

„Journal Naval“  
Mensuelle

„Námořní Časopis“  
Ежемѣсячникъ

„Námořní Časopis“  
Měsíčník

# МОРСКОЙ



Царь - Освободитель у гроба Императора Николая I  
передъ подписаніемъ манифеста.

# ЖУРНАЛЪ

№ 39 (3)

Мартъ 1931 г.

IV годъ изданія

ИЗДАНИЕ КАЮТЪ-КОМПАНИ ВЪ ПРАГѢ.

Содержаніе № 39.

- Флотъ въ царствованіе Императора Александра II.  
Контръ-адм. *В. К. Пилкинъ* — Адмиралъ *Сенявинъ* въ отставкѣ.  
Мичм. *Вл. Л. Богдановичъ* — Отдѣль торговаго мореплаванія.  
Изъ жизни морскихъ организацій.  
О книгахъ, журналахъ и газетахъ.  
Приложеніе 15-ое: *К. Я. Ш.* — Краткая исторія навигаціи.

---

Номеръ вышелъ изъ типографіи 31 марта 1931 г.

---

Цѣна одного номера въ ЧСР — 3 кроны, въ Америкѣ — 25 америк. центовъ, въ другихъ странахъ — 15 америк. центовъ.

**Условія подписки:**

*въ Америкѣ — въ годъ 2 доллара, на полгода — 1 долларъ; въ другихъ странахъ на любое число мѣсяцевъ при пропорціо-нальномъ увеличеніи стоимости одного экземпляра — 10 америк. центовъ.*

— Принимается подписка на 1931 годъ —

Подписная плата (и уплата за отдѣльные экземпляры) принимается въ любой валютѣ. Переводить ее можно или на текущій счетъ *М. Stachevič* въ двухъ банкахъ: 1) *Živnostenská Banka v Praze, Expozitura na Král. Vinohradech, Praha, Král. Vinohrady* и 2) *Americko-Slovenska Banka, Praha II, Náměstí Republiky* или въ заказныхъ (денежныхъ) письмахъ по адресу: *М. Stachevič, Praha IV, Loretánské náměstí čis. 109.*

## Флотъ въ царствованіе Императора Александра II-го.

(Сообщеніе, сдѣланное на собраніи Военно-Морского Историческаго имени Адмирала Колчака Кружка 8 марта 1931 г.).

Состояніе нашего флота къ началу царствованія Императора Александра II-го лучше всего опредѣляется словами Генераль-Адмирала Великаго Князя Константина Николаевича въ письмѣ къ Намѣстнику Кавказа, Князю Барятинскому, отъ 24 іюня 1857 года: ... „Мнѣ довѣриемъ Государя предоставлено создать Россіи флотъ, ибо *нѣтъ у насъ флота...*“

Дѣйствительно, задача, возложенная Государемъ на своего Августѣйшаго брата, была тяжела и отвѣтственна. — Флота у насъ не было и его надо было создавать.

Крымская кампанія подвела безпощадный итогъ забвенію пророческаго завѣта Великаго Основателя нашей морской силы: „Упущеніе времени смерти безвозвратной подобно“. А въ нашемъ флотѣ произошло именно такое упущеніе — мы пропустили моментъ крупнѣйшаго перелома, наступившаго въ судостроеніи благодаря переходу на паровой двигатель.

До тридцатыхъ годовъ XIX-го вѣка флотъ нашъ, оправившись послѣ періода заброшенности въ концѣ царствованія Императора Александра I-го (одного изъ немногихъ Государей, не любившихъ флота и не понимавшихъ его значенія), развивался и усиливался.

Наваринская побѣда 8 октября 1827 года подтвердила его прежнюю славу и дѣйствія нашей эскадры вызвали искреннее восхищеніе англійскихъ и французскихъ моряковъ.

Смотръ Балтійскому флоту въ 1836 году вызвалъ тревожное донесеніе присутствовавшего на немъ англійскаго представителя — и это донесеніе сыграло свою роль въ направленіи англійской политики послѣдующихъ лѣтъ — вплоть до Крымской кампаніи. — Участіе Англій въ этой войнѣ, по моему глубокому убѣжденію, имѣло основной задачей — пресѣчь тревожившій ее ростъ Россійскаго флота.

Но въ то время, какъ Англія принимала всѣ мѣры для „сокращенія“ возможнаго будущаго соперника за обладаніе морями и къ созданію *современнаго* могущественнаго флота — мы почтили на лаврахъ Наварина и черезъ двадцать лѣтъ встрѣтили паровой броненосный флотъ двухъ сильнѣйшихъ морскихъ державъ тѣми же парусными линейными кораблями, если не считать робкой попытки постройки двухъ-трехъ пароходо-фрегативъ.

Синопь — лебединая пѣсня отжившаго свой вѣкъ паруснаго флота. Не сдѣлавъ попытки (правда, рискованной въ смыслѣ возможности крупныхъ потерь, но — по мнѣнію нѣкоторыхъ изслѣдователей — не безнадежной) остановить движеніе врага къ берегамъ Крыма, Черноморскій флотъ погибъ,

затопленный руками своихъ же командъ. — Плечо къ плечу со своими сухопутными товарищами, моряки раздѣлили съ ними на валахъ Севастополя славу безпримѣрной обороны, но *флотъ* погибъ и Севастополь — именно благодаря ореолу этой славы — создалъ опасный прецедентъ принесенія въ жертву флота для продленія обороны крѣпости...

Балтійскій флотъ провелъ войну за Кронштадтскими фортами безсильнымъ свидѣтелемъ хозяйничанія союзниковъ въ Финскомъ заливѣ.

Надо было начинать сызнова. Надо было создать матеріальную часть — судовой составъ современнаго флота, наладить новое судостроеніе, изготовленіе брони, орудій, минъ — и все это при крайне скудныхъ средствахъ, которыя Государство могло удѣлить на флотъ.

Надо было поднять духъ личнаго состава, потрясеннаго поражениемъ и во многомъ перевоспитать его, какъ въ смыслѣ техническаго образованія, такъ и въ смыслѣ устраненія существовавшихъ — наряду съ вѣковыми доблестными качествами — нѣкоторыхъ недостатковъ „бытового“ характера.

Задача эта требовала человѣка независимаго, свободнаго отъ рутины, обладающаго громадной энергіей и трудоспособностью. Выборъ Императора Александра II-го палъ на наиболѣе подходящее для этого лицо — Великаго Князя Константина Николаевича.

Свою программу Великій Князь опредѣлилъ въ вышеупомянутомъ письмѣ слѣдующими словами: ... „наша жизнь должна пройти въ скромномъ, неблестящемъ трудѣ, не въ подвигахъ, которые могли бы въ настоящемъ возвысить наше имя, *но въ работѣ для будущаго*... Посему не о морскихъ побѣдахъ слѣдуетъ думать, не о созданіи вдругъ большого числа судовъ, на что мы рѣшительно не имѣемъ средствъ, но о томъ, чтобы непрерывными плаваніями небольшого числа хорошихъ судовъ приготовить цѣлое поколѣніе опытныхъ и страстныхъ моряковъ...“

Приступая къ разсмотрѣнію реформъ, проведенныхъ во флотѣ за это царствованіе, постараемся встать на исторически правильную точку зрѣнія и, — не закрывая глазъ на недочеты, — не упустимъ изъ вида рядъ „смягчающихъ“ обстоятельствъ, а именно: 1) что *мы* судимъ на основаніи *позднѣйшаго* опыта и большаго развитія военно-морской науки, 2) что Великій Князь, несмотря на свои исключительныя дарованія, былъ все же сыномъ своего времени и не свободенъ отъ господствующихъ взглядовъ, въ частности — отъ теоріи, что Россія — страна континентальная и нуждается только въ „оборонительномъ“

флотъ\*) и, наконецъ, 3) что при самыхъ лучшихъ намѣреніяхъ онъ былъ связанъ очень скромнымъ бюджетомъ.

Дѣятельность Великаго Князя сказалась прежде всего въ *судостроеніи*. За время его управленія Морскимъ Вѣдомствомъ было выстроено 132 большихъ и малыхъ винтовыхъ судна, изъ коихъ только 5 — заграницей. Постройка на отечественныхъ верфяхъ была и дороже и длительнѣе постройки заграницей, но только этимъ путемъ можно было развить нашу судостроительную промышленность и освободиться отъ зависимости у иностранцевъ. Вспоминая обстановку передъ минувшей войной, когда постройкѣ нашихъ дредноутовъ грозила серьезная задержка изъ-за прекращенія поставки Круппа и заводовъ „Шкода“ — я лично не берусь осудить принятую Вел. Княземъ судостроительную политику.

Главную же свою задачу: созданія *кадровъ „опытныхъ моряковъ“* — Генераль-Адмираль преслѣдовалъ съ неуклонной энергіей. Проведена была реформа морскихъ учебныхъ заведеній при содѣйствіи крупнѣйшихъ педагогическихъ силъ того времени. Былъ вызванъ къ жизни „Морской Сборникъ“, которому была поставлена двоякая задача: 1) развитіе знаній — и не только узко специальныхъ — морскихъ офицеровъ и 2) ознакомленіе страны съ флотомъ — задача совершенно забытая въ позднѣйшее время.

Постоянная посылка судовъ въ заграничныя плаванія создавала опытныхъ „моряковъ“, военно-техническую же подготовку давали практическія эскадры подъ командой выдающихся адмираловъ, среди которыхъ особенно выдѣлялся Г. И. Бутаковъ — авторъ „пароходной тактики“, много поработавшій надъ подготовкой технически образованнаго команднаго состава для современныхъ боевыхъ судовъ и въ то же время — являвшійся живымъ звеномъ, связывавшимъ настоящее со славнымъ прошлымъ — школою Лазарева и Нахимова.

Особеннаго развитія достигло минное дѣло, позволившее намъ въ турецкую войну „сѣмпровизировать“ не только оборону, но и наступленіе.

Если на Черномъ морѣ къ моменту войны мы оказались безъ флота — если не считать дорого стоившаго опыта съ „поповками“, — то, вина въ этомъ Морское Министерство, не успѣвшее использовать промежутокъ времени отъ отказа отъ постановленій Парижскаго мира (1871 г.) до войны, нельзя упрекнуть въ этомъ Генераль-Адмирала, отвлеченнаго уже въ это

\*) „Оборонительныя“ суда мы встрѣчаемъ и въ эту и въ позднѣйшія эпохи и у другихъ морскихъ державъ; вспомнимъ только несуразные французскіе броненосцы „береговой обороны“, вспомнимъ, что Пруссія имѣла еще въ началѣ 80-хъ гг., а Испанія даже въ 1898 г. — *гребныя канонерскія лодки!*

время отъ флота своими обязанностями по должности Предсѣдателя Государственнаго Совѣта.

Изъ ряда другихъ мѣропріятій Вел. Князя надо отмѣтить его заботу о матеріальной обеспеченности офицерства (эмеритальная касса, Морскія Собранія), сокращеніе на половину штата чиновниковъ Морского Министерства (но съ сохраненіемъ той же суммы на содержаніе ихъ), рядъ крупныхъ реформъ по службѣ нижнихъ чиновъ флота: сокращеніе срока службы, отмена тѣлесныхъ наказаній, обученіе грамотѣ и улучшеніе санитарныхъ условій казарменной и судовой жизни (<sup>0</sup>/<sub>0</sub> смертности съ 1855 по 1878 г. упалъ съ 8,87 до 1,16; почти эпидемическія раньше заболѣванія цынгой уменьшились до отдѣльныхъ случаевъ).

Флотъ, вызванный къ жизни волею Государя Александра Николаевича и трудами его Августѣйшаго брата, не подвергся единственному вѣрному испытанію вооруженной силы — бою. Но, исполняя свою роль — орудія внѣшней политики государства, — онъ оказался достойнымъ обращеннаго на него вниманія и однимъ своимъ присутствіемъ отвелъ отъ Россіи грозившую ей опасность войны съ коалиціей трехъ державъ.

Польское возстаніе 1863 года вызвало живое участіе западно-европейскаго общественнаго мнѣнія, въ достаточной мѣрѣ обработаннаго польскими эмигрантами, что и привело къ дипломатическому выступленію Англіи, Франціи и — съ осторожными оговорками — Австріи. Отказъ Россіи допустить вмѣшательство въ вопросъ, считавшійся нашимъ внутреннимъ дѣломъ, обострилъ отношенія и послѣдняя англо-французская нота возлагала на Россію отвѣтственность за „могущія быть послѣдствія“.

Въ воздухѣ запахло войной... Появленіе въ нашихъ водахъ союзныхъ флотовъ, съ которыми нашимъ скромнымъ силамъ немыслимо было тягаться, могло вызвать волненія на Кавказѣ и въ Финляндіи въ добавленіе къ неподавленному еще польскому возстанію и перспективѣ войны съ Австріей.

Управлявшему, за отсутствіемъ Великаго Князя, Морскимъ Вѣдомствомъ адмиралу Краббе пришла мысль — использованіемъ нашихъ слабыхъ силъ заставить Англію отпасть отъ коалиціи, что и привело бы другихъ ея участницъ къ отказу отъ отдѣльнаго выступленія.

Мысль адмирала получила Высочайшее одобреніе: уязвимая точка Англіи — ея морская торговля и ей именно грозилъ этотъ планъ — посылки къ американскимъ берегамъ всѣхъ наличныхъ судовъ нашего флота, который такимъ образомъ занялъ бы угрожающую позицію на главныхъ торговыхъ путяхъ.

Сосредоточеніе это должно было быть произведено *внезапно*, а для этого суда должны были выйти *быстро и скрытно*.

Въ особенности это касалось отряда, шедшаго къ восточнымъ берегамъ Америки, который иначе могъ оказаться запертымъ въ Балтійскомъ и Средиземномъ моряхъ. Эскадра Атлантическаго океана подъ начальствомъ контръ-адмирала Лесовскаго состояла изъ фрегатовъ „Александръ Невскій“, „Пересвѣтъ“ и „Ослябя“ (Средиземное море), корветовъ „Варягъ“ и „Витязь“ и клипера „Алмазъ“. Суда, находившіяся въ Балтійскомъ морѣ, должны были выходить по-одиночно, грузиться въ морѣ (у о-ва Борнгольма) углемъ и затѣмъ прямо итти въ Нью-Йоркъ. Подготовка судовъ заняла меньше мѣсяца и была произведена въ абсолютной тайнѣ. Только передъ самымъ выходомъ назначеніе судовъ стало извѣстно командирамъ на случай возможнаго разлученія судовъ и самостоятельныхъ дѣйствій.

Эскадра контръ-адмирала Попова (корветы „Богатырь“, „Калевала“, „Рында“ и „Новикъ“, клиперы „Абрекъ“ и „Гайдамакъ“) была приготовлена столь же быстро и скрытно.

Изъ американскихъ газетъ изумленная Европа узнала, что 24-го сентября эскадра Лесовскаго стала на якорь въ Нью-Йоркъ, а три дня спустя — эскадра Попова появилась въ С.-Франциско.

Впечатлѣніе у нашихъ противниковъ было потрясающее. Англія помнила еще недавніе подвиги крейсера-корсара южанъ „Алабаты“, а тутъ пришлось бы имѣть дѣло съ цѣлыми отрядами паровыхъ крейсеровъ, которые могли нанести громадныя убытки преимущественно парусному еще торговому англійскому флоту, не говоря и о возможныхъ операціяхъ противъ отдаленныхъ колоній.

Рѣзкая нота, посланная на имя англійскаго посла въ Петербургъ, была задержана въ Берлинѣ и Англія „по совершенно непонятнымъ причинамъ потеряла вдругъ всякій интересъ къ общему дѣлу...“ пишетъ французскій историкъ той эпохи. Осторожная Австрія, почувствовавъ сразу что то неладное, не только пошла на соглашеніе, но и готова была помочь подавленію возстанія. Наполеонъ III, пытаясь „сохранить лицо“, предложилъ было созвать конгрессъ для обсужденія польскаго вопроса, но не встрѣтилъ теперь никакого отклика у бывшихъ союзниковъ.

Черезъ три недѣли послѣ прибытія нашей эскадры въ Америку Императоръ Александръ II могъ въ рескриптѣ на имя Вел. Князя Константина Николаевича назвать Польшу „страной, находящейся подъ гнетомъ крамолы и пагубнымъ вліяніемъ иностранныхъ возмутителей...“ Три недѣли раньше эта фраза была бы поводомъ къ открытію военныхъ дѣйствій — теперь же она была „проглочена“ молча!..

Благодаря созданному Великимъ Княземъ судамъ, благодаря воспитанному имъ личному составу — флотъ имѣлъ возможность съ честью сыграть свою трудную и рѣшающую роль въ моментъ громадной опасности, грозившей Россіи!



Генераль-Адмираль  
Великій Князь Константинъ Николаевичъ.

Онъ съ честью исполнилъ бы свой долгъ и въ другомъ случаѣ — во время Русско-Турецкой войны 1877-78 г.г., когда въ началѣ появилась вполнѣ правильная мысль угрозы Турціи со стороны Средиземнаго моря, что лишило бы ее подвоза военного снабженія и могло бы оказать содѣйствіе нашей арміи при выходѣ ея къ Эгейскому морю. Но къ этому времени наша дипломатія окончательно заболѣла „англо - боязнью“ и, опасаясь осложнений, провалила не только

этотъ планъ, но даже лишила наши крейсера возможности бороться съ шедшей изъ Америки военной контрабандой.

Дѣйствія флота были ограничены Чернымъ моремъ — лихими дѣйствіями парохода „Великій Князь Константинъ“ — дѣдушки миннаго флота — подъ командой С. О. Макарова, встрѣтившаго сочувствіе и дѣятельную поддержку Августѣйшаго Генераль-Адмирала, да беззавѣтно-храброй дѣятельностью катеровъ на Дунаѣ. И тутъ и тамъ — съ ничтожными средствами — во много разъ сильнѣйшій турецкій флотъ былъ вынужденъ отъ нападенія перейти къ оборонѣ, а затѣмъ совсѣмъ стусеваться.

Несомнѣнно, разсматриваемая нами эпоха представляетъ не мало недочетовъ и ошибокъ, но она дала добрый починъ во многихъ отрасляхъ; она показала намъ на примѣрѣ Американской экспедиціи, на что способенъ флотъ, даже слабый, при правильномъ использованіи его, наконецъ, благодаря школѣ адмираловъ Бутакова, Лихачева, Попова она дала намъ цѣнную непрерывную связь съ нашимъ славнымъ прошлымъ, связь, позволившую флоту пережить послѣдующую эпоху застоя и значительно болѣе тяжелыхъ и роковыхъ ошибокъ, показать въ невѣроятно тяжелыхъ условіяхъ Японской войны старую русскую доблесть и, наконецъ, создать къ началу Великой войны — чудо восьми лѣтъ — возрожденіе флота.



И память о труженникахъ флота въ эту эпоху работы „не для возвышенія своего имени, а для будущаго“ родной морской силы, должна быть намъ одинаково дорога и священна, какъ и память великихъ вождей-побѣдителей болѣе яркихъ и счастливыхъ эпохъ.

Ст. Лейтенантъ ф. Кубе.

Контръ-адмиралъ В. К. Пилкинъ, Ницца.

### Адмиралъ Сенявинъ въ отставкѣ.

„Морской Журналъ“ приглашаетъ отмѣтить наступившій 1931 годъ чествованіемъ памяти одного изъ самыхъ заслуженныхъ адмираловъ Русскаго Флота (второго по значенію нашего русскаго флотоводца, скажу я) Дмитрія Николаевича Сенявина, со дня смерти котораго исполняется сто лѣтъ. Привѣтствуя мысль „Морского Журнала“, я хочу откликнуться на его приглашеніе и рассказать страницу изъ жизни адмирала Сенявина, повидимому мало извѣстную даже морякамъ. Между тѣмъ, она характеризуетъ и самого Сенявина, и его эпоху, и отношеніе къ флоту двухъ Монарховъ: Императоровъ Александра I и Николая I.

Въ статьѣ „Морского Журнала“ въ январскомъ номерѣ, рассказывается, что адмиралъ Сенявинъ, уволенный по прошенію со службы, 13 лѣтъ провелъ „на покоѣ“, до восшествія на престолъ Императора Николая Павловича, призвавшаго его вновь на службу и осыпавшаго его своими милостями. Въ дѣйствительности, уволенный въ отставку адмиралъ Сенявинъ могъ только съ формальной стороны считаться находящимся какъ бы *на покоѣ*, на самомъ же дѣлѣ онъ, находясь въ отставкѣ, дошелъ до такого бѣдственнаго состоянія, что въ рублищѣ просилъ милостыню на улицахъ С.-Петербурга. Какія же несчастія обрушились на славнаго моряка и довели его до такого униженія? Дѣло заключалось въ слѣдующемъ.

Эскадра адмирала Сенявина въ Средиземномъ морѣ находилась въ чрезвычайно трудномъ, не только политическомъ и стратегическомъ, но и матеріальномъ положеніи. Несмотря на свои подвиги, она была если не совершенно забыта правительствомъ (поглощенномъ въ то тревожное время другими заботами), то во всякомъ случаѣ, оставлена почти безъ вниманія, безъ директивъ и... безъ всякихъ денежныхъ средствъ. Адмиралу Сенявину, какъ справедливо указывается въ статьѣ „Морского Журнала“, приходилось, на свой страхъ и рискъ, принимать въ чрезвычайныхъ обстоятельствахъ чрезвычайныя мѣры. Одной изъ такихъ чрезвычайныхъ мѣръ было удержаніе адмираломъ Сенявинымъ слѣдуемаго личному составу (офицерамъ и командамъ) жалованья и призовыхъ денегъ и израсходованія ихъ на служебныя нужды эскадры. Сдѣлано это было адмираломъ Сенявинымъ съ вѣдома

и согласія подчиненнаго ему личнаго состава, понимавшаго трудное положеніе, въ которомъ находилась эскадра: Адмиралъ именемъ правительства обѣщалъ личному составу своей эскадры полное удовлетвореніе, какъ только обстоятельства измѣнятся и, во всякомъ случаѣ, по возвращеніи въ Россію.

Въ „Морскомъ Журналѣ“ разсказывается, какъ путь эскадры въ Россію былъ отрѣзанъ превосходными силами англійскаго флота, превратившагося изъ союзника во врага, и какъ адмиралъ Сенявинъ съ честью вышелъ изъ безвыходнаго, казалось, положенія, доказавъ, что онъ является не только искуснымъ воиномъ, но и искуснымъ дипломатомъ. Но когда личный составъ эскадры возвратился на Родину, для адмирала Сенявина неожиданно оказалось невозможнымъ выполнить торжественно данное подчиненнымъ, отъ имени правительства, обѣщаніе.

Въ Царствованіе Императора Александра I Русскій Флотъ одерживалъ побѣды на морѣ, бралъ крѣпости, содѣйствовалъ сухопутнымъ войскамъ, присоединялъ къ Имперіи новыя владѣнія, дѣлалъ важныя географическія открытія, испещрилъ карты Тихаго и Ледовитыхъ океановъ русскими именами и названіями, прославлявшими Россію и ея Монарха. Но тѣмъ не менѣе, Императоръ Александръ I, единственный, можетъ быть, русскій Государь не питалъ благоволенія къ флоту. Государь Александръ Павловичъ самъ признался, что не понимаетъ значенія морской силы. Одно время при Императорѣ Александрѣ I серьезно обсуждался вопросъ о передачѣ всего Русскаго Флота англичанамъ. Между тѣмъ, извѣстно, что Наполеонъ I, передъ войной съ Россіей, первоначально разрабатывалъ операцію наступленія главными своими силами не на Москву, а на Петербургъ, вдоль берега, базируясь на Балтійское море, и отказался отъ этого плана лишь потому, что флотъ его не владѣлъ моремъ. Когда въ 1812 году знаменитый нашъ флотоводецъ, грозный побѣдитель турокъ и тѣхъ же французовъ, находившійся въ отставкѣ, адмиралъ Ушаковъ, просилъ Государя вновь принять его на дѣйствительную службу въ любую воинскую часть и на любую должность, Императоръ Александръ отказалъ ему „за нендобностью“.

И къ адмиралу Сенявину Государь Александръ Павловичъ отнесся съ тою же неблагоклонностью. На Всеподданнѣйшемъ прошеніи Сенявина, въ которомъ адмиралъ въ достойныхъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, трогательныхъ выраженіяхъ молилъ Монарха повѣлѣть удовлетворить офицеровъ и команды его эскадры за взятые у нихъ въ чрезвычайныхъ обстоятельствахъ, на служебныя надобности, деньги, Императоръ Александръ I положилъ недоброжелательную резолюцію, смыслъ которой состоялъ въ томъ, что не можетъ быть вопроса объ удовлетвореніи экипажа, когда и самыхъ кораблей болѣе не существуетъ.

Адмиралъ Сенявинъ оказался въ тяжкомъ и унижительномъ положеніи по отношенію къ бывшимъ своимъ подчиненнымъ и соратникамъ, ему довѣрившимся. Небольшія его личныя средства ушли на удовлетвореніе претензій, покрыть которыя онъ, конечно, не могли и постепенно онъ впалъ въ такую нужду, что вынужденъ былъ, чтобы существовать, протягивать руку и нищенствовать. Въ запискахъ С. Т. Аксакова, между прочимъ, упоминается адмиралъ Сенявинъ, иногда заходившій за милостыней къ нему на домъ и которому тогда высылалось по три рубля.

Все мгновенно измѣнилось въ судьбѣ адмирала Сенявина, когда на престолъ вступилъ Императоръ Николай I. Государь Николай Павловичъ любилъ флотъ, понималъ и цѣнилъ Сенявина, очевидно глубоко чувствовалъ несправедливость къ нему своего Царственного брата и будучи рыцаремъ въ душѣ, по рыцарски старался ее загладить, осыпая обиженного адмирала царскими милостями. Въ „Морскомъ Журналѣ“ указывается, что Государь Николай Павловичъ произвелъ Сенявина въ чинъ полного адмирала, пожаловалъ его своимъ генераль-адъютантомъ, назначилъ его сенаторомъ и довѣрилъ ему командованіе всѣмъ Балтійскимъ флотомъ. Но Государь Императоръ этимъ не ограничился. Онъ повелѣлъ также немедленно широко удовлетворить и всѣ предъявленныя къ Сенявину претензіи. Я слышалъ отъ моего покойнаго отца, что въ его время долго еще розыскивались по помѣстьямъ и деревнямъ офицеры и матросы бывшей Сенявинской эскадры или ихъ наслѣдники (такъ какъ времени прошло не мало), для врученія слѣдуемыхъ имъ денегъ.

Можно только догадываться о горькихъ мысляхъ и чувствахъ Д. Н. Сенявина во время его бѣдствій и о томъ, что онъ долженъ былъ пережить, когда справедливый Монархъ отдалъ ему должное. Но адмиралъ не забылъ выпавшихъ ему на долю испытаній и въ послѣдней волѣ своей завѣщалъ положить себя въ гробъ въ томъ самомъ рваномъ, больничномъ халатѣ, въ которомъ видѣли его просящимъ подаяніе по улицамъ столицы и похоронить на Охтенскомъ кладбищѣ въ разрядѣ бѣднѣйшихъ обывателей города.

Государь Императоръ не согласился, однако, утвердить посмертную волю Сенявина. Напротивъ, Онъ счелъ нужнымъ придать его похоронамъ исключительную торжественность и, какъ объ этомъ упоминается въ статьѣ „Морского Журнала“, Самъ командовалъ (вещь неслыханная) войсками, отдававшими воинскія почести покойному.

Контръ-адмиралъ *Пилкинъ*.

## Отдѣлъ торговаго мореплаванія.

(Подъ редакціей Владислава Л. Богдановича).

### Судостроительная промышленность Германіи послѣ войны.

Въ первые годы мощнымъ стимуломъ для усиленной судостроительной дѣятельности послужило отобраніе отъ Германіи по мирному договору, подѣ предлогомъ компенсаціи тоннажа, потопленнаго во время войны германскими подводными лодками, всей той массы ея торговаго флота, которая была бы способна обслуживать внѣшнюю торговлю Германіи съ заморскими странами. Близорукой опортунизмъ Ллойдъ Джорджа, возглавлявшаго послѣвоенную политику союзниковъ-побѣдителей, имѣлъ въ виду не столько, быть можетъ, компенсировать потери военного времени, сколько воспрепятствовать этимъ возстановленію Германіей торговыхъ сношеній съ тѣми заморскими рынками, которые могли представить интересъ для торговли Англійи. Получилось же такъ, что Германія создала новый флотъ, дающій ей многіе техническія преимущества въ торговлѣ; ущербъ же нанесенъ избыткомъ тоннажа англійскому судостроенію и даже судоходству. Германія возстановила быстро свой торговый флотъ и свои торговые пути. Актъ, направленный противъ нея, послужилъ ей на пользу. Въ самое тяжелое для нея время, въ первые годы послѣ войны, судостроительная промышленность была самой цвѣтущей. Въ 1921 г. она достигла рекорда, на верфяхъ находилось приблизительно 1.730.000 гроссъ тоннъ строящагося тоннажа, т. е. на 30% примѣрно болѣе того, что строилось въ 1913 г.

Послѣ возстановленія тоннажа въ размѣрахъ провозоспособности потребной для нынѣшней торговли Германіи наступилъ упадокъ въ судостроеніи. Заказы на суда германскими арматорами сократились. Несмотря на поступленіе заказовъ отъ иностранныхъ арматоровъ, судостроеніе къ 1925 г. падаетъ примѣрно до трети того, чего оно достигло въ 1921 г. Въ періодъ 1925-27 гг. наступаетъ вновь подъемъ вслѣдствіе стремленія наиболѣе крупныхъ пароходствъ, какъ „Сѣверо-Германскій Ллойдъ“ и „Гамбургъ-Американская Линія“, усилить свой тоннажъ единицами, способными технически встрѣтить конкуренцію другихъ флаговъ на торговыхъ путяхъ, ими обслуживаемыхъ. Въ этотъ періодъ были заложены — „Европа“, „Бременъ“ и другіе суда. За этимъ наступаетъ опять упадокъ заказовъ для германскаго флота германскихъ арматоровъ. Въ концѣ 1927 г. на стапеляхъ было 610.000 гроссъ тоннъ, въ концѣ 1928 г. — 250.000 гроссъ тоннъ, въ концѣ 1929 г. всего только — 140.000 гроссъ тоннъ, а въ срединѣ 1930 г. — лишь 80.000 гроссъ тоннъ.

Сокращеніе заказовъ со стороны германскаго судоходства судостроительная промышленность Германіи стремится компенсировать заказами отъ иностранныхъ арматоровъ. Процентная норма иностранныхъ заказовъ въ 1913 г. была 3,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, въ 1927 г. — 22,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, въ 1928 г. — 37,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, въ 1929 г. 57,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и въ серединѣ 1930 г. — 72,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Такимъ образомъ, судостроеніе въ настоящее время стоитъ въ зависимости почти исключительно отъ иностранныхъ заказовъ. Получать эти заказы судостроительная промышленность стремится пониженными цѣнами и всякаго рода льготами платежа. Расчеты на заказы со стороны германскихъ арматоровъ весьма сомнительны и для германскаго судостроенія создается положеніе, которое надо признать далеко не радужнымъ, если не сказать просто критическимъ.

Иностранные же заказы на морскія и рѣчныя суда, на плавучіе доки и понтоны за послѣднее время увеличиваются, главнымъ образомъ, за счетъ репарацій. Преимущественно эти постройки дѣлаются для Франціи, Бельгіи, Португаліи и Югославіи.

— *Англійскій Парламентъ* единогласно принялъ резолюцію, одобряющую намѣреніе Правительства *помочь постройкѣ новыхъ пароходовъ „Кюнардъ Ляйнъ“* для трансатлантическаго сообщенія путемъ участія въ страхованіи ихъ. Стоимость каждаго намѣченнаго для постройки парохода около четырехъ съ половиной милліоновъ фунтовъ стерлинговъ. Размѣстить страхованіе судна такой стоимости на страховомъ рынкѣ представляется затруднительнымъ. Рѣшено сумму, не покрытую на страховомъ рынкѣ, но не свыше двухъ съ половиной милліоновъ, принять на рискъ государственнаго казначейства, считая премію въ 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> годовыхъ. Постройка займетъ около 5000 человѣкъ въ теченіи трехъ лѣтъ. Второй пароходъ будетъ строиться лишь послѣ окончанія и испытанія перваго. Исключительное единодушіе всѣхъ политическихъ партій парламента, съ коимъ была принята резолюція, объясняется тѣмъ, что вопросъ первенства на морѣ, вопросъ амбиціи всей англійской націи превышаетъ всякой партійности и идеологій.

— *Федерация офицеровъ* торговаго флота Великобританіи совмѣстно съ другими организаціями моряковъ объединенными усилиями *пришла къ соглашенію* съ Желѣзнодорожными Компаніями относительно предоставленія находящимся въ отпуску морякамъ *льготныхъ проѣздныхъ тарифовъ*. Въ категорію лицъ, пользующихся правомъ на льготу, входятъ всѣ состоящіе на службѣ на судахъ лица обоего пола, безотносительно къ ихъ специальности и рангу. Билетъ дѣйствителенъ въ теченіи 30 дней. За проѣздъ въ оба конца платится одна съ третью стоимости проѣзда въ одинъ конецъ. Выдается льготный проѣздъ предъявителямъ спеціального удостовѣренія капитана, пароходства или морской организаціи.

### Торговый Флотъ Голландіи.

Крошечная, но трудолюбивая и культурная страна географически расположена весьма благоприятно, чтобы активно участвовать въ морской международной торговлѣ. Крупная морская держава въ прошломъ, теперь не располагаетъ военно-морскими силами, но упорно и успѣшно борется за морскіе интересы своимъ блестяще организованнымъ торговымъ флотомъ. Ея морской торговый флотъ въ 1930 г. состоялъ изъ 467 пассажирскихъ, грузовыхъ и наливныхъ пароходовъ въ 1.998.000 гроссъ тоннъ. Въ національномъ богатствѣ этотъ флотъ представляетъ цѣнность, превышающую 300.000.000 гульденовъ. Ея порты — Роттердамъ и Амстердамъ — являются сильными соперниками Гамбурга, Бремена и другихъ Атлантическихъ портовъ сѣверной Европы. Въ этихъ портахъ существуетъ свыше 100 крупныхъ солидныхъ фирмъ, обслуживающихъ международный морской транспортъ. Среди нихъ 18 крупныхъ пароходныхъ обществъ: — 7 обслуживающихъ регулярные товаро-пассажирскія линіи и 11 обслуживающихъ исключительно грузовыя регулярныя сообщенія съ различными частями свѣта. Правительственной поддержкой пользуется только одно общество — „Голландскій Королевскій Ллойдъ“, — остальные же являются совершенно самостоятельными чисто коммерческими предпріятіями.

Переживаемый международной торговлей кризисъ сказывается также и на мореходномъ промыслѣ Голландіи. Безработнымъ является, главнымъ образомъ, тоннажъ такъ называемыхъ „трамповъ“. Вслѣдствіе этого въ минувшемъ году прекратило существованіе одно крупное, пользовавшееся солидной репутаціей пароходное общество. Внутреннее судоходство по Рейну является жизненной торговой артеріей голландскихъ портовъ. Прошлогоднее мелководье на Рейнѣ и ранній сравнительно ледоставъ весьма неблагоприятно отразились на вывозной и ввозной торговлѣ морскихъ портовъ. Тотъ фактъ, что мореходство является на твердыхъ основахъ, даетъ основаніе думать, что въ текущемъ кризисѣ Голландія справится съ трудностями легче, чѣмъ многія другія морскія страны.

— Несмотря на чрезвычайно тяжелый кризисъ, переживаемый нынѣ мореходствомъ, *судостроительная промышленность Швеціи* находится въ цвѣтущемъ состояніи, давая работу 10.000 человѣкъ, обслуживающимъ ее. Изъ 29 судовъ, спущенныхъ въ 1929 г., 12 — построено для иностранныхъ арматоровъ. Большая часть судовъ строящихся — суда моторныя. Къ началу 1930 года на стапеляхъ было 330.000 тоннъ, въ іюнѣ м. г. было 313.000. По сравненію съ другими странами это сниженіе чрезвычайно незначительно. На фонѣ общаго кризиса шведское судостроеніе является счастливымъ исключеніемъ.

— 11-го февраля с. г. въ Вестъ-Индіи, находясь въ путешествіи, въ возрастѣ 76 лѣтъ скончался Сэръ Чарльсъ А. Парсонсъ, имя коего тѣсно связано съ паровыми турбинами. Онъ не является изобрѣтателемъ, но онъ довель конструкцію до того совершенства, которое дало признаніе и широкое примѣненіе этому двигателю. Онъ былъ сыномъ выдающагося ученаго астронома графа Россъ; по окончаніи Кембриджскаго Университета поступилъ ученикомъ-практикантомъ на судостроительный заводъ Армстронга, гдѣ заинтересовался вопросомъ конструкціи ротативнаго „парового двигателя“. Болѣе 12 лѣтъ упорнаго труда и матеріальныхъ жертвъ онъ затратилъ до того, какъ ему удалось увидѣть первые плоды своего труда. Только въ 1897 г. удалось ему привлечь вниманіе и заинтересовать въ сконструированномъ новомъ двигателѣ для морскихъ судовъ, когда онъ появился въ роли зрителя торжества на своемъ катерѣ „Турбинія“ среди судовъ Британскаго Флота на большомъ смотру по случаю юбилея Королевы Викторіи. Послѣ этого ему было поручено Адмиралтействомъ построить турбинные двигатели для миноносцевъ — „Кобра“ и „Вайперъ“, кои постигла неудача, но неудача, въ коей Парсонсъ ни въ какой мѣрѣ неповиненъ. Съ этого времени онъ состоялъ постояннымъ консультантомъ-экспертомъ Адмиралтейства. Въ 1904 г. его паровыя турбины были установлены на линейномъ кораблѣ „Дредноутъ“. Но окончательная побѣда надъ скептицизмомъ была имъ одержана, когда онъ установилъ этотъ новый паровой двигатель на пассажирскихъ пароходахъ „Мавританія“ и „Лузитанія“, которые были заказаны въ 1905 г. для „Кюнардъ Лайнъ“ съ цѣлью удержать въ соревнованіи съ Германіей первенство за Англіей въ Трансатлантическомъ сообщеніи. Рекордъ, установленный этими судами, убѣдилъ самыхъ непримиримыхъ скептиковъ въ томъ, что будущее принадлежитъ не поршневымъ машинамъ уже, а двигателямъ ротативнаго типа. Самъ Сэръ Чарльсъ А. Парсонсъ будущее видѣлъ за турбинами внутренняго сгоранія, которыя должны притти на смѣну паровой турбинѣ, подобно тому, какъ поршневою паровую машину стали вытѣснять поршневые двигатели внутренняго сгоранія.

Апофеозомъ труда Ч. А. Парсонса является строящаяся сейчасъ для новыхъ пароходовъ „Кюнардъ Лайнъ“ турбинная установка мощностью въ 200.000 лошадиныхъ силъ. Его первая турбина на катерѣ „Турбинія“, хранящаяся теперь въ Сауткенсингтонскомъ Музеѣ въ Лондонѣ, была всего 2.300 HP.

## Морскія організації.

— Правленіє Всезарубежнаго Об'єдиненія Морських організацій, об'являєть о слѣдующихъ пожертвованіяхъ:

А) Поступленія къ к.-адм. Погуляеву въ фондъ адмирала Колчака.

Изъ Ревеля черезъ адм. <i>Левицкаго</i> . . . . .	200	франк.
„ Загреба „ вице-адм. <i>Вяткина</i> . . . . .	380	„
„ Даніи „ к.-а. <i>Римскаго-Корсакова</i> . . . . .	126	„ 60 см.
„ Сеаттль „ к.-а. <i>Никитина</i> отъ каютъ комп. и г.г. <i>Андреевыхъ, Троицкаго, Романова, Панченко</i> . . . . .	255	„
„ Пильзня „ кпр. <i>Подгорнаго</i> . . . . .	1011	„ 15 см.
„ Гельсингфорса черезъ полк. <i>А. Армфельдъ</i> . . . . .	150	„
„ Румыніи черезъ лейт. <i>Загорянскаго-Кисель</i> . . . . .	55	„
„ Парижа отъ <i>П.</i> . . . . .	1000	„
Отъ <i>П.</i> . . . . .	200	„
„ прсф. <i>И. А. Корзухина</i> (черезъ <i>М. А. Докушевскаго</i> ) . . . . .	2	ам. долл.

Б) Въ Комитетъ *Е. И. В. Вел. Княгини Елены Владиміровны* помощи русскимъ, пострадавшимъ въ Трехрѣчїи:

Изъ Алжира черезъ кап. 1 р. <i>Гезехуса</i> . . . . .	71	франкъ.
„ Бѣлграда „ кап. 1 р. <i>Хоматьяно</i> . . . . .	200	динаръ

В) На Сооруженіе иконы съ неугасаемой лампадою въ русской церкви въ Бѣлградѣ въ память Адмирала Колчака:

Отъ Всезарубежнаго Об'єдиненія Морскихъ Организаций . . . . .	300	франк.
---	-----	--------

Г) Въ комитетъ благотворительнаго фонда имени адмирала Григоровича:

Отъ <i>П. Л. Барка</i> , бывш. министра финансовъ . . . . .	500	франк.
Отъ контръ-адм. <i>Ворожейкина</i> . . . . .	50	„
Изъ Даніи черезъ к.-ад. <i>Римскаго-Корсакова</i> по листу № 6 . . . . .	133	„ 40 см.
„ Румыніи „ лейт. <i>Загорянскаго-Кисель</i> . . . . .	55	„
„ Ревеля „ кпр. <i>Эв. Карл. Шульцъ</i> . . . . .	200	„
„ Ліона „ к.-адм. <i>Иванова-Тринадцатаго</i> по листу № 7 . . . . .	50	„
„ Сеаттль „ к.-а. <i>Никитина</i> по листу № 4 . . . . .	202	„ 40 см.
„ Чехословакии черезъ кпр. <i>Подгорнаго</i> по листу № 17 . . . . .	223	„ 88 см.
Отъ к.-адм. <i>Шрамченко</i> , мичм. <i>Ворожейкина</i> и др. лицъ по листу № 32 . . . . .	250	„
Черезъ к.-адм. <i>Посохова</i> по листу № 33 . . . . .	130	„ 20 см.



Черезъ ген.-маіора *Фогеля* по листу № 28 отъ комм. датскаго флота Кольтъ *100 датскихъ кронъ* и отъ генерала *Фогеля* *50 кронъ*; всего *150 датскихъ кронъ*.

Черезъ вице-адм. *Клюпфеля* отъ каютъ-компаніи въ С. Франциско и союза бывшихъ морскихъ офицеровъ въ Америкѣ *70 амер. долларовъ 88 центовъ* на предопредѣленное назначеніе.

На засѣданіи **Военно-Морского Историческаго Имени Адмирала Колчака Кружка** 8 февраля предсѣдателемъ Кружка было прочтено письмо, полученное имъ отъ генерала Флуга изъ Бѣлграда о рѣшеніи русскихъ организацій увѣковѣчить память Адмирала Колчака сооружеиіемъ иконы Св. Благовѣрнаго Князя Александра Невскаго съ неугасимой лампадой въ русской церкви Бѣлграда, гдѣ хранятся русскія знамена воинскихъ частей. Письмо заканчивалось просьбой принять посильное участіе въ сборахъ, какъ носителю имени покойнаго Адмирала Колчака. Бюро Кружка постановило: перевести изъ своихъ суммъ въ Бѣлградъ 100 франковъ, а кромѣ того сдѣлать сборъ путемъ добровольной подписки. Въ первый же разъ сборъ достигъ 100 франковъ.

Лейтенантомъ И. И. Стеблинымъ-Каменскимъ было сдѣлано сообщеніе на тему „Минная война въ Черномъ морѣ“. — Докладчикъ — непосредственный участникъ какъ подготовительной работы оперативнаго отдѣленія Штаба, такъ и исполненія самихъ постановокъ минныхъ загражденій — далъ ясную картину создавагося въ Черномъ морѣ положенія къ моменту развитія полной дѣятельности германскими подводными лодками, — картину, воспроизводящую въ меньшемъ масштабѣ подводную блокаду Англии.

Потери транспортной флотилии, несшей очень ответственную работу не только по непосредственному обслуживанію флота и арміи на Анатолийскомъ фронтѣ, но и по перевозкѣ гл. обр. хлѣбныхъ грузовъ, шедшихъ на снабженіе фронта, достигли въ этотъ періодъ 25% всего тоннажа. Вновь назначенный Командующій флотомъ адмиралъ А. В. Колчакъ оцѣнилъ всю серьезность положенія и избралъ самую радикальную изъ доступныхъ къ выполнению мѣръ (*уничтоженіе базы* въ Золотомъ Рогѣ было невозможно) — закупорку выходовъ изъ базъ: Босфора и Варны. Опуская детали этой громадной и опасной работы, выполнявшейся миноносцами I-го дивизіона и, позже, мелкосидящими тральщиками (съ тѣмъ, чтобы дать описаніе этой дѣятельности въ позднѣйшемъ сообщеніи), лейт. Стеблинъ-Каменскій далъ живую картину упорной борьбы и подвелъ достигнутые блестящіе итоги: послѣ начала минной войны потери транспортной флотилии свелись къ *одному* пароходу. Больше

того: германскія лодки, одна за другой, гибли на нашихъ загражденіяхъ, что и привело германское командованіе къ переводу лодокъ на Дарданелльскій фронтъ — т. е. къ отказу отъ борьбы!

Докладъ, выслушанный собраніемъ съ живымъ интересомъ, вызвалъ рядъ заявленій о желаніи внести дополненія и поправки; ввиду поздняго времени обсужденіе доклада перенесено на слѣдующее собраніе.

— 8-го сего марта состоялось очередное собраніе В.-М. Историческаго Кружка. Бюро Кружка единогласно постановило избрать почетнымъ членомъ Кружка старѣйшаго офицера флота, вып. 1862 года, и дѣятельнаго члена Кружка — Флота Генераль-Лейтенанта В. М. Линдена. Было объявлено о смерти члена Кружка лейтенанта Александра Феодосьевича Жукова, скончавшагося 27-го сего февраля. Отпѣваніе совершено было въ Сергіевскомъ Подворьѣ 2-го марта и похороны на кладбищѣ Pantin.

Были заслушаны доклады кап. 1 р. М. В. Казимірова — „Адмиралъ Д. Н. Сенявинъ“ и ст. лейт. М. О. Кубе — „Краткій очеркъ исторіи Флота въ царствованіе Императора Александра II“.

Первый докладчикъ обрисовалъ характеръ, личность и складъ государственнаго ума адмирала Д. Н. Сенявина, начиная съ его юношескихъ лѣтъ поступленія въ Шляхетскій Корпусъ. Особенно подробно были изложены дѣйствія адмирала въ Адриатическомъ морѣ при защитѣ Ионическихъ острововъ отъ захвата ихъ Франціей и сраженія съ турками у Дарданелль и Тенедоса. Докладчику посчастливилось лично побывать на берегахъ Далмаціи и вывезти виды тѣхъ мѣстъ, гдѣ сражались русскіе 125 лѣтъ тому назадъ, демонстрировать ихъ передъ членами Кружка, а кромѣ того добыть литературу на мѣстномъ языкѣ, описывающую событія за время пребыванія эскадры адмирала Сенявина у этого побережья.

Ст. лейт. М. О. Кубе въ краткомъ, но очень содержательномъ докладѣ нарисовалъ картину возрожденія русскаго флота при Императорѣ Александрѣ II. Докладчикъ перечислил рядъ реформъ, проведенныхъ во флотѣ за время управленія Генераль-Адмирала Великаго Князя Константина Николаевича и указалъ результаты, которые не замедлили сказаться во флотѣ. И, какъ правильное пониманіе задачи флота, докладчикъ указалъ на посылку эскадры Лесовскаго изъ Кронштадта и восточной эскадры Попова къ берегамъ Америки оперировать на торговыхъ путяхъ Англіи. Результатомъ правильно понятой обстановки и задачи флота — былъ выходъ Англіи изъ коалиціи съ Франціей и Австріей противъ Россіи, а затѣмъ распадъ остальныхъ государствъ.

— 3 марта Каюль-Компаніей въ Прагѣ былъ устроенъ концертъ при благосклонномъ участіи почетнаго члена Каюль-Компаніи Надежды Робертовны Виренъ-Рейманъ и г. г. Ф. Корфа и О. Паржика. Русская Прага давно не слыхала музыкальной программы, составленной съ такимъ вкусомъ и исполненной съ такимъ совершенствомъ. Каюль-Компанія въ Прагѣ считаетъ долгомъ еще разъ выразить чувства искренней благодарности Н. Р. Виренъ за участие и устройство этого концерта.

— 25 марта въ Кружкѣ по изученію міровой войны была, совмѣстно съ Каюль-Компаніей въ Прагѣ, устроена лекція лейт. М. С. Стахевича на тему — „Дѣйствія Черноморскаго Флота въ 1914 году“. Докладчикъ подробно остановился на подготовкѣ Россіи къ міровой войнѣ на Черномъ морѣ, освѣтивъ всю важность вопроса о проливахъ; о боевой дѣятельности Чернаго моря будетъ доложено на слѣдующей лекціи — 28 апрѣля.

— Къ выпуску 1911 года. Вновь напоминаю о необходимости срочной присылки по адресу: 65-bis rue Danjon. Villancourt, Seine. France, къ 10-23 апрѣля с. г. своихъ фотографій для помѣщенія въ овалахъ общей группы, а также заказовъ на эту группу.  
Ф. Пелль.

### Вниманію русскихъ организацій.

— Въ 1926 году пропали документы лейтенанта Игоря Александровича Холодковскаго, который съ 1925 года по сіе время живетъ безвыѣздно въ Австраліи. Документы являются копіями англійскихъ переводовъ краткаго послужного списка и удостовѣренія о сдачѣ зачетовъ въ Харьковскомъ Технологическомъ Институтѣ.

Безъ предъявленія русскихъ подлинниковъ и студенческаго билета, выданнаго Х. Т. И., документы считать недѣйствительными.

### Подписчики.

Съ 20 февраля по 24 марта на „Морской Журналъ“ на 1931 годъ подписались на годъ или полгода: 132) П. Ф. Келлеръ, 133) К. Я. Ш., 134) Н. П. Гиацинтовъ, 135) Н. В. Чудоръ, 136) П. Е. Цѣслинскій, 137) Е. А. Куфтинъ, 138) С. М. Кранць, 139) А. А. Нищенковъ, 140) А. А. Бабакинъ, 141) М. В. Казиміровъ, 142) М. О. Кубе, 143) Б. Э. Лидерсъ, 144) В. А. Кириановичъ, 145) Г. Б. Александровскій, 146) В. К. Пашкевичъ, 147) гр. А. Ф. Келлеръ, 148) М. И. Нестеровъ, 189) С. Н. Васильевъ и 98) С. Алексѣевъ, адресъ его: с/o Sikorský, Aviation Corp.; Stradford, Conn.; U. S. A.

### О книгахъ, журналахъ и газетахъ.

— На дняхъ выходить изъ печати и поступаетъ въ продажу книга кап. 2 р. Б. П. Апрѣлева — „Брызги моря“ — первая книга изъ серіи „Русской Зарубежной Морской Библиотеки“. Книга содержитъ 80 стр. и нѣсколько фотографій. Цѣна 10 фр. фр., для Америки 0,50 ам. д. Выписывать можно черезъ Редакцію „Морского Журнала“. Подписчики „Морского Журнала“ и лица, выписывающіе 5 и болѣе экз., получаютъ скидку 25<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

— Въ серединѣ апрѣля выйдетъ запоздавшій по независящимъ отъ Редакціи обстоятельствамъ № 11-12 журнала **Зарубежный Морской Сборникъ**, которымъ заканчивается годовая подписка на 1930 г. Подписка на 1931 г. принимается Редакціей З. М. С. на прежнихъ условіяхъ (4 номера въ годъ, объемомъ не менѣе 80 печ. стр. каждый, цѣна 40 фр. на годъ).

— Въ серединѣ апрѣля выйдетъ первый выпускъ Записокъ Военно-Морского имени адмирала Колчака Кружка. Издана будетъ литографированнымъ способомъ лекція стар. лейта Е. Н. ф. Шильдкнехта — „Разработка операций“, прочитанная въ Кружкѣ 27 октября 1929 года. Подписку на Записки и всю переписку о нихъ направлять по адресу М-г Е. de Schildknecht: 6 rue des Pines; Boulogne, Seine, France. Цѣна выпуска — 5 фр. франковъ.

— „Возрожденіе“, Парижъ; статья С. Т. — „Красный Флотъ“ (докладъ в.-а. М. А. Кедрова); № 2074 отъ 5-II.

— „Время“, Шанхай, статьи кап. 2 р. Б. Апрѣлева: — „Званный вечеръ съ итальянцами“ въ № 426 отъ 23-XII-1930; „Маршъ-маневръ“ въ № 435 отъ 4-I; „Горе отъ ума“ въ № 451 отъ 25-I; „По дальнимъ морямъ“: а) „Океанъ земли отъ С.-Петербурга до Челябинска“, въ 457 отъ 1-II и б) „Сибирь“ и „Море“ (краткія свѣдѣнія о приборахъ для измѣренія глубинъ) въ № 463 отъ 8-II; контръ-адмирала М. Смирнова — „Адмиралъ А. В. Колчакъ“ въ 460 отъ № 5-II; В. Константиновича — „Въ печальную годовщину“ (памяти адм. А. Колчака) въ № 463 отъ 8-II; перепечатана статья С. Терещенко — „Гибель Лузитаніи“ № въ 459 отъ 4-II.

— „Единый Фронтъ“, Парижъ; статья лейт. А. Павлова — „Три смотра“ въ № 5 отъ 31-I.

— „Наша Рѣчь“, Бухарестъ; статьи к2р. Н. Саблина — „Увы“ (на смерть балерины А. Павловой) въ № 38 отъ 7-II; „Монументъ“ въ № 53 отъ 22-II.

— „Послѣднія Новости“, Парижъ; статьи к2р. А. П. Лукина — „Капитанъ Эрсингъ“ въ № 3611 отъ 10-II и „Подъ Шпицемъ Адмиралтейства“ (изъ цикла статей объ адм. И. К. Григоровичѣ) въ № 3629 отъ 28-II.

— „Русскій Инвалидъ“, Парижъ; неотмѣченныя статьи за прошлый годъ: ст. лейт. *Е. ф. Шильдкнехта* — „Что офицеръ арміи долженъ знать о флотѣ“: 1) „Назначеніе флота“ въ № 5 отъ 5-VI; 2) „Какой намъ нуженъ флотъ“ въ № 6 отъ 22-VII; 3) „Составъ флота“ въ № 7 отъ 22-VIII; 4) „Морская война“ въ 8 отъ 22-IX; 5) „Армія и Флотъ“ въ № 9 отъ 30-X; 6) „Рѣчные флотилии“ въ № 10 отъ 23-XI; *С. Терещенко*: — „Достойные противники“ въ № 2 отъ 22-III; „Битва въ Скагерракѣ“ въ № 3 отъ 22-III; „Вторая Тихоокеанская эскадра“ въ № 6 отъ 22-VII; кап. 2р. *Лукина*: — „25 лѣтъ тому назадъ“ (посвящено инвалидамъ мичманамъ перваго царскаго выпуска) въ № 5 отъ 22-VII; адмирала *Русина* — „Генераль-адъютантъ адмиралъ И. К. Григоровичъ“ въ № 2 отъ 22-III; контръ-адмирала *М. Смирнова* — „Адмиралъ А. В. Колчакъ“.

К. 2 р. Б. Априлевъ даетъ рядъ очерковъ изъ заграничнаго плаванія гардемаринскаго отряда на „Цесаревичъ“, „Славъ“ и „Богатырь“. Такъ, въ первомъ очеркѣ „Крестины“ онъ рассказываетъ:

„Крестины“. Въ мирное время гардемаринскій отрядъ заходитъ въ маленькій испанскій портъ Виго. Въмѣстѣ съ консуломъ является и единственный русскій представитель въ городѣ, владѣлецъ кино, эмигрантъ. Эмигрантъ странный. Онъ бросилъ Россію послѣ 1905 года, насмотрѣвшись на варварства собственнаго народа и считая стыдомъ принадлежать послѣ этого къ нему. Женился на испанкѣ. У нихъ родился сынъ. И этого сына ему хочется все же крестить по православному. Поэтому онъ обратился съ этой просьбой къ адмиралу. Адмиралъ, узнавъ объ этомъ, распоряжается устроить торжественное крещеніе на флагманскомъ кораблѣ и самъ вызывается быть отцомъ-крестнымъ. Описанію этого событія и посвящена статья.

„Отдыхъ“. Сухопутный врачъ „для отдыха“ переводится во флотъ. Въ первую же ночь на миноносцѣ „Гайдамакъ“ этотъ врачъ попадаетъ подъ бомбы нѣмецкаго аэроплана, а черезъ нѣсколько дней, переведенный на „Доброволецъ“, участвуетъ при его гибели и лишь случайно оказывается спасеннымъ. Отдыхъ на флотѣ не оказался особенно спокойнымъ.

— Другой очеркъ „Званный вечеръ съ итальянцами“ содержитъ рассказъ о томъ, какъ вечеромъ въ Неаполѣ на флагманскій корабль была позвана труппа бродячихъ итальянскихъ музыкантовъ, пѣвшихъ у борта со шлюпки. Ихъ позвали въ каютъ-компанію и тамъ послѣ обильнаго угощенія произошло музыкальное состязаніе между ними и матросскимъ хоромъ пѣсенниковъ и балалаечниковъ. Побѣда осталась за русской пѣсней.

— Въ очеркѣ „Маршъ-маневръ“ описывается случай, когда, желая избавиться отъ преслѣдованія поставщика-грека, отрядъ распускаетъ слухи, что идетъ на о. Мадеру, а самъ уходитъ къ турецкимъ берегамъ. Въ это время возникаютъ дипломатическія осложненія между Россіей и Турціей и поэтому посланные изъ Чернаго моря транспорты съ углемъ задерживаются въ пути. Въ уединенной бухтѣ, гдѣ грозила опасность турецкаго нападенія, отрядъ остается безъ угля. Съ сожалѣніемъ вспоминаютъ обманутаго грека. Однако, въ одно прекрасное утро, его пароходъ, къ общей радости попытавшихся отдѣлаться отъ него, находитъ отрядъ и снабжаетъ его углемъ.

— „Горе отъ ума“. Мичманы съ гардемаринскаго отряда собираются ѣхать на берегъ охотиться ночью при лунѣ на кабановъ. Чтобы знать время, когда появится луна, тремъ гардемаринамъ предлагается

разрѣшить эту астрономическую задачу и когда они ее блестяще рѣшаютъ, то послѣ похвалъ, для поощренія, ихъ берутъ тоже на охоту. Охота не состоится, ибо луна, вмѣсто вычисленнаго времени, начинаетъ свѣтить гораздо позже. Возмущенію мичмановъ гардемаринскими познаніями нѣтъ предѣловъ. Но оказывается, что и тѣ и другіе забыли о существованіи горъ и вычисляли время восхода луны только надъ горизонтомъ.

— „Три смотря“. Въ этой статьѣ лейт. А. Павловъ описываетъ Высочайшій смотръ экипажамъ въ Царскомъ Селѣ въ 1912 году, Высочайшій смотръ флоту въ Ревелѣ въ 1913 году и парадъ красныхъ войскъ въ Москвѣ въ 1918 году.

— Продолжая серію статей, кап. 2 р. Саблинъ помѣстилъ статью „Монументъ“. На томъ островѣ, гдѣ была высѣчена знаменитая Александровская колонна, былъ когда-то высѣченъ и монументъ Императора Павла I. Но при перевозкѣ его уронили въ воду. Кап. 2 р. Саблинъ рассказываетъ, какъ его нашель офицеръ съ яхты „Штандартъ“, какъ его попытались поднять кранами, какъ онъ раскололся и снова утонулъ. Тогда его подняли по частямъ и одну часть употребили на пьедесталь къ памятнику адм. Макарова. Глядя на памятникъ, можно видѣть, что пьедесталь представляетъ сидячую человѣческую фигуру, одно колѣно ниже, правая ступня выставлена впередъ. На томъ мѣстѣ монодита, на которомъ стоитъ бронзовая фигура адмирала, находились плечи и голова монумента, кои отвалились при подъемѣ.

— Въ статьѣ „Капитанъ Эрсингъ“ кап. 2 р. Лукинъ рассказываетъ, какъ американецъ Лоуэль Томасъ предпринялъ поѣздку въ Германию, чтобы лично повидать знаменитыхъ командировъ германскихъ подводныхъ лодокъ, отличившихся во время войны, и въ частности капитана Эрсингъ — командира германской подводной лодки „U21“, потопившей въ Дарданеллахъ англійскіе лин. кор. „Мажестикъ“ и „Триумфъ“. Встрѣча американца съ этимъ командиромъ и его рассказы служатъ темой для статьи к. 2 р. Лукину.

— „Достойные противники“. — Это экипажи германской подлодки „U93“ и англійскаго корабля-ловушки „Первый призъ“. Ихъ борьбѣ и подвигамъ посвящена статья С. К. Терещенко, помѣщенная въ газ. „Рус. Инвалидъ“.

— Въ № 641 отъ 5-X-1903 газеты „Новое Русское слово“ была помѣщена статья А. А. Масаинова „Петербургъ-Кронштадтъ“, гдѣ авторъ обрисовалъ извѣстнаго летчика лейт. Г. В. Піотровскаго, какъ труса, случайно совершившаго этотъ перелетъ, и какъ человѣка, который оказался шпіономъ въ Чехословакии въ пользу совѣтской власти. На защиту лейт. Піотровскаго выступилъ въ той же газетѣ г. Дмитрій Уайтъ съ письмомъ: „Въ защиту добраго имени Г. Піотровскаго“. Тогда въ отвѣтъ 2 января 1931 г. г. Масаиновъ написалъ безтактную замѣтку „Сталъ ли офицеръ Піотровскій большевицкимъ агентомъ“, гдѣ подтверждалъ свои свѣдѣнія, ссылаясь на газеты. На это 7 января с. г. полъ заголовкомъ „Г. В. Піотровскій не былъ осужденъ въ Чехословакии за шпіонажъ въ большевицкую сторону“ г. Д. Уайтъ помѣстилъ письмо Генеральнаго консула въ Нью-Йоркѣ слѣд. содержанія: „Милостивый Государь, Господинъ Уайтъ, въ отвѣтъ на Ваше письмо отъ 3-го января, въ которомъ вы запрашиваете меня, былъ ли осужденъ въ Чехословакии за шпіонажъ Григорій Піотровскій, старшій лейтенантъ русскаго флота, я имѣю честь увѣдомить Васъ въ отрицательномъ смыслѣ на основаніи телеграфныхъ свѣдѣній, полученныхъ изъ Праги. Осужденъ былъ Иванъ Піотровскій, бывший русскій капитанъ. Я запрашиваю почтой всѣ подробности. Искренне Вашъ Ярославъ Новакъ. Генеральный Консулъ Чехословакии“.

## КРАТКАЯ ИСТОРИЯ НАВИГАЦИИ.

Изследователь, желающий хотя бы в общих чертах, не входя в подробности, проследить развитие навигации, должен вспомнить самое начало судоходства.

Благодаря неутомимой работѣ наших предшественников можно с увѣренностью сказать, что человек начал заниматься судоходством, как только поселился на постоянное жительство у берегов моря.

Исторія неоспоримо доказывает, что народы, населяющие берега Балтійскаго и Сѣвернаго морей уже за 2 - 3 тысячи лѣтъ до Рождества Христова поддерживали связь морским путем. Нѣкоторыя находки, времен каменнаго вѣка, свидѣтельствуют, что народы прибалтійскаго побережья много занимались рыболовством. Рисунки времен бронзоваго вѣка говорят нам о том, что в то время у сѣверных народов имѣлись довольно большіе корабли, при помощи которых велась морская торговля, рыболовство и даже морскія войны. Самыми отважными мореплавателями из древних сѣверных народов являлись без сомнѣнія норвежцы; в началѣ нашей эры они посѣщали уже Исландію, Гренландію; имѣются даже основанія предполагать, что они имѣли сношенія и с Америкой. Народы Средиземнаго моря, — как о том свидѣтельствуют рисунки на стѣнах храмов, — не менѣе как за 2-3 тысячи лѣтъ до Рождества Христова вели обширную морскую торговлю. Египтяне, судя по рисункам храма

имѣли довольно большіе корабли, с которыми совершали плаваніе в Красном и Средиземном морях и даже выходили в Индійскій океан. Китайцы, по извѣстным запискам монархов династіи ГАНЕ, уже за 200 лѣтъ до Рождества Христова на своих кораблях посѣщали берега Абиссиніи и Аравіи. Водным путем и в древности предавалось громадное значеніе. Это видно из того, что уже за I 400 лѣтъ до Р.Х. рѣка Нил была соединена с Суэцем особым рытым каналом. Из южных народов самыя большія услуги для развитія судоходства оказали финикіяне; они — насколько нам извѣстно — до Р.Х. посѣщали даже Балтійское море.

Эти немногіе примѣры говорят нам опредѣленно о том, что начало судоходства надо искать в глубокой древности. Стремленіе в безпридѣльную океанскую даль, желаніе придти в соприкосновеніе с берегами, отдѣленными от Родины океаном — стары, как само человечество.

К сожалѣнію о судоходствѣ в древности сохранилось очень мало свѣдѣній. Больше чѣм удивительны та энергія и отвага древних моряков, если принять во вниманіе, с какими именно средствами и знаніями совершены были далекія плаванія. Сколько человеческих жизней принесено было в жертву, пока удалось чело-вѣку завоевать океан и знают только нѣдра моренія.

По всей вѣроятности древніе моряки, занимаясь рыболовством у берегов на первобытных шлюпках и даже на плотах, — постепенно знакомились с морем. Но и в наше время мы постоянно читаем сообщенія о том, что рыбаки, застигнутые неожиданным штормом, угоняются в открытое море. Несомненно такіе случаи угона бывали в древности гораздо чаще. И вот, древним рыбакам, унесенным от берега в открытое море, приходилось вей-неволей учиться ориентироваться по солнцу, звездам, птичьему полету, господствующим вѣтрам и т. п. и искать обратный путь к родным берегам. Различными обстоятельствами для ориентации древніе моряки, — как видно — умѣли пользоваться хорошо и позже, гонимые не любезительством, а борьбой за существованіе пускались в открытое море искать и изслѣдовать неизвѣстные края. Многие, конечно, гибли, но были и такіе, которые возвращались на родину с богатой добычей тѣм или иным способом добыткою. Богатой добычей заинтересо-вывались другіе и . . . судоходство начинало быстро развиваться.

Извѣстно, что в древности, при постройках хра-мов и других высоких построек, обращалось особое вниманіе на то, что бы они были бы хорошо видны с моря и служили бы морякам для ориентации. На этом основаніи в нѣкоторых Балтійских государствах встрѣ-чаются церкви, построенныя на берегу и с высокими башнями. Позже, за 400—200 лѣт до Р.Х. в главных портах, ночью зажигались громадныя костры; они игра-ли роль теперешних постоянных маяков. Самый замѣча-тельный маяк-костер построен за 300 лѣт до Р.Х. у Александрии. Высота пламени его достигала до 110 метров. Он служил морякам до I 300 года послѣ Р.Х.

Приблизительно за 400 лѣт до Р.Х., когда чело-вѣчество было уже знакомо с мѣрами времени и длины, нашлись ученые, которые по рассказам моряков и путе-шественников начали составлять карты. Первые карты



были составлены около 425 года до Р.Х. На карту Белого или Мелкого моря удалось составить только около 275 года до Р.Х. ЕРАТОСФЕНЕСУ. За 100 приблизительно лет до Р.Х. ученые МАРИНУС и ФОЛЕМАУС составили карты уже при помощи математики и астрономии; эти карты удовлетворяли почти вполне древних навигаторов и служили до I 500 года после Р.Х. В Северном и Балтийском морях карты появились только в I6 столетии.

В древности все морские науки и опыт передавались моряками друг другу словесно из поколения в поколение, ибо не было человека, который бы их записал. Первым народом, который начал собирать опыт моряков и составлять специальные для моряков инструкции - оказались финикийцы. Их ученые, за 100 лет до Р.Х., уже составили инструкцию вполне годную для моряков. В этих инструкциях описываются морские берега и чужие порты, указывалось портовые правила и где находится пресная вода; в них давалось много других весьма ценных сведений. Точность инструкций была - для тогдашнего времени - поразительна: например они описывали испанский порт Кадикс вполне правильно.

Развитие навигации находится и находилось всегда в самой тесной связи с развитием других наук. Главную роль для усовершенствования навигации играют астрономия и математика. Мы не имеем точных данных, указывающих в какой мере древние моряки использовали астрономию и математику. Если судить по астрономическому учебнику, составленному каким-то греческим ученым за 600 приблизительно лет до Р.Х., то можно сказать, что уже в то время по солнцу могли определить курс корабля и широту. Но этот учебник давал возможность и способ определения широты места только на берегу. Поэтому для астрономических наблюдений моряки должны были сходить на берег - у них не было угловых инструментов, а высота солнца определялась по тени. Конечно, результаты таких астрономических наблюдений были далеки от истинных, но они служили для ориентировки.

За 150 приблизительно лет до Р.Х., по мысли ГИПАРХА изготовляется первый угловой инструмент - астролабия. Она уже давала возможность определять высоту сол-

нца и на морѣ. Астролябію принято считать первым инструментом, появившимся на корабль; она служила морякам до 15 вѣка. Первая астролябія была, конечно, очень примитивна и состояла из простого деревяннаго круга с дѣленіем только на полные градусы. В то же время ГИ ПАРХ составляет список звѣзд, годных для опредѣленія мѣста; он же составляет нѣкоторыя астрономическія таблицы и все это в сильной мѣрѣ облегчает морякам работу по опредѣленію мѣста в морѣ астрономическим путем.

И так, в промежуток времени от 600 лѣт до Р.Х. и до 1 000 года послѣ Р.Х. на помощь морякам-навигаторам приходят: мѣры длины, карты, астрономія. Не хватает главнаго - компаса. Ночью и в туманѣ моряки принуждены руководствоваться исключительно своим опытом и рассчитывать на счастье. В Китаѣ магнитная игла известна уже до Р.Х., но примѣняется исключительно в этой странѣ. Только в началѣ II-го вѣка компас впервые появляется в Европѣ. Перешла ли магнитная игла в Европу из Китая через Индію и Аравію, или она была самостоятельно открыта в Европѣ - достовѣрных свѣденій мы не имѣем. Итальянцы первыми стали примѣнять магнитную иглу на кораблях. Первый магнитный компас, годный для службы на корабль, сдѣлан в 1 300 году в г. Амалфи. Корабельный компас - как мы себѣ его представляем - сконструирован был итальянцем Слонмо КАРДАНО в г. Павія. Первоначально компас служил не только, как путевоодитель, но и как часы: по положенію солнца опредѣлялось время. В Балтійском морѣ компас появляется только в 15 столѣтіи.

В 10-м столѣтіи трудами многих ученых, составлено нѣсколько астрономических книг. Это способствует усовершенствованію навигации. В это же время вычисляются астрономическія таблицы, опредѣляются и вычисляются координаты свѣтил. Все это в значительной степени облегчает морякам опредѣленіе мѣста в морѣ.

Но наука в то время была достояніем только ученых. Моряки не могли войти во все тонкости ея, а потому опредѣленіе мѣста астрономическим путем мало примѣнялось в жизни. На суда дальняго плаванія приглашались спеціальныя астрономы, на обязанности которых

лежало определение места и ведение астрономических наблюдений. Известный популяризатор судоходства - принц ГЕНРИХ в 1416 году, в гор. Сагрес в Южной Португалии учредил первое в Европу мореходное училище, в котором моряки могли приобретать нужные теоретические знания. Идея принца ГЕНРИХА нашла сильное распространение. Во всей Европе начали основывать мореходные училища и на суках, через некоторое время появляются образованные моряки. Но в начале эти мореходные училища работали не совсем хорошо, если судить по донесению королю МАНУЭЛУ одного штурмана, прошедшего полный курс в училище, основанном принцем ГЕНРИХОМ. Этот штурман, маэстро Жао, принимавший участие в экспедиции ГАЕРИЕЛО в Бразилию пишет своему королю: "С астрономическим наблюдением совсем не везет, не смотря на все старания; если и удастся какое-нибудь наблюдение, то очень ошибочное - до 2-3 градусов". Христофор КОЛУМБ, в своих записках сообщает, что у него за все долгие годы плавания удалось только ДВА раза определить место астрономическим путем по солнечному затмению, да и то с большими ошибками.

Известно, что для безопасного плавания надо знать точно скорость корабля. Мы не имеем сведений о том, каким способом определяли скорость в древнее время. В 17 столетии у голландских моряков первый раз появляется так называемый *Reegelings logge* при помощи которого можно довольно точно измерить скорость до 6-ти узлов. Этот лаг употребляется и по сей час на парусных судах. В русском флоте и в русских учебниках я нигде не встречал описания этого лага, хотя, по моему мнению, он имеет преимущество перед ручным лагом. Ручной лаг, имевший применение в русском флоте, изобретение английских моряков в 16 вѣкѣ. Но и он, подобно вышеупомянутому, при скоростях больше 7-ми узлов теряет всякое значение. Только в 19-м столетии сконструирован лаг, показывающий пройденное расстояние - лаг механический. Хотя он и имеет много преимуществ перед своими предшественниками но и он далек от совершенства. Во время Великой войны один шведский морской офицер изобрел так называемый "навигаторлаг", основанный на измерении силы давления воды при ходе. Он очень прост по конструкции и при всех обстоятельствах дает вполне точные показания. Кроме этого "навигаторлага" после войны появилось большое количество патентованных лагов, основанных на различных принципах.

Начиная с 15-го столѣтія быстро развивающееся судоходство побудило картографов взяться за составленіе морских карт. Употребляемая до того времени карты МАРИНУСА оказались уже недостаточными. После больших трудов, в 1564 году голландскому картографу МЕРКАТОРУ удалось составить специальную проѣкцію для морских карт, которая удовлетворяла всем требованіям моряков. Карты эти употребляются и по настоящее время.

Одновременно прилагаются все усилія, чтобъ улучшить морскіе астрономическіе инструменты. Употребляемая до того времени астролѣбія ГИПАРХА далеко несоотвѣтствует своему назначенію. Морякамъ надо было дать такой инструмент, которымъ можно было бы измѣрять высоту свѣтил при всѣхъ обстоятельствахъ. Только в 1731 году, после многихъ опытовъ, англичанину Джонъ ХАДЛЕЮ удалось сконструировать зеркальный секстанъ, употребляемый и в наши дни. В послѣднее время сконструировано много системъ секстановъ, и в томъ числѣ секстанъ, годный для опредѣленія высотъ свѣтил во время тумана.

Когда в руки моряковъ попалъ вполне надежный секстанъ, опредѣленіе широты мѣста астрономическимъ путемъ было обезпечено. С опредѣленіемъ же долготы мѣста дѣло обстояло хуже. Не было хронометра. Часы на судахъ встрѣчаются уже с 15-го столѣтія, но для астрономическихъ работъ они были не годны. В 1736 году англичанинъ Джонъ ХАРИСОНъ после долгихъ опытовъ и трудовъ, изобрѣлъ первый хронометръ. Первые хронометры давали большую ошибку, но с теченіемъ времени хронометры удалось усовершенствовать и в настоящее время они пользуются заслуженнымъ довѣріемъ моряковъ.

Значитъ, в 18-омъ столѣтіи моряки получили в свое распоряженіе: вполне надежный секстанъ, хронометръ и еще нѣсколько астрономическихъ инструментовъ. Эти пріобрѣтенія дали возможность точно опредѣлять мѣсто корабля и заботиться за его безрпасность.

19-ое столѣтіе не даетъ морякамъ ничего новаго. Этотъ вѣкъ идетъ подъ знакомъ усовершенствованія того, что имѣлось. Особенно усердно в 19-мъ столѣтіи работаютъ гидрографы; они измѣряютъ глубины морей, исправляютъ и составляютъ новыя карты. Ставится много важныхъ береговыхъ и плавающихъ навигаціонныхъ знаковъ. Самый главный подарокъ морякамъ в 19 столѣтіи - Международная сигнальная книга.

Каждый навигатор знает насколько важно знать глубину данного мѣста, и особенно во время тумана и плавая у берегов. Примѣняемый в древности способ измѣренія глубин ручным лотом - в настоящее время не выдерживал критики. Приходилось терять много времени и получать результаты не всегда точные. Англійскій физик ТОМСОН в началѣ нашего вѣка изобрѣлъ весь морякамъ извѣстный патентованный лот. Недостатокъ его в том, что при глубинах болѣе 50 метров он дает ошибочныя показанія. Послѣ долгих и дорогихъ опытовъ нѣмецкій физик А. БЕМЪ доказал, что звуковыя волны, образуемая на поверхности воды, доходят до грунта и как эхо возвращаются обратно на поверхность воды. На этомъ основаніи он сконструировалъ вполне надежный, так называемый "акустическій" лот. Извѣстно, что звукъ распространяется в водѣ со скоростью I 440 метровъ в секунду. Измѣряя время истекшее от производства выстрѣла на поверхности до полученія отраженной от грунта волны - прелучимъ глубину данного мѣста. Нѣмецкіе фирмы выработали акустическіе лоты, при помощи которыхъ на командномъ мостикѣ в нѣсколько секундъ можно измѣрить совершенно точно глубину данного мѣста. Изобрѣтеніе БЕМА считается важной услугой для судоходства.

В 19-м столѣтіи для постройки кораблей начали употреблять желѣзо. Вліяніе жудового желѣза на судовые компасы оказалось настолько великимъ, что магнитная стрѣлка уклонилась от магнитнаго меридіана и это уклоненіе в нѣкоторыхъ случаяхъ достигло такихъ размѣровъ, что компас терялъ свое значеніе. Какъ только обнаружился этотъ недостатокъ - сейчасъ же стали изслѣдовать причины вызвавшіе его и принять мѣры к уничтоженію вліянія судового желѣза на компасную стрѣлку. Первымъ в этой работѣ былъ англійскій морской офицеръ капитанъ М. ФЛЫДЕРСЪ. В 1800 году, производя измѣренія у береговъ Австраліи, капитанъ ФЛЫДЕРСЪ пришелъ къ мысли, что вліяніе судового желѣза можно компенсировать мягкимъ желѣзомъ; онъ впервые опредѣлилъ девіацію и началъ ее уничтожать. И до сихъ поръ желѣзный прутъ, употребляемый на судахъ для уничтоженія девіаціи называется ФЛИДЕРСЪ-БАРОМЪ. Математикъ ПУАСОНЪ - первый создалъ научную теорію девіаціи - в 1838 году. Эта теорія остаеся неоспоримой и до нашихъ дней. В области теоріи девіаціи и ея уничтоженія много потрудились и приобрѣли извѣстность офицеры русскаго флота. До сихъ поръ не удалось найти средства для опредѣленія вліянія полупостояннаго или переменнаго судового магнетизма.

Как было упомянуто выше влияние судового желѣза на магнитную стрѣлку на современных больших кораблях настолько велико, что возникла мысль о замѣнѣ магнитной стрѣлки чѣм либо иным. Французскій физик в 1852 году доказал, что если ось волчка находится свободно в горизонтальном положеніи, то она займет положеніе Норд-Зюйд. На основаніи этого являлась мысль сконструировать безмагнитный компас. Над рѣшеніем этого вопроса много работалъ доктор АНШЕНТРИ и его труды увѣнчались успѣхом: в 1904 году он произвел первые опыты с безмагнитным компасом на нѣмецком крейсере "Ундине". Опыты дали неудовлетворительные результаты. После долгой работы и всевозможных измѣненій д-ру АНШЕНТРИ удалось сконструировать безмагнитный компас, который удовлетворял моряков. У него, конечно имѣются свои ошибки, но они всегда точно извѣстны. Безмагнитный компас смѣнил своего предшественника почти на всѣх трансатлантических пароходах и с каждым годом все больше и больше завоевывает довѣріе. Он служит не только как путеводитель, но и может автоматически управлять рулем, т. е. упраздняет рулевого. А автоматическое управленіе гораздо точнѣе, курс держится вѣрнѣе, дѣйствій рулем значительно меньше. Все это дает солидную экономію.

Рыбаки с острова Цейлона в туманную погоду поддерживают связь между собою слѣд. образом: за борт шлюпки вывѣшивается кусок желѣза о который ударяют молотком; Звук доходит до другой шлюпки и слышен на довольно большом разстояніи. Этот способ явился прототипом воздушных звуковых сигналов, примѣняемых культурным міром. Но воздушные сигналы находятся в прямой зависимости от состоянія атмосферы. Вслѣдствіи этого уже с 1826-го года моряки начали обращать вниманіе на возможность подводных звуковых сигналов. В том же 1826 году ученые ШТУРМ и ГАЛЛАФИ нашли, что звуковыя волны в водѣ распространяются со скоростью 1435-1440 метров в секунду. Американцы МУНДИ и ГРЕЙ первые произвели опыты с подводными сигналами на морѣ. Первые же опыты дали настолько удовлетворительные результаты, что сейчас же было основано частное общество, цѣлью котораго было дальнѣйшее изслѣдованіе этого вопроса и выработка аппаратов для подводных сигналов. Но только в 1904 году удалось сконструировать такіе аппараты. Англія, Америка и Германія снабдили свои плавучіе маяки аппара-

тами подводных сигналов. Пароходные общества установили на своих кораблях приемные аппараты подводных сигналов и это дало возможность даже в туманную погоду, плавая около берегов своевременно избѣгать опасности. В последнее время построена такой аппарат, при помощи котораго одновременно можно и принимать и высылать сигнал — это уничтожает возможность столкновения судов в морѣ во время тумана.

Особенно важную роль в навигации в настоящее время играет радио. До мировой войны служило исключительно для связи. В настоящее время, когда разработан хорошо вопрос о радио-беленгаторах — радио является весьма важным способом определения мѣста, на который можно вполне положиться. Преимущество радио-беленгов перед другими способами определения мѣста корабля состоит в том, что этим способом можно определяться во всякое время и при всѣх обстоятельствах

20-й вѣкъ принес морякам: надежный прибор для определения скорости, акустический прибор для определения глубин, безмагнитный компас, усовершенствованные приборы для подводных сигналов, радио-беленгаторы и др. Благодаря всѣм этим усовершенствованиям значительно повысились требованія, предъявляемые к морякам. Упомянутые выше средства только тому будут надеж о служить, кто знает их во всѣх мелочах и кто следит за их развитием. Наука престоленно стремится устраничь всѣ недостатки, кот. встречаются на ея пути. Если в прошлом доминирующую роль в навигации играла астрономія, то теперь начинается эпоха технической навигации и на смѣну астрономіи идет физика.

И если какая либо нація хочет быть независимой как политически, так и экономически, — она должна в первую очередь завоевать почетное мѣсто на мировом океанѣ.

Судоходство и морская торговля во всѣ вѣка давали жизненную энергію всѣм культурам.

К. Я. Ш-Гъ.

Приложение ПЯТНАДЦАТОЕ к апрельскому номеру  
ежемесячника

" Морской Журнал "  
к № 39 за 1931 год.



## Умершіе.

— 16 февраля въ Парижѣ скончался кап. 1 ранга *Николай Николаевичъ Дмитріевъ*.

— 23 сего февраля въ Русскомъ Инвалидномъ Домѣ въ Иголо близъ Ерцегниво отъ разрыва сердца скончался генераль-маіоръ *Веніаминъ Васильевичъ Степановъ* и 25-го погребенъ въ Ерцегнови съ отданіемъ воинскихъ почестей сербскими войсками съ оркестромъ музыки и салютомъ. Гробъ былъ покрытъ Андреевскимъ флагомъ. Русскіе морскіе офицеры, служащіе въ сербскомъ военномъ флотѣ, возложили вѣнокъ съ надписью „Старшему офицеру крейсера «Варягъ»“. В. В. только полгода какъ переѣхалъ изъ Загреба, гдѣ имѣлъ большой кругъ знакомыхъ и друзей, въ Иголо, желая главнымъ образомъ быть ближе къ морю. Въ воскресенье 1 марта въ Загребѣ въ мѣстной сербской православной церкви, по инициативѣ русской колоніи въ Загребѣ, Кружка офицеровъ флота и о-ва попеченія о духовныхъ нуждахъ, была отслужена панихида по усопшемъ съ участіемъ русскаго церковнаго хора, на которую собралось очень много русскихъ почтить память умершаго.

— 27 февраля въ Парижѣ скончался лейтен. *Александръ Феодосьевичъ Жуковъ*.

— Въ Бизертѣ скончался вице-адмиралъ *Александръ Михайловичъ Герасимовъ*. Нѣтъ моряка, который бы не зналъ Александра Михайловича хотя бы по имени. Его полезная дѣятельность въ качествѣ начальника учебно-артиллерійскаго отряда Балтійскаго моря, годы его начальствованія артиллерійскимъ офицерскимъ классомъ, его работы въ области организациі стрѣльбы, наконецъ его начальствованіе крѣпостью Императора Петра Великаго — связываютъ его съ Императорскимъ Россійскимъ Флотомъ. Краткое командованіе флотомъ Чернаго моря, управленіе морской частью при ставкѣ генерала Деникина и, наконецъ, директорство Морскимъ Корпусомъ въ Бизертѣ — отмѣчаютъ его службу Россіи послѣ революціи. Вице-адмиралъ М. А. Кедровъ отмѣтилъ уходъ отъ жизни А. М. Герасимова прочувственнымъ некрологомъ въ газетѣ „Возрожденіе“. Сохранимъ въ сердцахъ своихъ память о человѣкѣ и морякѣ, принесшемъ большую пользу Россіи и Флоту.

— 11 марта въ Прагѣ по причинѣ глубокаго душевнаго разстройства покончилъ жизнь самоубійствомъ инженеръ-механикъ лейтенантъ *Василій Ивановичъ Замяткинъ*.

## „Зарубежный Морской Сборник“.

Ред. и изд. кап. 1 ранга Я. Подгорный.

Годовая подписка (4 номера въ годъ) — 40 франц. франковъ.

Korernikova 6, Plzeň, Tchechoslovaquie.

Открыта подписка на 1931 г. на единственный въ зарубежи иллюстрированный военный и военно-морской журналъ

## — Ч а с о в о й —

Издание двухнедѣльное

Органъ связи русскаго воинства за рубежомъ  
подъ редакціей В. В. Орѣхова и Евгенія Тарусскаго.

Редакція и контора: 29, rue du Colisée, Paris (8).

### ВЪСТНИКЪ СОЮЗА ОФИЦЕРОВЪ УЧАСТНИКОВЪ ВОЙНЫ

Адресъ: Bureau 7, rue Clere, Boite  
Postale N° 34, Paris, France.

### АРТИЛЛЕРІЙСКІЙ ЖУРНАЛЪ

Органъ Общества Русскихъ  
Офицеровъ Артил. за рубежомъ

18, rue Augereau,  
Paris VII, France.

Цѣна: во Франціи — 3 фр.  
за границей — 0,15 долл.

### ВЪСТНИКЪ Районнаго Правленія Об-ва Офиц. Ген. Штаба.

Югославія, Бѣлградъ, улица  
Кралицы Наталіи,  
бр. 33.

### — Жизнь и Судъ — еженедѣльный иллюстрированный журналъ для всѣхъ.

Открыта подписка на 1931 годъ.  
Подписная плата въ Европѣ: 1 мѣс.  
12 франк., 3 мѣс. 32 франк., 6 мѣс.  
60 франк. и на 1 годъ 110 франк.  
Адр.: 46, rue de Provence, Paris (9).

### АРМІЯ И ФЛОТЪ

Выходитъ совмѣстно съ газетой  
„РОССІЯ“

Адресъ: Полковникъ Н. В. Колесни-  
ковъ, Jales R-d N° 4197 Shanghai  
China.

### ВЪСТНИКЪ Об-ва Русск. Ветерановъ Великой Войны.

San-Francisco, California st.  
2705.

### Вѣстникъ Военныхъ Знаній подъ редакціей Ген. Шт. полк. К. К. Шмигельскаго.

Выходитъ 4-6 разъ въ годъ.  
Цѣна ном.: въ Югосл. — 10 д.,  
во Франціи — 5 фр., въ Герма-  
ніи — 1 м., въ остальныхъ го-  
сударствахъ — 25 ам. цент.

Адресъ: К. К. Šmigeljski, Buka  
ul. 1, Sarajevo, Jugoslavija.

### Военный Сборникъ Цѣна 30 дин., съ пересылкой 35 дин.

Belgrad, ul. Prestolonasledni-  
kova, 28, V. Pronin.

Издатель (за Каютъ-Компанию въ Прагѣ) и Редакторъ М. Стахевичъ.  
Novinová sazba povolena řed. p. a t. čís. 25274 - VII - 1928.  
Odp. redaktor Z. Rejman. (Praha-Vinohrady, Korunní tř. č. 67).

Tiskla knihtiskárna Petra Duška v Říčanech.