣста должны почитаться опасными.

Разстояніе до огня ночью трудно опредѣлить, оно зависитъ совершенно отъ его яркости. Бываетъ, что сигару на бакѣ принимаютъ за огонь на горизонтѣ и восходящія звѣзды сплошь да рядомъ принимаютъ за огни.

Если возможно, всегда лучше опредѣляться по одинокому маяку или острову крюйсъ-пе-

ленгомъ въ  $45^\circ$  отъ траверза. Это отъ васъ не требуется, но можетъ оказаться полезнымъ, и я знаю случай, когда вахтенный начальникъ этимъ способомъ спасъ корабль.

Когда штурманскій офицеръ и командиръ на мостикѣ, вахтенный начальникъ остается въ управленіи кораблемъ, если не было дано на этотъ счетъ особыхъ приказаній. Если штурманскій офицеръ мѣняетъ курсъ, чтобы входить въ гавань или портъ, лучше всего его попросить взять все управленіе кораблемъ въ свои руки. Неудобно, когда штурманскій офицеръ управляетъ, а вахтенный начальникъ расходится съ кораблями, какъ иногда бываетъ.

Съ тѣхъ поръ какъ стали красить въ сѣрую краску суда, ихъ ночью и въ туманъ хуже видно.

Современные маяки часто можно видѣть по ихъ отблеску еще подъ горизонтомъ. Ночью часто случается, что вамъ кажется, что вы видите огонь по носу. Отведя глаза немного въ сторону, вы удостовѣритесь, настоящій ли это огонь или нѣтъ потому, перемѣстится ли онъ вмѣстѣ съ вашимъ глазомъ или останется на старомъ мѣстѣ. Въ первомъ случаѣ это воображеніе.

Предостереженіями близкой опасности кро-  
мѣ барометра могутъ служить слѣдующіе при-  
знаки: охлажденіе воздуха въ сосѣдствѣ ледя-  
ныхъ горъ, водоросли и запахъ водорослей  
около скалъ, мелкая и короткая волна на ма-  
лыхъ глубинахъ и т. п.; сырость чувствуется  
въ воздухѣ задолго до встрѣчи съ туманомъ.

Нижеприводимыя таблицы могутъ быть по-  
лезны для вахтеннаго начальника.

**Разстояніе до предмета по 2 пелетамъ.**

Разница между курсомъ и 2 пеленгомъ.	Разница между курсомъ и 1 пеленгомъ.														
	20°	25°	30°	35°	40°	45°	50°	55°	60°	65°	70°	75°	80°	85°	90°
30	1.95														
35	1.31														
40	1.00	1.70													
45	80	1.25	1.95												
50	67	1.00	1.45	2.20											
55	58	83	1.17	1.63	2.45										
60	52	73	1.00	1.32	1.82	2.68									
65	47	65	86	1.12	1.50	2.03	2.92								
70	44	59	77	1.00	1.27	1.65	2.19	3.17							
75	41	55	70	88	1.11	1.40	1.80	2.38	3.32						
80	39	52	64	80	1.00	1.22	1.53	1.93	2.51	3.47					
85	37	49	60	74	90	1.10	1.33	1.64	2.05	2.65	3.58				
90	36	47	57	70	84	1.00	1.19	1.42	1.73	2.13	2.75	3.74			
95	35	45	55	65	78	92	1.08	1.27	1.50	1.80	2.21	2.85	3.84		
100	34	43	53	62	74	86	1.00	1.15	1.34	1.57	1.82	2.23	2.90	3.81	X.

Умножить на промежуточное плаваніе между пеленгами.

Данная таблица не всегда точна математически, она можетъ быть полезна для вах-  
теннаго начальника, но не для навигаціонныхъ цѣлей.

Приблизительное среднее время прохождения такимъ образомъ, чтобы имѣть одну

Имя и язкость.	Январь 1-е.	Февраль 1-е.	Мартъ 1-е.	Апрѣль 1-е.	Май 1-е.
a Aquilae. . . . . 1.2	1.2	22.56	21.6	19.5	17.7
a Cygni. . . . . 1.1	1.55	23.49	21.59	19.58	18.0
a Cruis. . . . . 2	3.18	1.16	23.23	21.22	19.24
a Psc. Austr. . . . . 1.2	4.8	2.6	0.16	22.11	20.13
a Andromeda. . . . . 2	5.19	3.17	1.27	23.21	21.24
B Ceti . . . . . 2	5.55	3.52	2.3	23.57	22.0
a Eridani. . . . . 1	6.5	4.48	2.58	0.56	22.55
a Arietis . . . . . 2	7.17	5.15	3.25	1.23	23.22
з Persei. . . . . 2	8.33	6.31	4.41	2.39	0.42
a Tauri. . . . . 1	9.45	7.43	5.53	3.51	1.54
a Aurigae. . . . . 1	10.24	8.22	6.32	4.30	2.33
a Argus. . . . . 1	11.37	9.35	7.45	5.43	3.46
a Canisma. . . . . 1	11.56	9.54	8.4	6.2	4.5
a Canis mi . . . . . 1	12.49	10.47	8.56	6.55	4.57
B Argus . . . . . 2	14.26	12.24	10.33	8.32	6.35
a Leonis . . . . . 1.2	15.18	13.16	11.25	9.23	7.25
a <sup>1</sup> Crucis . . . . . 1	17.34	15.33	13.42	11.40	9.43
a Virginis. . . . . 1	18.34	16.32	14.41	12.39	10.42
a Bootis. . . . . 1	19.25	17.24	15.32	13.31	11.33
a <sup>2</sup> Centauri. . . . . 1	19.45	17.46	15.56	13.53	11.54
a Cor. Bor . . . . . 2	20.44	18.42	16.52	14.50	12.52
a Scorpii. . . . . 1.2	21.37	19.35	17.45	15.43	13.45
a Ophiuchi. . . . . 2	22.43	20.41	18.51	16.49	14.51
a Lyrae. . . . . 1	23.47	21.45	19.55	17.53	15.55

Для опредѣленія времяъ прохождения въ промежуточные

черезъ меридианъ 24 звѣздъ, расположенныхъ въ каждый часъ ночи на меридианѣ .

Юнь 1-е.	Юль 1-е.	Августъ 1-е.	Сентябрь 1-е.	Октябрь 1-е.	Ноябрь 1-е.	Декабрь 1-е.
15.5	13.7	11.5	9.2	7.4	5.1	3.4
15.57	14.0	11.57	9.55	7.57	5.57	3.57
17.20	15.25	13.21	11.19	9.21	7.21	5.21
18.10	16.13	14.11	12.9	10.10	8.8	6.11
19.21	17.23	15.21	13.19	11.20	9.19	7.21
19.58	17.59	15.57	13.56	11.57	9.55	7.0
20.52	18.54	16.52	14.50	12.52	10.50	8.52
21.19	19.21	17.19	15.18	13.19	11.17	9.19
22.35	20.38	18.35	16.34	14.35	12.33	10.36
23.47	21.49	19.47	17.46	15.48	13.46	11.48
0.30	22.28	20.26	18.25	16.27	14.25	12.27
1.42	23.41	21.39	19.38	17.40	15.38	13.40
2.1	24.0	21.58	19.57	17.59	15.57	13.59
2.54	0.57	22.52	20.50	18.52	16.50	14.52
4.32	2.35	0.30	22.26	20.28	18.26	16.28
5.23	3.25	1.24	23.18	21.19	19.18	17.21
7.41	5.43	3.41	1.40	23.40	21.36	19.38
8.40	6.42	4.41	2.39	0.40	22.34	20.38
9.30	7.33	5.31	3.30	1.31	23.26	21.29
9.52	7.55	5.53	3.51	1.52	23.47	21.50
10.49	8.53	6.51	4.48	2.50	0.48	22.48
11.42	9.45	7.43	5.41	3.42	1.40	23.39
12.49	10.51	6.47	8.49	4.49	2.47	0.49
13.53	11.55	7.51	9.53	5.53	3.50	1.53

можно считать прохожденіе на 4 минуты раньше ежедневно.



Таблица разстояній по

Футъ.	50	55	60	65	70	120	125	130	135
Кабельтовы.									
1 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	2.44	3.00	3.16	3.32	3.49	6.31	6.47	7.03	7.20
1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2.32	2.48	3.03	3.18	3.33	6.05	6.20	6.35	6.51
2	2.23	2.37	2.52	3.06	3.20	5.43	5.57	6.11	6.25
3	—	—	—	—	—	3.49	3.58	4.08	4.17
3 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	1.16	1.24	1.32	1.39	1.47	3.03	3.11	3.18	3.26
4	1.12	1.19	1.26	1.33	1.40	2.52	2.59	3.06	3.13
6	0.48	52	57	1.02	1.07	1.55	1.59	2.04	2.09
8	0.36	40	43	47	50	1.26	1.30	1.33	1.37
10	0.28	31	34	37	40	1.08	1.11	1.13	1.16

угламъ возвышенія.

140	145	150	155	160	170	180	190	200	400
7.36	7.52	8.08	8.24	8.40	9.12	9.44	10.15	10.47	—
7.06	7.21	7.36	7.51	8.06	8.36	9.05	9.35	10.05	—
6.39	6.53	7.07	7.21	7.36	8.04	8.32	9.00	9.28	18.56
4.27	4.36	4.46	4.55	5.05	5.24	5.43	6.02	6.20	12.40
3.34	3.41	3.49	3.56	4.04	4.19	4.34	4.50	5.05	—
3.20	3.27	3.35	3.42	3.49	4.03	4.17	4.32	4.46	9.32
2.13	2.18	2.23	2.28	2.33	2.42	2.52	3.01	3.11	6.22
1.40	1.44	1.47	1.51	1.55	2.02	2.09	2.16	2.23	4.46
1.19	1.22	1.25	1.28	1.31	1.36	1.42	1.47	1.53	3.49

## ГЛАВА V.

### Эскадренное плаваніе.

Наиболѣе трудныя обязанности предстоятъ вахтенному начальнику въ эскадренномъ плаваніи.

Разсмотримъ случай паденія человѣка за бортъ. Въ данномъ случаѣ, кромѣ прочихъ заботъ, надо имѣть въ виду безопасность эскадры и надо извѣстить ее о случившемся. Съ этой цѣлью полагается тотчасъ выйти изъ строя и произвести пушечный выстрѣлъ, спустивъ до половины кормовой флагъ.

Чтобы выйти изъ линіи, лучше всего положить руль на бортъ въ сторону упавшаго и застопорить внутреннюю машину, дабы откинуть въ обратную сторону корму и спасти упавшаго отъ винтовъ. Бываетъ однако, что эскадра идетъ въ 2 колоннахъ и что выйти изъ строя въ сторону упавшаго невозможно,

тогда надо выйти въ ту сторону, куда можно, дабы не рисковать безопасностью эскадры. Для того же чтобы не зарѣзать винтами погибающаго, полезно подождать класть руля нѣсколько секундъ, пока вы не оставите его за кормою.

Ночью вы предпринимаете нижеслѣдующее:

Кладете руля, застопориваете ту машину, въ сторону которой вы ворочаетесь, приготовляете къ спуску спасательную шлюпку, бросаете спасательный буй (если можно, то и съ мостика тоже) жжете фальшвеера, включаете огни-указатели хода, посылаете за командиромъ; переждавши нѣсколько секундъ и убѣдившись, что вы вышли изъ строя, даете полный задній ходъ, стопорите машины, спускаете спасательную шлюпку. Засимъ открываете освѣщеніе прожекторами и, убѣдившись въ безопасности вашего положенія относительно эскадры, спускаете еще шлюпку.

Многое изъ изложеннаго входитъ въ обязанность сигнальщиковъ, но за ними необходимо прислѣдить, ибо бываетъ, что они многое забываютъ. Вашъ задній мателотъ вѣроятно выйдетъ изъ строя, дабы вамъ помочь—это слѣдуетъ имѣть въ виду и за нимъ слѣдить.

Если упадетъ человекъ за бортъ на ва-шемъ переднемъ мателотѣ, ваша обязанность оказать посильную помощь и принять мѣры, дабы съ нимъ не столкнуться.

Въ свѣжую погоду выходите изъ строя подъ вѣтеръ, дабы облегчить работу вашей шлюпки.

Необходимо при разводкѣ отдѣленія распре-дѣлить всѣмъ людямъ ихъ обязанности, дабы избѣжать суматохи, напр., пусть впередъ смо-трящій на мостикѣ даетъ ходъ на машинномъ телеграфѣ, одинъ сигнальщикъ бросаетъ буй и слѣдитъ за упавшимъ, другой включаетъ хо-довые огни, жжетъ фальшвеера и стоитъ на паровомъ свисткѣ, вахтенный озабочивается приготовленіемъ шлюпки къ спуску, другой вахтенный высвистываетъ прислугу, боевыхъ фонарей и т. п.

Поднимите подъ клотикъ огонь, дабы было бы почему шлюпкѣ править при возвращеніи. Этими совѣтами исчерпывается все касательно паденія человека за бортъ. Хотя все здѣсь помѣщенное навѣрно хорошо извѣстно всякому, но мало кто не забудетъ въ минуту необходи-мости какой нибудь мелочи, которая можетъ пове-ти къ крупному несчастію.

Если въ эскадрѣ у васъ что либо слу-чится съ рулемъ — управляйтесь машинами, дабы тотчасъ же выйти изъ строя. Въ эскадрѣ никакой сигналъ не долженъ дѣлаться безъ разрѣшенія командира.

Кромѣ всего прочаго вахтенный началь-никъ въ эскадрѣ долженъ совершенно сво-бодно обращаться съ секстаномъ, дальномѣромъ и индикаторомъ Баттенберга, а также умѣть становиться на якорь по диспозиціи; особен-но же необходимо въ совершенствѣ знать сигналопроизводство. Безъ этого вы совершенно въ рукахъ вашихъ сигнальщиковъ, которые могутъ быть молоды и неопытны, да, наконецъ, это большая потеря времени, когда вамъ при-ходится всѣ сигналы узнавать черезъ сигналь-щика.

Умѣнье обращаться съ индикаторомъ Бат-тенберга также очень необходимо, ибо воз-можны случаи, когда вамъ придется маневри-ровать безъ помощи командира, при этомъ этотъ приборъ весьма простой и для руко-водства при обращеніи съ нимъ существуютъ печатныя таблицы.

При опредѣленіи своего мѣста въ строю относительно другого корабля при помощи

индикатора надо приблизительно поступать такъ: малый кругъ надо установить на курсъ, которымъ идетъ эскадра. Центръ большого круга есть тотъ корабль, относительно котораго вы находите свое мѣсто въ строю. На одномъ радіусѣ отложите ваше настоящее положеніе, на другомъ положеніе, въ которое вы желаете придти.

Послѣ этого возвращайте большой кругъ до тѣхъ поръ, пока линіи на немъ не будутъ параллельны линіи, соединяющей намѣченныя положенія на радіусахъ. Засимъ выберите либо скорость, либо курсъ, которымъ вы желаете идти во время предстоящей эволюціи и нанесите курсъ на малый кругъ, а скорость на длинный радіусъ. Опредѣливши одну изъ этихъ данныхъ, передвигайте длинный радіусъ или находящійся на немъ скользящій штифтикъ до тѣхъ поръ, пока штифтикъ не заскочитъ въ имѣемое на большомъ кругѣ мѣдное гнѣздо. Теперь вы можете прочесть отсчетъ соотвѣтствующій неизвѣстному курсу или скорости — необходимому для предстоящаго маневра. Всѣ данныя на индикаторѣ должны быть относительно флагманскаго корабля.

Дальномѣръ несравненно проще и точнѣе

при опредѣленіи разстояній, чѣмъ секстанъ. Главнѣйшее его устройство нижеслѣдующее: для горизонтальной и вертикальной его установки существуетъ зажимной стопоръ и безконечный винтъ; для наведенія и установки шкалы разстояній ручка и вертящійся валикъ; изъ двухъ окуляровъ лѣвый служитъ только для наведенія и отъ искенія предмета. Такъ какъ у разныхъ лицъ разстояніе между глазами различно, то объективъ искателя сдѣланъ подвижнымъ вмѣстѣ съ особою планкою съ индексомъ, которая можетъ передвигаться вдоль трубы дальномѣра.

Для освѣщенія шкалы при ночномъ опредѣленіи разстояній, устроена электрическая лампочка; токъ въ нее проходитъ при нажиманіи контакта, расположеннаго около валика для совмѣщенія изображенія; нажатіе кнопки удобно сдѣлать пальцемъ правой руки. Зажигать лампу слѣдуетъ только во время отсчета по шкалѣ. Въ нижней части дальномѣра, въ положеніи удобномъ для дѣйствія большимъ пальцемъ правой руки наблюдателя, имѣется небольшой ползунъ съ надписью: „астигматизеръ“, если его передвигать внутрь, въ положеніе помѣченное  $m$  то наблюдаемый источникъ

свѣта представится въ видѣ цѣлаго ряда вертикальныхъ линій, полное совпаденіе которыхъ будетъ также удобно наблюдать, какъ и при дневномъ свѣтѣ.

Для того, чтобы встать на якорь въ известномъ положеніи относительно адмирала, необходимо дѣйствовать слѣдующимъ образомъ: для постановки на одинъ якорь нанесите на планшетъ мѣсто якоря флагманскаго корабля, въ срединѣ планшета. Такъ какъ вы находитесь на переднемъ мостикѣ, то считайте всѣ данныя отъ фокъ мачты флагманскаго корабля.

Лучше всего подходить къ якорному мѣсту тѣмъ курсомъ, по направленію котораго стоитъ флагманскій корабль, это направленіе или вѣрнѣе направленіе на свой якорь что тоже самое, онъ вамъ сообщить.

Становясь на два якоря фертпингъ въ известномъ положеніи относительно флагманскаго корабля исходите изъ того же положенія, т. е. считайте якорь флагманскаго корабля въ срединѣ планшета нанесите положеніе вашего перваго якоря и опредѣлите пеленгъ и разстояніе до фокъ мачты флагманскаго корабля при которомъ вамъ придется отдать первый якорь. Курсъ вашъ будетъ перпендикуляренъ

къ направленію каната перваго якоря противъ волны или теченія.

Вступая на вахту на ходу въ эскадрѣ необходимо кромѣ свѣдѣній, перечисленныхъ въ главѣ 11, узнать строй эскадры, какіе были важные сигналы и главное удостовѣриться въ томъ, что корабль на своемъ мѣстѣ въ строю. На вахтѣ необходимо кромѣ всего остального слѣдить за исправностью и своевременнымъ подъемомъ и спускомъ огней и флаговъ указателей хода и положенія руля. Не слѣдуетъ показывать измѣненія хода дѣлаемыя для сохраненія своего мѣста въ строю, а только превышающія таковыя.

Есть нѣсколько сигналовъ, которые слѣдуетъ исполнять съ возможною скоростью; напр. бросать лоты, показать широту и долготу, выпустить туманный буй, показать пеленгъ и разстояніе до флагманскаго корабля и т. п.

Необходимо имѣть въ постоянной готовности туманный буй, заряженное холостымъ зарядомъ орудіе масляные отличительные, топовые и гакобортные огни, сигналъ „не могу управляться“ и переводъ на ручное управленіе рулемъ.

Главная обязанность вахтеннаго началь-

ника въ морѣ есть сохраненіе своего мѣста въ строю, по большей части въ кильватерной колоннѣ. Для достиженія этого никакихъ правилъ не существуетъ, надо пользоваться дальномѣромъ и помнить, что совершенство въ этомъ достигается только практикой и внимательнымъ отношеніемъ къ своимъ обязанностямъ.

Полезно принять къ свѣдѣнію слѣдующіе совѣты: наблюдайте за шарами вашего передняго мателота и не зѣвайте при уменьшеніи или увеличеніи имъ хода. Слѣдуя въ кильватеръ флагманскому кораблю, достаточно мѣнять ходъ на 1 оборотъ заразъ. Къ этому же надо стремиться и на другихъ мѣстахъ въ эскадрѣ.

Труднѣе всего попасть на свое мѣсто разъ вы изъ него вышли; если вы будете черезчуръ торопиться, вы рискуете проскочить впередъ или наоборотъ. Поэтому главная задача вахтеннаго начальника заключается въ томъ, чтобы не терять свое мѣсто.

Вѣжливость требуетъ, чтобы вы всегда помнили о вашемъ заднемъ мателотѣ, не говорю о томъ, что этого же требуетъ и ваша безопасность. Посему всегда избѣгайте большихъ

перемѣнъ въ ходѣ, для того чтобы попасть на свое мѣсто въ строю. Если вы ушли впередъ много, то лишь только вы начнете отставать давайте ходъ возможно болѣе близкій къ эскадренному, дабы какъ можно не замѣтнѣе вступить на свое мѣсто. Примите къ свѣдѣнію, что исправивъ половину ошибки разстоянія можно давать эскадренный ходъ.

Въ случаѣ если вы проскочите свое мѣсто тотчасъ дайте обыкновенный ходъ, помня, что при попаданіи на свое мѣсто въ строгую никогда не слѣдуетъ измѣнять хода противъ эскадреннаго болѣе чѣмъ на  $\frac{1}{4}$  узла.

Тотчасъ по вступленіи на вахту определите соответствующее настоящему эскадренному ходу число оборотовъ. Не довѣряйте въ этомъ отношеніи таблицѣ оборотовъ, которая на практикѣ почти всегда погрѣшаетъ хотя въ общемъ служить большою помощію.

Если вы черезчуръ приблизитесь къ своему переднему мателоту, выходите изъ строя и держитесь у него на раковинѣ; не повторяйте невѣроятную выходку корабля, который днемъ свернулъ почти половину адмиральскаго балкона.

Никогда, кромѣ какъ въ крайности не

останавливайте машинъ; какое бы то ни было уменьшеніе хода не вліяетъ на вашего задняго мателота если вы засимъ снова прибавляете обороты дабы удержаться на вашемъ мѣстѣ.

Слѣдуя третьимъ въ строѣ кильватера гораздо легче сохранять свое мѣсто по флагманскому кораблю, но необходимо слѣдить за переднимъ мателатомъ.

Полезно имѣть нарисованнымъ положеніе какихъ либо предметовъ на передемъ кораблѣ въ томъ положеніи, въ какомъ они видны при эскадренномъ разстояніи между кораблями въ призму Белля и слѣдить за тѣмъ, чтобы это положеніе по возможности не мѣнялось.

По правиламъ полагается сохранять свое мѣсто въ строю по возможности по флагманскому кораблю.

Какъ примѣръ того, какъ измѣнять обороты при сближеніи съ переднемъ кораблемъ можно взять такой случай: если вы имѣете 60 оборотовъ и чрезвычайно сближаетесь — уменьшите до 30, лишь только перестанете сближаться дайте 50 и когда начнете отставать дайте 55. Подобное значительное измѣненіе хода необходимо крайне рѣдко и не

слѣдуетъ забывать, что это неудобно для машины.

Дурное управленіе рулемъ несомнѣнно сильно вліяетъ на скорость.

Небольшой корабль скорѣе и теряетъ и забираетъ ходъ. Посему при большихъ измѣненіяхъ хода по сигналу, если вы на небольшомъ крейсерѣ слѣдуете за броненосцемъ, слѣдуетъ увеличить или уменьшить ходъ на четвертую часть меньше, тѣмъ полагается.

Напр. если ходъ мѣняется съ 60 на 40 оборотовъ, то на маленькомъ крейсерѣ вы дадите 45 и внимательно слѣдя по дальномѣру, уменьшите до 40 только чрезъ нѣсколько времени.

Надо имѣть въ виду, что сохраненіе своего мѣста въ строю много зависитъ отъ механиковъ; на одномъ кораблѣ мѣняютъ хода скорѣе, на другомъ благодаря устройству приводовъ происходитъ задержка, телеграфъ задерживаетъ, наконецъ, просто возможна ошибка и т. п. Все это учесть невозможно и потому никакихъ правилъ на этотъ предметъ существовать не можетъ. Все дѣло въ практикѣ.

Туманные и ночные сигналы при измѣненіи курса:

(Предлагается каждому вписать самому).

Измѣненія курса влекутъ за собою измѣненія хода для отдѣльныхъ кораблей во всѣхъ строяхъ кромѣ кильватернаго.

Ходъ мѣняется согласно правиламъ эволюціонной книги, но полезно имѣть таблицу соответствующихъ измѣненій ходовъ при измѣненіяхъ курса при различныхъ перестроеніяхъ вывѣшенною въ рубкѣ. Съ подобною таблицею необходимо ознакомиться до выхода изъ гавани. Всѣ повороты должны быть возможно круче. При измѣненіи курса на 3 румба и больше необходимо класть руль на бортъ. Большая циркуляція очень некрасива.

На большомъ броненосцѣ необходимо отводить руля уже не доходя 2 румба до курса и, подходя къ курсу, переложить руля на дру-

гую сторону; на небольшихъ корабляхъ можно подходить ближе къ курсу, не трогая руля.

Однимъ изъ самыхъ важныхъ условій хорошаго маневрированія есть умѣніе хорошо ворочать. Это проблема, которую рѣшать приходится каждому изъ насъ—какъ положить руля, чтобы повернуть точно въ кильватерь своему переднему мателоту.

Нѣтъ никакихъ способовъ указать практическіе приемы выполненія этого маневра. Единственный руководитель это вѣрный глазъ или врожденный инстинктъ. Нѣкоторые легко справляются съ этой задачей и почти никогда не ошибаются, другіе не научаются хорошо управляться никогда.

Одинъ способъ—это, начиная съ того момента какъ передній вашъ мателотъ положилъ руля и рассчитавъ время прохожденія вами интервала между кораблями, начать поворачивать, когда это время выйдетъ. Этотъ способъ недуренъ при большихъ разстояніяхъ, наир., при учебной стрѣльбѣ по щитамъ, но при эволюціяхъ никуда не годится.

Если бы вся колонна поворачивалась съ математическою точностью, можно было бы ворочать, придя на заранѣе вычисленный пунктъ



передняго мателота при извѣстномъ до него разстояніи.

Приходя въ кильватеръ кораблю, пересѣкающему вамъ курсъ, курсомъ перпендикулярнымъ вашему, броненосецъ долженъ класть руля, лишь-только трубы перваго корабля пройдутъ его носъ. Этотъ способъ довольно точенъ въ данномъ частномъ случаѣ.

На тихой водѣ кладите руля съ такимъ расчетомъ, чтобы начать катиться, чуть не доходя до поворота кильватерной струи, тогда поворотъ выйдетъ такъ, что вашъ носъ будетъ на 3 сажени внутри круга циркуляціи, и вы будете точно въ кильватерѣ.

Однако все сіе зависитъ въ большой мѣрѣ отъ того, насколько вѣрно держится вашъ передній мателотъ. Надо имѣть въ виду многіе другіе возможные случаи, напр., часто придется предъ поворотомъ мѣнять ходъ. Это въ большой мѣрѣ повліяетъ на моментъ начала поворота, такъ, если ходъ будетъ уменьшенъ, надо руля класть раньше и т. д.

При боковомъ вѣтрѣ вы скорѣе повернетесь съ рулемъ на вѣтрѣ и наоборотъ. При попутной зыби поворотливость корабля значительно уменьшается.

При бортовомъ вѣтрѣ на современныхъ корабляхъ почти всегда приходится держать руль на вѣтеръ. Одновинтовые корабли имѣютъ стремленіе вращаться,—при винтѣ, вращающемся вправо корабль стремится поворачиваться влѣво.

Поворотъ выйдетъ скорѣе всего при машинахъ, работающихъ впередъ, наименьшая циркуляція будетъ при внутренней машинѣ, работающей назадъ,—въ этомъ случаѣ чѣмъ меньше ходъ, тѣмъ меньше циркуляція. Если винты вращаются внутрь, то для ускоренія вращенія они играютъ очень малую роль.

Общепринятое мнѣніе, что на заднемъ ходу нельзя управляться рулемъ, совершенно ложно. Обыкновенно отъ руля на заднемъ ходѣ мало пользы, но опасности поломки нѣтъ никакой, кромѣ судовъ съ ручными приводами.

Не слѣдуетъ черезчуръ преувеличивать правило, рекомендуемое никогда при поворотѣ не входить внутрь круга, описываемаго вашимъ переднимъ мателотомъ. Опасность отъ такого поворота можно всегда устранить, кромѣ случаевъ, когда поворотъ очень великъ (приближается къ полному кругу).

Опасность заключается въ томъ, что, очу-

тившись внутри круга благодаря слишком раннему повороту, вы переключаете руля, дабы попасть въ кильватеръ и, сокративши благодаря этому себѣ путь, можете очутиться черезчуръ близко отъ передняго мателота; однако для такого маневра нѣтъ никакой необходимости.

Если вы не переключаете руля, а сохраните свое положеніе до тѣхъ поръ, пока вы не придете на новый курсъ, вы очень мало сблизитесь и будете въ 2 кабельтовахъ отъ своего передняго мателота, немного внѣ линіи кильватера; но въ сущности разницы между этимъ положеніемъ и положеніемъ съ внѣшней стороны поворота нѣтъ никакой, кромѣ развѣ той, что въ данномъ случаѣ вы можете немного сократить разстояніе и потому попасть на свое мѣсто, если вы были отставши. Въ данномъ случаѣ вы даже выгадаете, ибо можете сразу и нагнать своего передняго мателота, и попасть въ линію кильватера.

Кромѣ того, если вы при поворотѣ входите внутрь круга циркуляціи вашъ задній мателотъ можетъ совершенно безопасно привести въ кильватеръ головному кораблю, тогда какъ при прежнемъ положеніи, если бы вы вышли

изъ строя по внѣшнюю сторону курса циркуляціи, вашему заднему мателоту пришлось бы слѣдовать за вами.

Поэтому, помните, что если вы руля переключать не будете, то вы можете безопасно выходить изъ строя во внутреннюю часть круга циркуляціи при поворотахъ меньшихъ—8 румбовъ, при поворотахъ же большихъ и особенно въ 16 румбовъ существуетъ большая опасность столкновенія.

Для того, чтобы повернуть на броненосцѣ, слѣдуетъ поступать такимъ образомъ: 1) „лѣво на бортъ“, 2) не доходя 2 румбовъ до курса: „прямо руль“, 3) лишь только руль будетъ прямо „право 10°“, нѣкоторые корабли требуютъ 15°, 4) когда корабль почти пересталъ катиться — „прямо руль“, 5) засимъ — такъ держать по головному если таковой есть, въ противномъ случаѣ надо дать курсъ по компасу.

Идя въ строѣ фронта, разстояніе между кораблями должно васъ беспокоить мало, и разъ вы пришли на свое мѣсто нѣтъ обыкновенно надобности мѣнять курсъ болѣе чѣмъ на 1° въ ту ли другую сторону. Вашъ ходъ вы должны регулировать по пеленгу флагманскаго

корабля, скорость измененія этого пеленга, а также величина этого измененія въ зависимости отъ того насколько невѣрно мѣсто корабля въ строю находятся въ прямой пропорціанальности къ разстоянію между кораблями. Для сохраненія своего мѣста въ строю необходимо придерживаться слѣдующихъ правилъ:

1) мѣняйте ходъ заранѣе лишь только вы замѣтите, что вы отстаєте или проходите впередъ.

2) Если вы ушли впередъ уменьшите ходъ настолько, чтобы сразу начать отставать, но возвращайтесь въ свое мѣсто весьма постепенно.

3) Возвращаясь на свое мѣсто, будьте крайне осторожны, дабы по инерціи не перехватить въ обратную сторону, т. е. если вы отстали и нагоняете, не уйти впередъ и обратно.

Держаться на раковинѣ или крамболѣ другого корабля труднѣе, ибо и курсъ, и ходъ каждое въ отдѣльности при измененіяхъ ихъ вліяютъ и на разстояніе до сосѣдняго корабля и на пеленгъ его. Какъ и во всякомъ другомъ маневрированіи все дѣло въ практикѣ, но не слѣдуетъ для начала мѣнять одновременно и

курсъ, и ходъ, ибо получаемые результаты могутъ васъ сбить съ толку.

Разстояніе между кораблями изменяется измененіемъ хода и пеленгъ измененіемъ курса при слѣдующихъ положеніяхъ относительно корабля уравнивателя: 1) вашъ корабль идетъ въ кильватеръ кораблю уравнителю 2) промежуточные положенія до положенія на раковинѣ корабля уравнивателя; 3) вашъ корабль идетъ въ строѣ кильватера впереди корабля уравнивателя 4) промежуточные положенія между строемъ кильватера и положеніемъ на крамболѣ корабля уравнивателя. Между же положеніями на крамболѣ и на раковинѣ разстояніе между кораблями мѣняется съ измененіемъ курса и пеленгъ съ измененіемъ хода.

Когда вы привыкнете къ этимъ строямъ, вы увидите, что въ случаѣ, если вы не на своемъ мѣстѣ въ строю вамъ придется мѣнять и курсъ и ходъ дабы попасть на свое мѣсто, ибо какъ было сказано уже раньше измененіе одного изъ этихъ данныхъ вліяетъ и на пеленгъ, и на разстояніе. Напр., если пеленгъ вѣренъ, а разстояніе не вѣрно, слишкомъ велико, вамъ придется изменить ходъ, дабы приблизиться, и въ то же время курсъ, дабы не сойти съ пеленга.

Изъ двухъ способовъ бранія пеленговъ проще и скорѣе брать ихъ по картушкѣ, но на прямомъ курсѣ удобнѣе брать ихъ по азимутальному кругу, ибо можно не нагибаться.

Вахтенный гардемаринъ долженъ бы умѣть всецѣло сохранять мѣсто въ строю.

Лучшій способъ, чтобы вахтенный гардемаринъ вамъ докладывалъ, что онъ видитъ въ дальномѣрѣ, напр., кромка трубъ совмѣщена ватеръ-линіей—стоитъ на мѣстѣ; кромка трубъ на 2 фута ниже ватеръ-линіи—„медленно сходится“. Такимъ образомъ вы всегда точно знаете ваше положеніе, какъ будто бы сами смотрѣли въ дальномѣрѣ, уже не говоря о томъ, что этотъ способъ несравненно лучше, чѣмъ говорить: „разстояніе почти вѣрно, немного близко и т. п.“.

При положеніяхъ на крамболѣ и раковинѣ никогда не слѣдуетъ говорить: „отстаемъ или нагоняемъ“ относительно сосѣдняго корабля, ибо эти выраженія двусмысленны и не точны, слѣдуетъ же говорить: „сходимся или расходимся“: и тогда никогда не будетъ никакой ошибки.

При меньшихъ ходахъ вы можете для сохраненія своего мѣста въ строю мѣнять обороты въ меньшемъ количествѣ. Напр. 1 обо-

ротомъ при 40 вы достигнете того же что и 2 при 80.

Въ кильватерномъ строю никогда не слѣдуетъ оттягивать, а въ строѣ фронта уходить впередъ, однако на большемъ волненіи въ строѣ кильватера уменьшать разстояніе до передняго мателота не слѣдуетъ.

Въ кильватерномъ строю надо на дальномѣрѣ держать  $1\frac{3}{4}$  каб. при интервалахъ въ 2 кабельтова, принимая въ расчетъ разстояніе отъ мостика до гротъ-мачты, а также разстояніе отъ гротъ-мачты до гакаборта.

Ночью не довѣряйте таблицѣ высоты огней, а при заходѣ солнца провѣрьте уголъ между кильватерными огнями.

Надо помнить, что при увеличеніи разстоянія уголъ уменьшается, обыкновенно ночью уголъ между огнями достаточно великъ для того, чтобы можно было замѣтить приближеніе въ  $\frac{1}{4}$  кабельтова. При увеличеніи разстоянія ошибка соответствующая измененію разстоянія въ  $\frac{1}{4}$  кабельтова, еще меньше и потому еще менѣе замѣтна.

Приблизительно измененіе угла, соответствующее отставанію въ 1 кабельтовъ, равняется измененію угла при приближеніи на  $\frac{1}{2}$  кабельтова.

Безъ самой крайней необходимости не входите въ рубку ночью, ибо если у вашего передняго мотелота упадетъ человекъ за бортъ, вы столкнетесь съ нимъ раньше, чѣмъ успеете даже оглянуться; въ случаѣ же обыкновеннаго сближенія скорѣе всего, что вамъ никто и не доложитъ, предполагая, что вы сами слѣдите за нимъ.

Полезно наблюдать за своимъ заднимъ мотелотомъ, ибо если бы онъ очень приблизился вамъ нельзя уменьшать ходу, если же предвидится опасность столкновения, необходимо увеличить ходъ или даже выйти изъ строя.

Въ эскадрѣ ночью безъ огней надо главнымъ образомъ руководствоваться собственнымъ глазомъ, но кромѣ этого можно обратить вниманіе и на слѣдующій способъ. Установите на передней стѣнкѣ рубки противъ окна какой либо предметъ, напр., перетяните черезъ окно какой либо кончикъ такимъ образомъ, чтобы вы отойдя къ задней стѣнкѣ рубки при вѣрномъ разстояніи между кораблями, видѣли бы этотъ кончикъ въ совпаденіи съ струей воды подъ кормой вашего передняго мотелота. Въ туманѣ достаточно держать туманный буй подъ

мостиномъ и вы можете быть увѣрены, что вы вѣрно идете въ строю.

Конечно, надо при этихъ условіяхъ быть крайне внимательнымъ. При соблюденіи правилъ относительно предупрежденія столкновений прежде всего надо заботиться безопасности эскадры и поэтому надо быть очень осторожнымъ относительно выхода изъ строя. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ изъ-за этого погибъ нѣмецкій броненосецъ „Deutschland“

Потерявши свое мѣсто въ строю или свою эскадру въ туманѣ надо быть очень осторожнымъ при отысканіи ихъ и въ густой туманѣ не слѣдуетъ и пытаться это дѣлать, хотя это, конечно, уже дѣло командира.

Находясь въ отдѣльномъ плаваніи безъ огней, вы даете дорогу всѣмъ кораблямъ съ огнями.

Передъ началомъ эволюцій необходимо, чтобы всѣ непроницаемыя двери были задраены.

Въ эволюціяхъ нѣтъ ничего новаго; всѣ ваши остальные обязанности соединяются вмѣстѣ, и необходима быстрая сообразительность и вѣрный глазъ; времени дается мало, потому вы должны дѣйствовать быстро и рѣшительно, вы должны сохранять свое мѣсто

въ строю, мѣнять курсъ, брать пеленги опредѣлять разстояніе и рѣшать эволюціонныя задачи, пользуясь индикаторомъ Баттенберга, при этомъ все это дѣлать сразу и не ошибаться.

Главное, все-таки, ваше дѣло заключается въ сохраненіи своего мѣста въ строю и своевременныхъ поворотахъ. Надо знать въ точности обращеніе съ Баттенбергомъ, помнить правила эскадреннаго плаванія и въ остальномъ рассчитывать на самого себя.

При эволюціяхъ лучше находиться у главнаго коммаса, но надо все время наблюдать, чтобы ваши приказанія относительно руля и телеграфовъ исполнялись бы въ точности. Послѣ поворота какъ можно скорѣе приказывайте такъ держать, дабы снять съ себя заботу о рулѣ; имѣйте дальномѣръ въ полной готовности и всѣ таблицы съ эскадренными свѣдѣніями подъ руками.

Слѣдите сразу за всѣми кораблями и при измѣненіи курса слѣдите за сигналами о положеніи руля, особенное же вниманіе обращайтесь на вашего передняго и задняго мателота.

Всегда будьте готовы выйти изъ строя, дабы избѣжать столкновенія.

Хотя въ основу эволюціонныхъ книгъ положены правила о предупрежденіи столкновеній, есть случаи гдѣ эти правила не примѣняются, въ этихъ случаяхъ сигналы эволюціонные исполняются тѣмъ не менѣе въ точности; вообще во время эволюцій правила о предупрежденіи столкновеній исполняются тогда, когда они не противорѣчатъ правиламъ эволюціонной книги.

Если эскадра находится въ морѣ не въ строю, то командиры уступаютъ дорогу по старшинству и старшій начальникъ никому не уступаетъ дороги.

Но отдѣльно плавающие корабли и эскадры, встрѣчающія коммерческія суда строго придерживаются правилъ предупрежденія столкновеній.

Какъ вахтенному начальнику вамъ часто приходится становиться на якорь въ эскадрѣ; вамъ грозитъ большая непріятность, если поднимутъ сигналъ о перемѣнѣ мѣста вашему кораблю.

Въ большинствѣ случаевъ вы будете подходить къ якорному мѣсту въ строѣ кильватера; необходимо сохранять свое мѣсто въ строю съ крайнею точностью; обыкновенно

подходя, уменьшаютъ ходъ до 6 узловъ, не слѣдуетъ послѣ этого мѣнять обороты болѣе, чѣмъ на 1 сразу. Вообще говоря не безопасно, подходи къ якорному мѣсту, уменьшать разстояніе между кораблями, кромѣ того случая, когда вы на крейсерѣ слѣдуете за броненосцемъ. Въ такомъ случаѣ вы немного отстаните когда застопорятъ машины.

Даже если вы немного и отстанете вы будете имѣть случай попасть въ свое мѣсто, нѣсколько задержавшись съ отдачею якоря. Правда это очень неудобно для вашего задняго мателота, но такъ какъ вѣроятно онъ идетъ по головному, то не будетъ черезчуръ сбить съ толку. Самое главное передъ застопориваніемъ машинъ, чтобы корабль былъ прямо въ кильватерѣ и на своемъ мѣстѣ. Совершенно не подобающее зрѣлище даваніе ходовъ машинамъ, когда эскадра уже на якорѣ.

### Общія замѣчанія по поводу предшествующей главы.

Всегда, когда можно извѣщайте машины о предстоящихъ перемѣнахъ въ ходѣ.

Никогда не колебайтесь принимать рѣшительныя мѣры, когда требуется избѣжать столкновеніе, но помните всегда о вашемъ заднемъ мателотѣ. Никогда не бойтесь поступать такъ, какъ вамъ подсказываетъ здравый смыслъ; напр. не бойтесь убавить если нужно 5 оборотовъ изъ за того, что командиръ слѣдитъ за вами. Если не убавите можете выйти гораздо хуже.

Вахтенный начальникъ долженъ всегда, съ разрѣшенія командира, тотчасъ сообщать флагманскому кораблю о всякомъ замѣчанномъ предметѣ, если онъ полагаетъ, что флагманскій корабль еще данный предметъ не замѣтилъ, —напр. землю, военный корабль, судно терпящее бѣдствіе и т. п.

Слѣдите за тѣмъ, чтобы люди не выходили на палубу, одѣтые не по формѣ или грязно, особенно входя въ портъ или при пріѣздѣ на корабль высокопоставленныхъ лицъ.

Убѣдитесь, что люди назначенные на ручной штурвалъ всѣ на лицо и знаютъ свои обязанности.

Очень полезно для сохраненія своего мѣста въ строю употреблять призму Белля, но дальномѣръ и секстанъ также необходимы.

За время вахты слѣдуетъ нерѣдко про себя повторять команды, которыя придется произнести въ случаѣ паденія челоуѣка за бортъ, при существующихъ условіяхъ погоды, вѣтра и эскадреннаго плаванія. Напр. „стоишь машина“, „лѣво на бортъ“, „на такую то шлюпку“, „сигнальщикъ — фалшвера жечь“ „спасательный кругъ бросить“, „обѣ машины полный назадъ“, „всѣ ли люди на шлюпкѣ“. „тали нажать“, „стопора отдать“ „тали опра-вить“ и т. д.

Первыя 5 командъ должны непосредственно слѣдовать одна за другою, однако онѣ должны быть настолько отчетливы, чтобы всякій ихъ слышалъ и всякій въ точности зналъ, что ему дѣлать. Прослѣдите, чтобы приготовили къ спуску именно ту шлюпку которую надо, ибо бываетъ, что люди садятся въ первую попавшуюся шлюпку вмѣсто подвѣтренной напр. на навѣтренную.

Самыя драгоцѣнныя качества въ эскадренномъ плаваніи суть хладнокровіе и быстрота. Происходятъ большія несчастія изъ за того, что кто-нибудь теряетъ голову или закопается къ критическую минуту.

Если вашъ передній мателотъ выйдетъ изъ строя, вы занимаете его мѣсто безъ особыхъ приказаній и по его возвращеніи тѣмъ же порядкомъ уступаете ему мѣсто.



## ГЛАВА VI.

### Заключительныя замѣчанія.

Чтобы быть хорошимъ морякомъ, нѣтъ необходимости быть чрезвычайно ученымъ. Можно быть отличнымъ офицеромъ, никогда не углубляясь особенно въ науку. Здравый смыслъ гораздо цѣннѣе теоретическихъ познаній. Человѣкъ со здравымъ смысломъ дуракомъ никогда не будетъ, а относительно человѣка съ большею теоретической ученостью это всегда сказать нельзя. Но все-таки по теперешнимъ временамъ чѣмъ больше вы можете приобрѣсть познаній, тѣмъ лучше, ибо безъ спеціализаціи теперь производство очень затруднительно.

Рисованіе, черченіе и иностранныя языки крайне необходимы для всякаго морского офицера, и никакой трудъ не будетъ затраченъ даромъ въ этой области.

Извѣстное количество самомиѣнія также не-

обходимо: самомиѣніе и увѣренность въ себѣ очень трудно различить одно отъ другого, безъ послѣдняго же никому никогда ничего не удавалось; наконецъ, если вы будете всѣмъ и всякому расхваливать самого себя, то есть шансы, что большинство повѣритъ, и во всякомъ случаѣ не скоро раскусить, въ чемъ дѣло.

Говорятъ, что производство идетъ на 80% по счастью, на 18% по протекціи и на 2% по заслугамъ. Я думаю, что большинство можетъ получить его только при наличіи послѣдняго условія.

Всякому морскому офицеру полезно умѣть ѣздить верхомъ.

Стрѣльба изъ револьвера полезнѣе стрѣльбы изъ винтовки, ибо первое оружіе самозащиты, второе для нападенія. Случается же намъ заниматься самозащитой чаще, чѣмъ нападеніемъ.

Револьверъ въ рукахъ глупаго человѣка опаснѣе динамитной бомбы.

Говорятъ, что никогда не слѣдуетъ стрѣлять на воздухъ, лучше въ такомъ случаѣ совсѣмъ не стрѣлять. Я не совсѣмъ держусь этого миѣнія. Съ китайцами и другими туземцами выстрѣлъ на воздухъ совершенно достаточенъ въ большинствѣ случаевъ.

Всегда принимайте совѣты: выслушиваніемъ ихъ вы ничего не потеряете и можете много приобрѣсти. Поступите ли вы по совѣту или нѣтъ—другой вопросъ. Отвѣтственность за ваши поступки всецѣло лежитъ на васъ, и потому вы должны слушаться только собственнаго здраваго смысла, но выслушать совѣтъ никогда не мѣшаетъ.

Не оказывайте человѣку недоувѣрія, пока вы не убѣдитесь въ его недобросовѣстности.

Въ нѣкоторыхъ дѣлахъ не доувѣряйте человѣку до тѣхъ поръ, пока вы не убѣдитесь въ его добросовѣстности.

Никогда не слѣдуетъ полагаться на слова кого бы то ни было въ дѣлахъ, за которыя вы непосредственно отвѣчаете.

Напр., никакой старшій офицеръ не удовлетворился бы докладомъ, что все готово для постановки на якорь, онъ непременно пошелъ бы и посмотрѣлъ самъ. Если вы хотите что-либо исполнить добросовѣстно — прислѣдите сами.

Не будьте черезчуръ увѣрены ни въ чемъ, вы увидите, что въ морѣ вы всегда можете ошибиться. Иная ошибка будетъ вамъ чрезвычайно дорого стоить. Никогда не заявляй-

те, что какое-либо приказаніе неисполнимо до тѣхъ поръ по крайней мѣрѣ, пока вы не убѣдитесь, что никто другой его не можетъ исполнить.

Вообще говоря, въ морѣ приходится столько разъ рисковать, что лучше избѣгать излишніе риски, иначе вы можете когда-нибудь нарваться, и всегда лучше быть на безопасной сторонѣ; но тѣмъ не менѣе вы должны быть способны въ случаѣ необходимости въ густѣйшій туманъ самымъ полнымъ ходомъ пройти англійскимъ каналомъ или подвергаться еще худшимъ опасностямъ.

Однако, во многихъ дѣлахъ, какъ, напр., въ стратегіи и политикѣ гораздо выгоднѣе выбирать наиболѣе смѣлый путь. Многие проигрывали изъ-за излишней осторожности, и никто еще не добился славы или движенія по службѣ безъ риска.

Хватайте успѣхъ, гдѣ онъ вамъ дается и при помощи такта и энергіи вы вѣроятно достигнете большихъ результатовъ. Главная тягота службы при движеніи впередъ есть отвѣтственность. Если боязнь отвѣтственности превозможетъ въ васъ — ваша карьера кончена.

Крайне неблагодарная вещь становится на

точку зрѣнія законности и на этой почвѣ вступать въ препираательства съ командиромъ. Обыкновенно это кончается для васъ плачевно.

Дѣлайте все, что въ вашихъ силахъ, и обыкновенно, какъ бы ни былъ плохъ результатъ, вы получите полную благодарность.

Въ концѣ концовъ жалобы и претензіи обыкновенно не выгодны для жалобщика, хотя, конечно, бываютъ исключенія, и кромѣ того непременно надо судить о данномъ случаѣ не съ объективной точки зрѣнія, а принимая въ расчетъ взглядъ начальства.

Я знаю офицера, который достигъ успѣхатѣмъ, что никогда не жаловался. На приказаніе онъ отвѣчалъ: „есть“, всякое порученное ему дѣло всегда оказывалось легкимъ. Всѣ служащіе съ нимъ всегда были отличны; его корабль всегда былъ исправенъ и ни въ чемъ не нуждался. Наконецъ власть имущіе рѣшили, что, очевидно онъ образцовый офицеръ и все отъ того, что онъ не занимался нитьемъ и кляузами.

Не пренебрегайте мелочами, ибо въ вашей репутаціи всякая мелочь имѣетъ свое значеніе. Напр., если бѣлевые леера у васъ будутъ не обтянуты — это не зачтется въ вашу пользу. Репутація же составляется изъ мелочей.

Дни парусныхъ вѣтровъ еще не сочтены, посему вы, быть можетъ, за свою службу пойдете вахтеннымъ начальникомъ на какой либо парусный корабль. Не мѣшаетъ вспоминать и парусное дѣло.

Никогда не приходите въ тревоженіе и не начинайте орать. Ничего болѣе не роняетъ авторитетъ, чѣмъ бессмысленный крикъ; всегда отдавайте приказанія спокойно и опредѣленно. При авралахъ и эволюціяхъ возможно придется кричать, дабы ускорить исполненіе, но большая есть разница между громкою передачею приказанія и бессмысленнымъ крикомъ.

Всякій командиръ прежде всего человекъ, посему въ тѣхъ случаяхъ, когда вы правы, а онъ нѣтъ, не стоитъ, пожалуй, особенно ему это втолковывать.

Искусство управлять у однихъ врожденно, другими же никогда не пріобрѣтается.

Совершенно бесполезно наказывать человека за неспособность, если онъ сдѣлалъ все, что могъ.

Дерзкаго матроса или ропчущаго и нежелающаго работать необходимо заставить зомолчать и работать.

Хорошій офицеръ всегда сумѣетъ управить-

ся съ лѣнностью или небрежностью среди своихъ людей, не прибѣгая къ наказаніямъ.

Съ одной стороны, офицеръ, постоянно наказывающій своихъ людей и жалующійся на нихъ начальству, никогда ничего отъ нихъ не добьется и никогда изъ него не выйдетъ хорошаго офицера. Съ другой стороны, офицеръ бьющій на популярность, есть наказаніе для своихъ товарищей, офицеровъ, и большая опасность для офицеровъ.

Хорошій офицеръ никогда не нуждается въ помощи начальства для водворенія дисциплины въ своихъ подчиненныхъ. Я знаю офицеровъ, которыхъ боятся, но которые никогда никого не наказываютъ и которыхъ однако же любятъ и для коихъ хорошо работаютъ.

Попустительство очень часто дѣлаетъ людей очень работающими, но не лихими. Всегда будьте сдержанны съ подчиненными, иначе вы теряете свое достоинство.

Не забывайте поблагодарить или похвалить подчиненнаго, когда онъ этого достоинъ, это дешево стоитъ для васъ, но весьма часто очень полезно.

Вино-одна изъ причинъ весьма часто разрушающая карьеру морскихъ офицеровъ, и это

стоитъ помнить. Не воображайте, что лучший способъ угостить гостя—это напоить его до пьяна; этимъ вы не окажете гостепріимства, ни своихъ хорошихъ манеръ не покажете.

Употребленіе площадныхъ ругательствъ не чуждо весьма многимъ изъ насъ, больше изъ бахвальства, чѣмъ отъ чего либо другого. Но оно звучитъ не хорошо въ устахъ офицера и воспитаннаго человѣка.

Традиціи морского сословія достойны уваженія, и поэтому пока вы находитесь на службѣ слѣдуетъ ихъ уважать.

Помните, что вы представитель вашей страны, и потому всякій вашъ поступокъ можетъ принести безчестіе не только вамъ, но и вашимъ роднымъ.

Крайне полезно для вахтеннаго начальника не зависѣть отъ сигнальщиковъ, и посему надо отчетливо знать сигналопроизводство.

Не вмѣшивайтесь безъ толку въ работу младшихъ; но не слѣдуетъ смотрѣть, какъ все дѣлается вкривь и вкосъ, и не вмѣшиваться; если вы полагаете нужнымъ самому взяться за дѣло, устранивъ прежняго исполнителя, такъ и поступайте, но берите на себя и всю отвѣтственность

Всякій офицеръ долженъ настолько знать свой корабль, чтобы найти въ темнотѣ задрайки непроницаемыхъ дверей, пожарные краны, затопительные клапана и т. п.

Если вы дѣйствительно интересуетесь своимъ дѣломъ, есть много вопросовъ, которые по мѣрѣ вашего движенія по службѣ должны васъ интересовать и которыми слѣдуетъ заниматься, какъ—то: вооруженіе и снаряженіе передъ войной, организація угольнаго вопроса, стратегія, тактика, иностранные флоты и т. п., а также изученіе и практика условій настоящей войны.

Нерѣшительность и частая переменна рѣшеній гибельна.

Важно не столько то, что вы предпринимаете, сколько послѣдующее объясненіе вашихъ поступковъ.

Отвѣтственность дѣлаетъ насъ всѣхъ трусами.

Часто, но не всегда, полезно просить то, въ чемъ вы имѣете нужду.

Наилучшій способъ сохранить секретъ— это поступить такъ, какъ будто вы объ этомъ никогда не слыхали, но и этого иногда мало. Чѣмъ меньше вы говорите, тѣмъ меньше вѣроятія, что вы проговоритесь.

Настоящій способъ устроить и организовать какое либо трудное предпріятіе—заключается въ томъ, чтобы не только обсудить и предрѣшить каждый шагъ, но также предвидѣть и устранить всевозможныя затрудненія, могущія встрѣтиться. Только такими мѣрами достигается успѣхъ.

Черезъ нѣсколько лѣтъ всѣ вспомогательные механизмы современнаго корабля будутъ дѣйствовать помощью электричества, такъ что знаніе этой науки, если не абсолютно необходимо, по крайней мѣрѣ крайне полезно.

Когда вы выбираете спеціальность, не считайте минное дѣло не существующимъ.

Содержаніе этой книжки относится болѣе или менѣе ко всѣмъ судамъ, но главнымъ образомъ къ крупнымъ.

Въ заключеніе хочу напомнить, что эта книжка ни въ коемъ случаѣ не содержитъ никакихъ правилъ, а только совѣты, которые, быть можетъ, кому либо пригодятся и не претендуютъ на не погрѣшимость въ своихъ сужденіяхъ.