

МОРСКІЯ ЗАПИСКИ

Издаваемыя О-мъ б. Русскихъ
Морскихъ Офицеровъ
въ Америкѣ

подъ редакціей
Ст. Лейт. Бар. Г. Н. ТАУБЕ.
465 Лексингтонъ авеню
Нью Йоркъ, С. Ш. А.

THE NAVAL RECORDS

Published by the Association
of Former Russian
Naval Officers
in America, Inc.

G. N. Taube, Editor.
465 Lexington Avenue,
New York 17, N. Y., U.S.A.

Vol. X, No. 3

Price \$1.00 a copy

SEPTEMBER, 1952

СОДЕРЖАНИЕ:

	Стр.
Балтійскіе проливы въ пер- вую міровую войну. П. А. Варнекъ	5
Нѣсколько эпизодовъ изъ моей службы въ Черномор- скомъ флотѣ, 1915-17. Г. М. Веселаго	22
На «Варягѣ» въ Персид- скомъ заливѣ въ 1901 г. Кап. 1 р. А. В. Кованько . . .	29
Международный побѣдитель. В. В. Веселовскій	41
Десять лѣтъ на Император- ской яхтѣ «Штандартъ». Офицеры «Штандарта» . . .	44
Памяти кап. 2 ранга Викто- ра Александровича фонъ Шварцъ (1902). Д. І. Дараганъ	59

CONTENTS:

	Page
The Baltic Straits during the First World War. P. A. Warneck	5
Few episodes from my service with the Black Sea Fleet, 1915-17. G. M. Vesselago	22
On the "Variag" in the Pers- ian Gulf in 1901. Captain A. V. Kovanko	29
The International Champion. V. V. Vesselovsky	41
Ten years on the Imperial Yacht "Standart". The officers of the "Standart" . . .	44
To the memory of Commander V. A. von Schwartz (1902). D. J. Daragan	59

Copyright, 1952

by

The Association of former Russian Naval Officers
in America, Inc.
New York, N. Y.

С П И С О К Ъ
ДОЛЖНОСТНЫХЪ ЛИЦЪ ОБЩЕСТВА И АДРЕСОВЪ,
ПО КОТОРЫМЪ ВО ИЗБѢЖАНІЕ ЗАДЕРЖКИ
НАДЛЕЖИТЬ АДРЕСОВАТЬ КОРРЕСПОНДЕНЦІЮ.

По дѣламъ Общества:

Предсѣдателю, Петру Евграфовичу Стогову.

P. E. Stogoff, 89-30 164th St., Jamaica, L. I., N. Y.

Tel.: Jamaica 3-5885.

По дѣламъ казначея:

Казначею, Юрію Всеволодовичу Соловьеву.

Yury V. Solovieff, 617 West 143rd Street, Apt. 6, New York 31, N. Y.

Связь, бюллетени, информация:

Юрію Корнелъевичу Дворжицкому.

634 West 135th Street, New York 31, N. Y. Tel.: WA 6-9758.

Комитетъ Помощи:

Предсѣдателю К-та, Владиміру Димитріевичу Погожев.

V. D. Pogogeff, 141 West 72nd Street, New York 23, N. Y.

По дѣламъ Казначея К-та Помощи:

Казначею К-та, Маринъ Николаевичъ фонъ Зонгъ.

M. N. von Sonn, 371 95th Street, Apt. 2C, Brooklyn 9, N. Y.

Tel.: SH 8-0406.

Выписка Ди-Пи изъ Европы:

Георію Ивановичу Пухирь.

George J. Pookhir, 41-44 74th Street, Jackson Heights,

Long Island, N. Y.

Историческая Комиссія, бібліотека, архивъ:

Предсѣдателю Истор. Комиссіи, Сергію Владиміровичу Гладкому.

Serge V. Glad, 3604 Broadway, New York 31, N. Y. Tel.: AD 4-8894.

«Морскія Записки»:

Редактору бар. Георію Николаевичу Таубе.

George N. Taube, 465 Lexington Ave., New York 17, N. Y.

Фондъ для Престарѣлыхъ:

Бар. Г. Н. Таубе.

465 Lexington Avenue, New York 17, N. Y.

Устройство вечеровъ и предпріятій:

Генриху Генриховичу дю Беллѣ.

Henry P. du Bellet, 324 West 56th Street, New York 19, N. Y.

О Т Ъ Р Е Д А К Ц И И

По независящимъ отъ редакціи причинамъ, продолженіе статьи Ю. К. Старкъ — «Отчетъ о дѣятельности Сибирской Флотиліи», и окончаніе статьи В. М. Костенко — «Въ клубъ Самоубійць», не были готовы ко времени сдачи матерьяла въ типографію, и поэтому не могли быть напечатаны въ настоящемъ номерѣ. По мѣрѣ готовности, они будутъ помѣщены въ ближайшихъ номерахъ.

До настоящаго времени, средства на изданіе «Морскихъ Записокъ» получались, главнымъ образомъ, отъ подписной платы и пожертвованій, дававшихъ возможность выпускать по три или четыре номера въ годъ. Съ окончаніемъ войны число подписчиковъ увеличилось привлеченіемъ таковыхъ въ Европѣ, Сѣверной Африкѣ и Южной Америкѣ, но высокая стоимость доллара и валютныя ограниченія позволили этимъ подписчикамъ вносить лишь номинальную плату, едва покрывающую почтовые расходы издательства. Такимъ образомъ, эти подписчики не могли помочь финансовой поддержкѣ изданія.

Все увеличивающаяся цѣна на бумагу и типографскій трудъ принудили редакцію сначала перейти на изданіе «Записокъ» фотоофсэтомъ (1948-49), а затѣмъ передать печатаніе въ типографію, согласившуюся на льготныя условія. Къ сожалѣнію, возникли непредвидѣнныя задержки и затрудненія, результатомъ которыхъ въ 1951 году «Записки» вышли со значительнымъ запозданіемъ.

Въ настоящее время редакціи удалось наладить дѣло съ типографіей, но изъ-за задержки выхода послѣднихъ номеровъ, нѣко-

торые подписчики до сихъ поръ не озаботились присылкой подписной платы, за 1952 г., и въ нѣкоторыхъ случаяхъ за 1951 г., а нѣкоторые даже отказались отъ дальнѣйшаго полученія журнала.

Редакція настоятельно проситъ не задерживать присылку подписной платы и помочь «Морскимъ Запискамъ» привлеченіемъ новыхъ подписчиковъ и приобрѣтеніемъ черезъ редакцію книгъ, предлагаемыхъ издательствомъ имени Чехова въ Нью-Йоркѣ, такъ какъ отъ имѣемаго наличія будетъ зависѣть дальнѣйшее существованіе журнала.

«Морскія Записки» рассылаются подписчикамъ Third class mail or Parcel Post. Несмотря на имѣемый на конвертѣ обратный адресъ и обязательства уплаты расходовъ по возвращенію въ случаѣ не-нахожденія адресата, было нѣсколько случаевъ, когда посылаемый номеръ терялся на почтѣ. Редакція проситъ подписчиковъ, не получившихъ какого-либо номера «Записокъ», сообщить объ этомъ, и дубликатъ потеряннаго номера будетъ немедленно высланъ.

**Вниманію подписчиковъ во Франціи
и Французскихъ колоніяхъ:**

Представителемъ «Морскихъ Записокъ» для Франціи
любезно согласился быть

Лейт. Алексѣй Алексѣевичъ Соколовъ.

Mr. ALEX. SOKOLOFF

18, rue Lacretelle, 18. Paris 15e. France

*Просьба подписную плату и прочіе денежные переводы
посылать на его имя и на его почтовый счетъ*

Cheque Postaux, Paris 1390-75

П. А. Варнекъ.

БАЛТІЙСКІЕ ПРОЛИВЫ ВЪ I-УЮ МІРОВУЮ ВОЙНУ

Даже довольно осведомленные люди считаютъ, что съ момента начала войны между Россіей и Германіей, проливы, соединяющіе Балтійское и Сѣверное море были совершенно закрыты для судоходства. Но такъ ли это было на самомъ дѣлѣ?

Сѣверное море, черезъ Каттегатъ, соединяется с Балтійскимъ тремя проливами. Глубоководные, проходящіе между датскими островами, Большой и Малый Бельтъ съ 5-го августа 1914 г. были перегорожены у ихъ южныхъ выходовъ нѣмецкимъ миннымъ загражденіемъ; со своей стороны, датчане, для огражденія своего нейтралитета, поставили мины внутри этихъ проливовъ, оставивъ лишь узкіе проходы. Такимъ образомъ, для судовъ Антанты, Бельты всю войну были закрыты.

Болѣе или менѣе свободнымъ остался самый восточный изъ проливовъ — Зундъ. Проливъ въ 50 миль длиной, считая отъ Каттегата, и шириной отъ 2-хъ миль въ его сѣверной части, онъ расширяется до десяти-двѣнадцати миль. На всемъ его протяженіи находятся отмели, допускающія проходъ судовъ съ осадкой не болѣе 7-ми метровъ Западный берегъ пролива принадлежитъ Даніи, восточный — Швеціи. У входа въ Балтійское море проливъ раздѣляется датскимъ островомъ Сальтгольмъ на двѣ части, образуя два фарватера. Подъ давленіемъ нѣмецкой дипломатіи, датчане загородили минами западный фарватеръ, называемый Дрогденъ.

Несмотря на давленіе Берлина, шведы, заявивъ, что Зундъ является интернаціональнымъ проливомъ, заминировать восточный фарватеръ-Флинтъ отказались. По своему географическому положенію, Швеція была сильно заинтересована въ свободномъ плаваніи черезъ проливы и оказывала упорное сопротивленіе нѣмецкимъ требованіямъ. Съ другой стороны, она подвергалась давленію странъ Антанты, отъ которыхъ зависѣлъ свободный пропускъ черезъ Сѣверное море необходимыхъ ей грузовъ. Положеніе же Германіи, по отношеніи Швеціи усложнялось, ввиду того, что нѣмецкіе пароходы перевозили изъ Ботническаго залива руду, и мѣры, которыя шведы могли бы принять противъ судоходства воюющихъ странъ могли обратиться и противъ самихъ нѣмцевъ!

Для наблюденія за Зундомъ, черезъ который нѣмцы допускали

возможность прорыва английских крейсеров¹, и для пресѣченія контрабанды, съ начала войны германское командованіе выставило у его южного выхода постоянный дозоръ изъ трехъ миноносцевъ, базировавшейся на Варнемюнде 7-ой полуфлотиліи. Но въ ночное время, при непогодахъ и, главнымъ образомъ, благодаря прилегающимъ территориальнымъ водамъ, эта блокада не была дѣйствительной.

Нѣмецкій флотъ началъ устанавливать дозоры въ своихъ водахъ лишь съ 2-го августа н. ст. 1914-го года. Этимъ можно объяснить, что въ нѣмецкія руки, не считая трехъ финскихъ пароходовъ, стоявшихъ въ портахъ, и нѣсколькихъ парусниковъ, не попалъ ни одинъ изъ русскихъ пароходовъ, пересѣкавшихъ въ эти дни Балтійское море. Но пароходъ «Беркутъ», избѣжавъ встрѣчи съ нѣмецкими судами, въ вечернемъ туманѣ проскочилъ также черезъ завѣсу русскихъ миноносцевъ, охранявшихъ Сурупскій проливъ, и былъ потопленъ огнемъ 8" батареи острова Наргенъ, принявшей его за нѣмецкій заградитель!

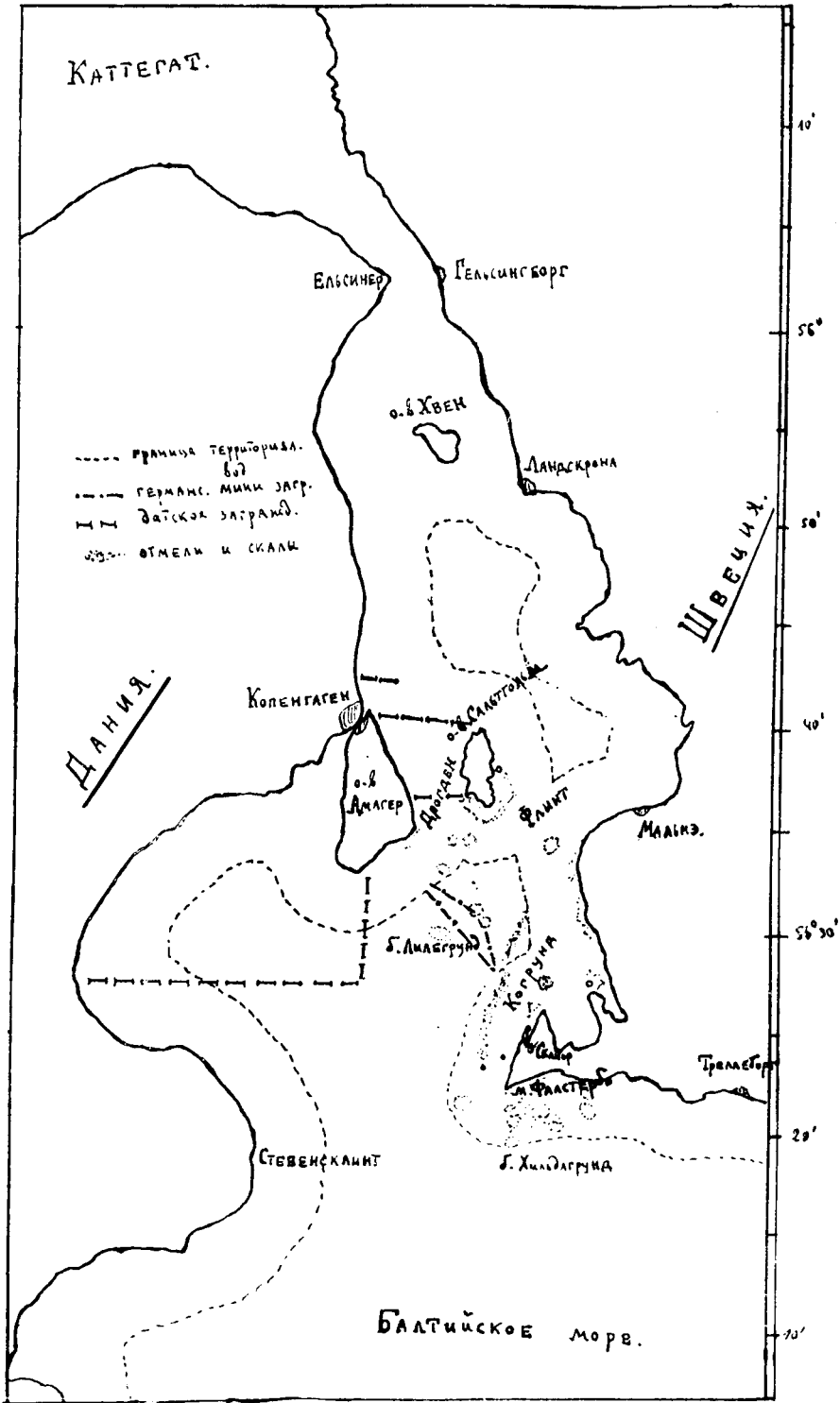
Попутно можно отмѣтить, что, по инициативѣ адмирала Эссена, русскіе крейсера установили завѣсу въ ночь на 26-ое іюля. Это позволило русскому флоту захватить въ морѣ 4 нѣмецкихъ парохода и задержать въ портахъ Балтійскаго моря 57 другихъ, не считая одного австрійца! Захваченные такимъ образомъ пароходы составили Транспортную флотилію, частично усилили Дивизию Траленія и 4 были передѣланы, какъ минные заградители.

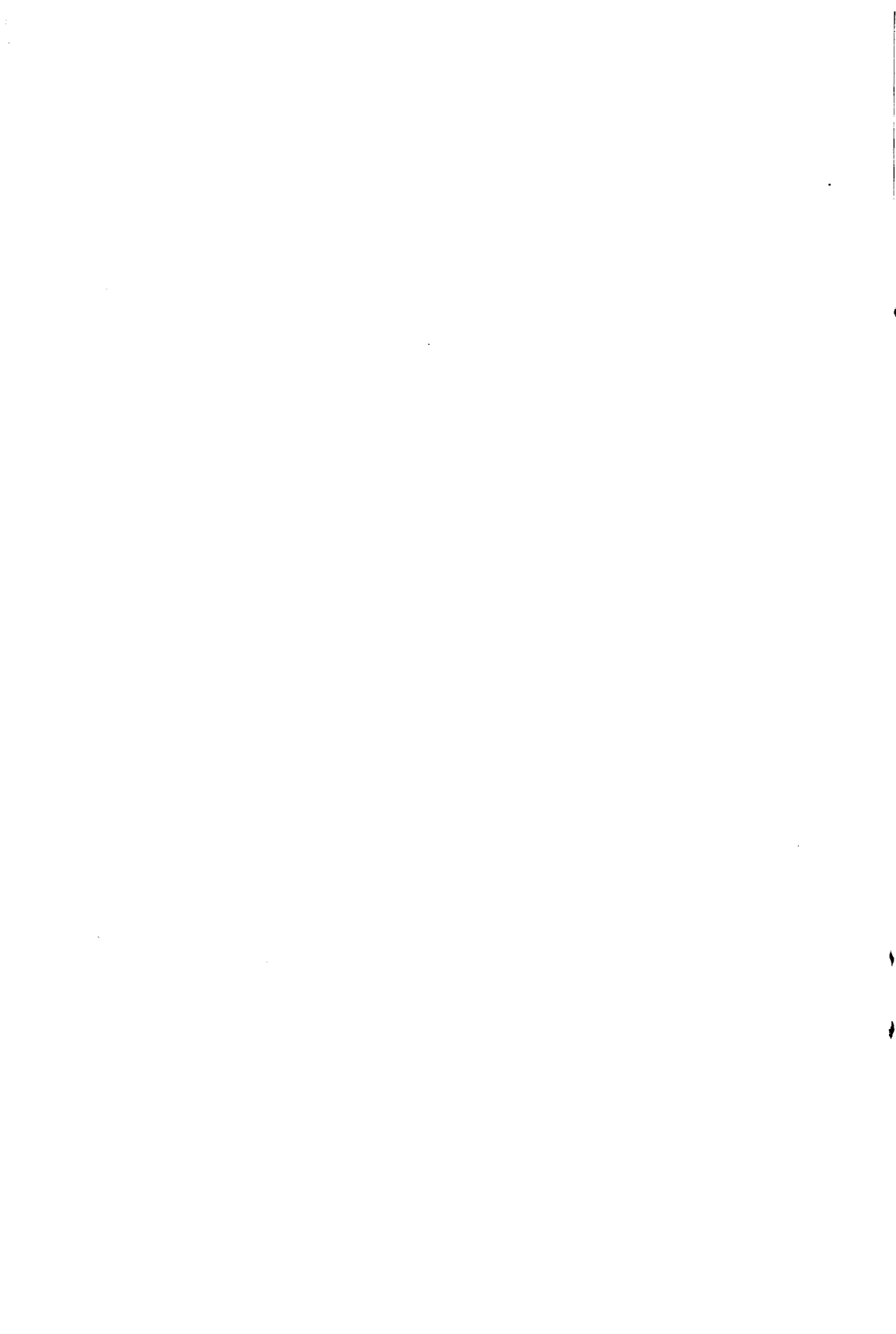
Проектъ покупки минного заградителя

Несмотря на это неожиданное подкрѣпленіе, Балтійскій флотъ все же нуждался въ быстроходныхъ минныхъ заградителяхъ и мореходныхъ сторожевыхъ судахъ. По порученію начальника Отряда Минныхъ заградителей, контръ-адмирала Канина, одинъ офицеръ-гидрографъ, изъ офицеровъ флота, черезъ своихъ знакомыхъ финскихъ коммерческихъ моряковъ выяснилъ, что въ одномъ изъ портовъ Англіи имѣется возможность купить 23-хъ узловой, съ осадкой лишь около 12-ти футовъ, почтово-пассажирскаго пароходъ «Viper» (1906 г., 1713 бр. т.), который вполнѣ отвѣчалъ всѣмъ требованіямъ минного заградителя. Будучи командированъ для этого въ Петроградъ, Б. доложилъ о своей находкѣ контръ-адмиралу

¹ Въ дѣйствительности английскій адмиралъ Фишеръ разработалъ проектъ прорыва английской эскадры въ Балтійское море и для этой цѣли въ 1915-омъ году были заложены три имѣвшие малую осадку большихъ крейсера типа «Courageous» съ 12" артиллеріей.

Пролив Зунд.





Канину, затѣмъ Командующему флотомъ адмиралу Эссену и Начальнику Морского Генеральнаго Штаба вице-адмиралу Русину. Адмиралъ Эссенъ передалъ послѣднему и Морскому министру свою настойчивую просьбу купить этотъ пароходъ и сообщилъ, что онъ берется благополучно привести его въ Балтійское море.

Считая прорывъ этого, имѣющаго специфическій силуэтъ, судна, через завѣсу нѣмецкихъ миноносцевъ, слишкомъ рискованнымъ, адмиралъ Эссенъ, не дожидаясь окончательнаго рѣшенія дальнѣйшихъ инстанцій, поручилъ тому же Б., знавшему шведскій языкъ, сдѣлать секретный промѣръ третьяго, мелководнаго, за ненадобностью въ мирное время, заброшеннаго берегового фарватера Колгрундъ, который по шведскимъ водамъ даетъ выходъ судамъ изъ Зунда въ открытое море за рифомъ Фалстербо, т. е. за линіей нѣмецкихъ дозорныхъ судовъ. Кромѣ того, предполагалось выяснить, не имѣется ли прохода между продолжающимъ мысъ Фалстербо рифомъ и прилегающей къ нему банкой Хильдагрундъ, которая принуждала суда покидать территоріальныя воды Швеціи. Открытіе такого прохода, дало бы возможность судамъ, не покидая нейтральныхъ водъ, выходить въ Балтійское море и слѣдовать по нимъ до Ботническаго залива. Ввиду множества русскихъ и нѣмецкихъ минныхъ загражденій, прямой путь въ Финскій заливъ, и вообще къ русскимъ берегамъ исключался, во всякомъ случаѣ, для торговыхъ судовъ.

Для исполненія возложенной на него задачи, Б. получилъ паспортъ финскаго гражданина и, взявъ себѣ въ помощники служившаго въ финской лоціи финна, капитана торговаго флота, въ концѣ сентября 1914-го года, подъ видомъ туриста, поселился въ курортномъ мѣстечкѣ около Фалстербо. Здѣсь онъ нанялъ двухъ шведскихъ рыбаковъ, съ ихъ моторнымъ ботомъ и, подъ видомъ рыбной ловли, приступилъ къ работѣ. Дѣлая промѣры, ему приходилось сближаться с нѣмецкими сторожевыми судами, и, однажды, въ темнотѣ, когда боть находился на кромкѣ территоріальныхъ водъ, онъ подвергся преслѣдованію и обстрѣлу нѣмецкаго дозорнаго судна. Боть получилъ пробоину отъ маленькаго, къ счастью не разорвавшагося снаряда, и смогъ уйти, выбросившись на шведскій островокъ. Послѣ недѣли промѣрныхъ работъ, была выяснена возможность ночного прохода «Viper» черезъ Колгрундъ. Для этой цѣли были подготовлены свѣтовые сигналы и Б. составилъ инструкцію для прохода этимъ труднымъ фарватеромъ. Но, несмотря на настояніе адмирала Эссена и контръ-адмирала Канина, пароходъ всё же купленъ не былъ, ибо, Главное Управление Кораблестроенія нашло требуемую сумму, милліонъ рублей, включая страховку отъ военнаго риска, слишкомъ высокою.