

Председательство
7.60
К. М. М. М.

ТОРГОВЫЙ ФЛОТ

№ 10
ежемесячный морской
иллюстрированный
журнал



TORGOVY FLOT
illustrated monthly
merchant shipping
review

Moscow

1925

Leningrad

Наиболее дешевое, кратчайшее и срочное транспортирование грузов в Персию, Туркестан, Афганистан, Хиву, Бухару, Киркран и Азербайджан, только через

КАСПИЙСКОЕ МОРЕ

Производит перевозку пассажиров, багажа и грузов по морю в местном, в прямом водном Каспийско-Волжском и в прямом смешанном Волжско-Каспийско-Черноморско-Азовском железнодорожно—водном сообщениях во все города СССР.

Сеуда, Страхование, Складочное хранение, Транспортные и Таможенные экспедиторские операции.

КАСПИЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО

АГЕНТСТВА:
во всех портах Касп. моря, включая Персию и пристани р. Куры, в Баку и Царицыне, где производится продажа пассажирских билетов, прием и сдача грузов и все прочие транспортно-экспедиторские операции.

С 1-го Октября 1925 г. установлено новое расписание движения срочных товаро-пассажирских пароходов по следующим линиям Каспийского моря:

1. Баку—Красноводск и обратно—два раза в неделю.
2. Баку—Петровск—Ф. Александровск и обратно—один раз через 2 недели.
3. Баку—Ленкорань—П. Ильич—Аз, Астара и обратно—два раза в неделю.
4. Баку—Пахлеви (Энзели) и обратно—один раз в неделю.
5. Баку—Сальяны и обратно—один раз в неделю.
6. Баку—Красноводск—Чикишляр—Гассан—Кули—Бендер—Гязь—Мешедессер—Шахсувар—Пахлеви—Астара—Баку—два раза в неделю.
7. Баку—Астара—Пахлеви—Шахсувар—Мешедессер—Бендер—Гязь—Гассан—Кули—Чикишляр—Красноводск—Баку—два раза в месяц.

Московское Представительство: Ильинка, Богоявленский пер., 3.

Правление Каспийского Пароходства: Баку, ул. Джапаридзе, 5.

Телеграфный адрес во все города: „КАСПАР“.

ОКТАБРЬ 1925

СОБ

БИБЛИОТЕКА
Восточного
Музея
№ 1509

Агентство
в портах
Перевозки

1. Черное
2. Черное
3. Ленинг
4. Ленинг
5. Новорос
6. Между

Прие
Соедин.

Погр
тирован

СОВЕТСКИЙ ТОРГОВЫЙ — ФЛОТ —

Телеграфный адрес „СОВТОРГФЛОТ“

Правление: МОСКВА, Пятницкая, 37

Главные Конторы

Ленинград, наб. лейт. Шмидта, 11/2
Одесса, ул. Лассалю, 2
Архангельск, ул. Павлина Виноградова, 82
Владивостокская, — г. Владивосток

Главные Агентства

London, E. C. 3, 16, St. Hellens Place
Hamburg, 36 Stadthausbrücke, 13
Constantinople, Péra, Grande rue de Péra, Soviet han

Агентства во всех портах и крупных городах Союза С. С. Р. и за границей
в портах захода судов Совторгфлота.

Перевозка грузов между всеми портами Союза С. С. Р. и за границу.

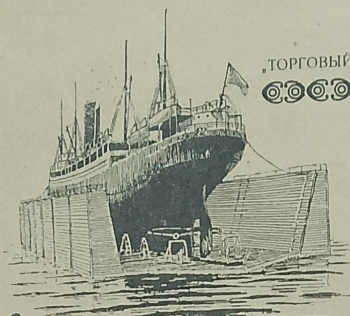
Срочные товаро-пассажирские линии

1. Черное море — Владивосток с заходом в промежуточные порты каждые 3 месяца.
 2. Черное море — Ленинград с заходом в промежуточные порты ежемесячно.
 3. Ленинград — Лондон еженедельно.
 4. Ленинград — Гамбург еженедельно.
 5. Новороссийск — Одесса — Яффа с заходом в промежуточные порты каждые 2 недели.
 6. Между всеми портами Союза С. С. Р.
- Прием грузов по прямым коносаментам между портами Союза С. С. Р. и Соедин. Штатами Сев. Америки.

Прямое железнодорожно-водное сообщение

Погрузка, выгрузка, хранение на собственных складах, страхование, экспортирование грузов.

БИБЛИОТЕКА
Центр. Подгруппы в П. С.
Имени В. М. Зайцева
№ 1504



ОКТАБРЬ 1925

ТОРГОВЫЙ ФЛОТ

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ

СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ТРЕСТ

ПРИНИМАЕТ ЗАКАЗЫ

По судостроению: на постройку и полный ремонт военных и коммерческих судов всех типов и тоннажа, как металлических, так и железобетонных с полным оборудованием и машинами.

На изготовление и ремонт отдельных частей судового оборудования и судовых машин—судовых котлов всех типов, машин поршневых и турбинных, паровых котельных установок, теплообменных аппаратов, паро-и водопроводов, арматуры для всех давлений, гребных, коленчатых и промежуточных валов, судовых винтов, рулевых, шпильевых, конденсационных и вентиляционных устройств, насосов, всех систем, помп, кипятильников, холодильников, опреснителей, пищевых котлов и судовой мебели. Такелажные работы.

По портовым оборудованьям: на постройку и ремонт всякого рода грузоподъемных и пловучих средств—в том числе доков пловучих и других буксиров, коллекторов, землечерпательных снарядов, лихтеров, понтонов, бон, баржей железных и бетонных, самоходных и несамоходных, береговых и пловучих кранов, шлюзовых устройств, устройства транспортеров и элеваторов, шлюпок деревянных всякого назначения.

Для фабрик и заводов: паровые котлы новейших систем всех размеров с пароперегревателями, сварными жаровыми трубами и механическими цепными топками. Паровые машины и турбины всех систем мощностью до 30.000 сил. Лебедки, краны, пресса, молота, насосы всех систем, резервуары, баки, цистерны, газо-паро-водопроводная и котельная арматура, паро-водопроводные установки. Бессемеровское литье стальное, чугунное литье, медные отливки из обыкновенной бронзы и бронзы высокого сопротивления. Специальное огнестойкое и кислотоупорное литье. Поковки всякого рода.

Для строений: канализационные чугунные фановые трубы и фасонные к ним части (тройники, ревизии, отводы, сифоны и проч.). Свинцовые трубы тонкие и толстостенные. Промывные баки для клозетов с полным прибором. Горшки „Инодоро“, краны, трапы, раковины, люки, крышки для колодцев, котлы „Стребеля“ для отопления.

Изделия из ковкого чугуна: соединительные части для газо-паро-водопроводов (фиттинги), гаечные ключи, детали текстильных станков, детали электромашин, сельскохозяйственные машины и орудия по чертежам, моделям и образцам как единичные, так и массового характера. Звенья и цепи „Эверта“, Ваткинсона и др. и зубчатые колеса для этих цепей.

Баббит: разных марок паровозный, вагонный, автомобильный и др. с гарантией состава.

С ТРЕБОВАНИЯМИ ОБРАЩАТЬСЯ

В ПРАВЛЕНИЕ:

Ленинград, пр. 25 Октября, 44
Тел. № 563-51, 563-52, 567-32, 585-02

В ОТДЕЛЕНИЕ:

Москва, Свердловская пл. (б. Театральн.), 2/7
Тел. № 175-24 и 358-52

Адрес для телеграмм: „СУДОТРЕСТ“

БАЛТИЙСКАЯ ГЛАВНАЯ КОНТОРА СОВТОРГФЛОТА

Морское грузовое пароходное сообщение между Ленинградом и портами Европы на 23 морских судах, имеющих высший класс, с общей грузоподъемностью свыше 75.000 тон.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ СРОЧНОЕ ПАРОВОДНОЕ СООБЩЕНИЕ

по линиям: **ЛЕНИНГРАД - ЛОНДОН,**
== с заходом в Гольтенау, ==

ОБСЛУЖИВАЕТСЯ ПЕРВОКЛАСНЫМИ БЫСТРОХОДНЫМИ ТОВАРО-ПАС-
САЖИРСКИМИ ПАРОВОДАМИ С ПОЛНЫМ КОМФОРТОМ ДЛЯ ПАС-
САЖИРОВ. ИМЕЮТСЯ РЕФРИЖЕРАТОРЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СКОРО-
ПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ.

ЛЕНИНГРАД - ГАМБУРГ == обслуживается ==
грузовыми пароходами.

**Транспортно - экспедиторские
и стивидорные операции.**

Буксирование судов в Ленинградском порту.

Адрес Главной Конторы:

Ленинград, Вас. Остр., Набережная Лейтенанта Шмидта, д. № 11.
Телефоны №№ 543-19 и 564-05 коммутатор, 548-15 и 543-18 Коммерческая часть.

Для телеграмм: Ленинград, „СОВТОРГФЛОТ“.

ОКТАБРЬ 1925

ТОРГОВЫЙ ФЛОТ

Н. К. П. С.

Северо-Западное Государственное Речное Пароходство
УПРАВЛЕНИЕ ФАБРИК

„КРАСНЫЙ ВОДНИК“

Бывш. КЕБКЕ

г. ЛЕНИНГРАД, ул. Герцена, 37. Телефоны: 543-67, 568-46, 504-65

Телеграфный адрес: „Ленинград Красвод“

Текущие счета:

В Госбанке № 5861. В Промбанке № 1650. В Коммунбанке № 2638.

ФАБРИКИ

I-я: Смоленская речка 5-7-9.
Тел. 225-47 и 625-47.

II-я: Бармалева улица, 37.
Тел. 104-02.

Спасательных снарядов,

Флагов,

Гребных, Парусных, Складных, Спасательных шлюпок,

Лыж,

Палаток,

Ангар для аэропланов,

Парусов,

Кранцев, Тентов, Брезентов и др. такелажных изделий,

Складной мебели для судов и палаток,

Водонепроницаемых тканей для технических
и химических целей,

Спец- и прозодежды,

Штормового и Форменного платья,

Изоляции паропроводов и пароводяных котлов.

По вызовам на места, для производства изоляционных работ и оборудо-
вания судов такелажем, командировются опытные специалисты.

Фабрика принимает на себя ПОЛНУЮ ГАРАНТИЮ за аккуратность
и прочность исполнения.

Все справки и сведения высылаются по первому требованию.

№ 10 ОКТЯБРЬ

РЕДАКЦИЯ: ЛЕНИНГРАДСКАЯ
EDITORIAL OFFICE

Я приехал с
родного комисс
Парижского по
ник кладется н
ствлению зада
флота.

Зачем нужен
Потому что он
нашей внешней
восстановления
ствии собствен
ная торговля с
товаров мы пер
вые хлеб, лес,
вать только де
зим же мы эти
странных судах
иностранных с
расстройства эк
вой войны и
тицы на торг
фрахты пока е
через 3—5 лет
вление; союзы,
цев воспользую

Единственно
странным судо
дание своим то

Р.3636(4)

ТОРГОВЫЙ ФЛОТ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ

ГОД ИЗДАНИЯ ТРЕТИЙ

№ 10 ОКТЯБРЬ 1925

ТОРГОВЫЙ ФЛОТ

№ 10 OCTOBER 1925

РЕДАКЦИЯ: ЛЕНИНГРАД, УЛ. ПЕСТЕЛЯ, 14.
EDITORIAL OFFICES: PESTEL ST. 14

ТЕЛ. 543-33.

ТЕЛЕГРАФНЫЙ АДРЕС: «МОРЕ»
TELEGRAMS «MORE, Leningrad»

МОСКОВСКАЯ КОНТОРА: МОСКВА, ПЯТИЦКАЯ, 37. СОВТОРГФЛОТ

Речь Наркомвнешторга Л. Б. Красина 25 октября 1925 г.

на спуске первых советских лесовозов со станса Балзанова

Я приехал сюда, чтобы передать Вам привет Народного комиссариата внешней торговли и нашего Парижского полпредства. В этот всесоюзный праздник складется начало громадного плана по осуществлению задачи создания Советского торгового флота.

Зачем нужен нам Советский торговый флот? Потому что он является основным условием успеха нашей внешней торговли, могучим рычагом для восстановления нашего хозяйства. Но при отсутствии собственного торгового флота наша внешняя торговля становится под угрозу. Большинство товаров мы перевозим морем, так как наши дешевые хлеб, лес, нефть, масло и пр. могут выдерживать только дешевую морскую перевозку. Перевозим же мы эти товары не на наших, а на иностранных судах, что ставит нас в зависимость от иностранных судовладельцев. Вследствие общего расстройств экономических отношений после мировой войны и вызванной этим острой безработицы на торговых судах—заграничные морские фрахты пока еще стоят на довоенном уровне. Но через 3—5 лет на мировом рынке наступит оживление; союзы, картели иностранных судовладельцев воспользуются им—мы должны быть начеку.

Единственной возможностью противостоять иностранным судовладельцам является для нас—обладание своим торговым флотом. Чтобы сделаться

господином положения на фрахтовом рынке, достаточно иметь на главнейших перевозочных линиях свой кулак в виде десятков и сотен судов для массовых перевозок каждого рода грузов. Централизованный способ действий против наиболее слабого места вражеского фронта—«свой кулак»—имеет громадную важность; метод единства действий путем создания 4—5 групп судов по основным грузам обеспечит нам исключительную конъюнктуру между другими пароходствами и даст требуемый успех.

Новые суда, только что окунувшиеся в воды честной советской реки Невы,—начало большой программы постройки судов для перевозки леса, хлеба, нефти и т. д. Мы должны создать мощный единый государственный флот—флоту же по отдельным хозяйственным организациям не должно быть места, потому что такое дробление относительно слабого флота нецелесообразно.

Возможно, что вследствие необходимости скорее обеспечить нашу внешнюю торговлю достаточным флотом—кроме постройки судов на нашем Балтийском и других советских заводах придется заказать некоторые суда за границей. Но передача таких заказов за границу и ущерб нашим заводам—никоим образом не будет.

Ура в честь рабочих, создавших эти прекрасные пароходы!



25-ое октября 1925 года

October 25th 1925

25-го Октября Ленинградский пролетариат праздновал новую победу на хозяйственном фронте. В этот день с территории Балтийского Судостроительного завода спущены два первых судна Советского коммерческого флота, построенных мощными усилиями трудящихся названного завода.

Этим знаменательным актом, имеющим глубокое политическое значение, подводится твердое основание под крупную отрасль социалистической промышленности. Страна, богатая различного рода природными богатствами, так долго бывшая в экономической кабале, наконец, выходит на широкую дорогу хозяйственного строительства. Созданием мощного коммерческого флота мы окончательно закрепим за собой не только преобладание в наших береговых морях, но и устраним всякие опасности прорыва монополии внешней торговли со стороны иностранного капитала.

Несмотря на то, что наша страна, по преимуществу земледельческая, всегда крайне нуждалась в дешевом водном сообщении с иностранным рынком для установления необходимого товарооборота с границей, царское правительство не уделяло внимания делу развития хозяйственной жизни страны, ставя во главу угла империалистические цели (в дореволюционное время производилась постройка преимущественно военных судов).

Кроме того, некоторые консервативные круги дореволюционной русской общественности доказывали отсутствие надобности для России, как страны континентальной, в морских путях для международной торговли и, следовательно, в торговом флоте.

Не таково стремление Рабоче-Крестьянского государства.

Усиленный темп развития нашего хозяйства с каждым днем все с большей наглядностью убеждает нас в необходимости создания мощного коммерческого флота.

Интересы развития нашего народного хозяйства требуют его постройки, и наш Советский Союз поставил твердую задачу иметь этот флот.

За последние годы, шаг за шагом, социалистическое хозяйство движется вперед. Бурный хозяйственный подъем находит свое дальнейшее развитие в международном товарообмене. В соответствии с этим наш экспортно-импортный план непрерывно стремится к увеличению. В этом году обороты Внешторга увеличиваются в 2—2½ раза против прошлого года. Если в прошлом году обороты Внешторга выражались в миллиард рублей, то в текущем году наш экспортно-импортный план рассчитан на сумму около 2½ миллиардов рублей. Интересы сельского хозяйства требуют вывоза избытков сельскохозяйственных продуктов. Интересы промышленности требуют привоза необходимого оборудования и проч.

Из этого видно, какую роль должен играть коммерческий флот.

Совершенно ясно, что в последующие годы вместе с ростом нашего хозяйства наши экспортно-импортные возможности будут увеличиваться в такой же степени. Если общий импортный тоннаж по всему нашему Союзу на 1925-26 г. исчисляется в 10,5 милл. тонн, то в 1926-27 г. он пред-

положен в 11,8 милл. тонн., а в 1927-28 г. потребность в тоннаже имеется в виду около 13,3 милл. тонн.

Исходя из вышеизложенных задач, Судостроительный Трест прежде всего должен был все свои предприятия перевести с военного судостроения, приспособив их к постройке коммерческих судов. Это обстоятельство не могло не отразиться на деятельности наших заводов и верфей, тем не менее общими усилиями трудящихся мы с этой задачей вполне справились.

В 1923 г. нагрузка предприятий Судотреста доходила только до 24% по сравнению с довоенной, а в 1924/25 г. до 37%. В текущем году по утвержденной программе нагрузка наших предприятий должна быть около 81%. Перспективы 1926/27 года являются еще оптимистичнее, согласно за-проектированной программе в этом году: предполагается нагрузить заводы до 175%. Но на этих успехах Судостроительный Трест не думает останавливаться. Наши задачи заключаются не только в том, чтобы построить мощные торговые суда, но и в том, чтобы выпустить суда по качеству не хуже и по стоимости не дороже Западно-Европейских капиталистических предприятий.

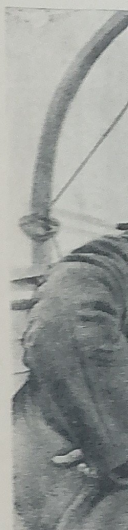
В этом направлении в настоящее время нами ведется большая подготовительная работа по рационализации производства. Одновременно Трестом командирована группа инженеров, во главе с Директором Балтийского Завода, за границу для ознакомления с новейшей техникой и постановкой судостроения в странах Западной Европы.

По пятилетней программе в текущем году коэффициент вздорожания установлен в 1,5, а в 1928/29 г. вздорожание рассчитано минимальное в 1,1. Расчет производился осторожно, при начале нашей судостроительной деятельности и при наличии той производственной обстановки, которая в то время только еще закладывалась. Достижения минувшего года дают основания думать, что вздорожание будет изжито в более короткий срок. Мы не только быстро изживем дороговизну и, таким образом, станем в уровень с Европейской техникой, но у нас есть все данные, как строителей Социалистического хозяйства, обогнать достижения капиталистической техники.

Работой Трест обеспечен. Количество получаемых им заказов с каждым годом увеличивается. Если в 1923/24 г. заказов было только на 11.428 тыс. рублей и преимущественно ремонтного характера, то в 1924/25 г. заказов принято было на 41.000 тыс. рублей при программе работ в 20.231 тыс. рублей, в текущем операционном 1925/26 году программа построена уже на 46.483 тыс. рублей, а в 1926/27 г. она запроектирована на 63.605 тыс. рублей.

Сопоставляя эти данные, мы видим, с каким широчайшим размахом наше Рабоче-Крестьянское Правительство подошло к разрешению проблемы восстановления коммерческого флота. Общими усилиями рабочих масс и технического персонала, при правильном руководстве хозяйственных органов, намеченная программа по судостроению будет выполнена в срок.

Г. А. Абрамов



П. М. Фрунзе и
из Балтики в Я.

25 октября
Заводе состо-
первых двух
вых двух лес-
торгфлотом 2
ственно залож-

Торжествен-
что эти лесос-
строительным
чало планиро-
флота СССР.

Судостроит-
26 года на в-
зывается следу-

Вслед за
освобождением
плано будет

следующей се-
с соседнего
спущены два

на освобожде-
два судна то-
мие лесовоза

на их стапел-
первоклассн-
Черноморско-

которых, по-
вается разра-
скому Судос-

причем на ст-
кладки еще

На Север-
будут спуще-
виrop-пассажи-
для срочной



м.м. Фрунзе и Селянский на п.х. Совторгфлота „Желябов“ по пути из Батума в Ялту в 1924 г. (с оригинал. фотогр. нашего сотрудника)

с.с. Frunze and Seliansky on board S. S. „Sheliaboff“

Первые советские лесовозы

Our Timber Traders

25 октября на Балтийском Судостроительном Заводе состоялся торжественный спуск на воду первых двух судов торгового флота СССР — первых двух лесовозов из числа 4-х, заказанных Совторгфлотом 24 ноября прошлого года и торжественно заложенных 24 января этого года.

Торжественность закладки и спуска обозначает, что эти лесовозы являются не случайным судостроительным заказом: она знаменует собою начало планомерного возрождения как торгового флота СССР, так и торгового судостроения СССР.

Судостроительная деятельность текущего 1925/26 года на наших северных заводах характеризуется следующими данными.

Вслед за спуском первых двух лесовозов на освободившихся стапелях немедленно приступлено будет к закладке таких же двух лесовозов следующей серии. Через месяц (еще до доставки) — с соседнего стапеля Балтийского завода будут спущены два других ныне строящихся лесовоза и на освобожденном стапеле вновь заложены еще два судна того же типа. Эти четыре закладываемые лесовоза весной будут спущены на воду, а на их стапелях подлежат закладке еще два больших первоклассных товаро-пассажирских теплохода для Черноморской Крымско-Кавказской линии, проект которых, по заданию Совторгфлота, уже заканчивается разработкой в Центральном Бюро по Морскому Судостроению при Правлении Судотреста, причем на стапелях будет оставлено место для закладки еще двух лесовозов последующей серии.

На Северной (Путиловской) Верфи весной же будут спущены на воду два ныне строящихся товаро-пассажирских рефрижераторных теплохода для срочной линии — Ленинград — Лондон для пе-

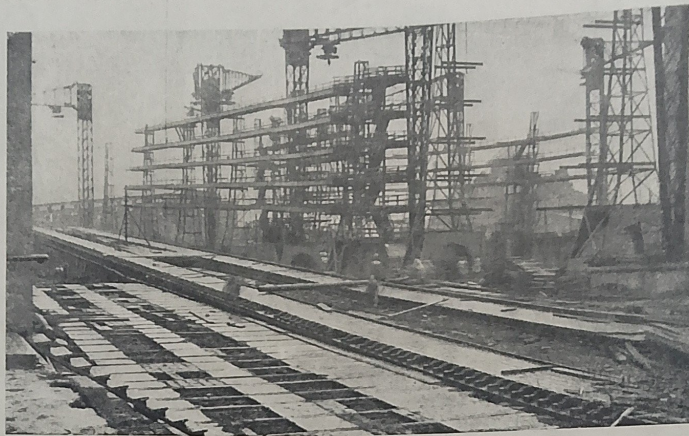
ревозки пассажиров и скоропортящихся продуктов (преимущественно масла и яиц). На освободившихся стапелях немедленно же будут заложены два таких же теплохода, срок спуска которых назначен осенью с тем, чтобы освободить эти два стапеля для постройки на них лесовозных судов увеличенных размеров последующей серии программы 1926/27 года. Одновременно, летом 1926 года, как только закончена будет достройка третьего и четвертого стапелей Северной верфи, на одном из них будет заложен пятый рефрижераторный теплоход того же типа.

Кроме того, в начале 1926 года будут заложены еще шесть больших буксиров для Каспийского моря для усиления пропускной способности Каспийского рейдового флота по нефтеперевозкам.

Этим перечнем исчерпывается плановая судостроительная деятельность северных заводов в 1925/26 г., а одновременно заготавливается программа дальнейшего развертывания судостроения на 1926/27 год.

Мы видим, как постепенно, но довольно решительно, приступает СССР к развертыванию своего торгового судостроения, при чем обращает на себя внимание особая забота об обеспечении тоннажем лесных перевозок. К постройке лесовозов приступлено в первую очередь. Их было сразу заказано 4 парохода (ныне спускаемых), затем еще 4 закладываются вновь на Балтийском заводе и один на Севастопольском заводе; итого, 9 однотипных судов первой очереди.

Надобность в столь усиленном судостроении и особенно в лесных пароходах ясна из хода развития нашей промышленности и торговли, характеризующего, например, следующими данными.



Место закладки первых советских судов
в январе 1925 г.

First Soviet Ships Laid down, January 1925

I. Процент восстановления (к довоенному) ¹⁾:

	Промышлен- ность	Сельское хозяйство	Внешняя торговля
1921/22 г.	27,7	47,2	11,6
1922/23	36,1	64,6	9,7
1923/24	47,0	69,9	21,1
1924/25	70,3	71,3	24,2
1925/26	93,5	89,2	44,0

Мы видим, что если промышленность и хозяйство уже почти восстановлены (около 90%), то внешняя торговля начинает крупными скачками (24%—44%...) нагонять, а потому, естественно, торговый флот, который обслуживает внешнюю торговлю, необходимо готовить, при-
наравливаясь к росту торговли, долженствующей в ближайшие годы достигнуть довоенных норм.

II. Рост отдельных отраслей промышленности (в процентах к довоенным нормам) ²⁾:

	1921/22	1922/23	1923/24	1924/25
Рудная промышленность . . .	3,6	7,4	14,7	24,8
Металлич. промышлен.	14,6	22,2	30,5	47,7
Каменно-угольная пр.	42,0	45,8	61,7	66,2
Текстильная пром.	25,5	32,8	41,7	69,9
Нефтяная промышл.	50,2	56,6	65,1	71,2
Бумажная	14,8	26,8	44,0	74,5
Химическая	27,3	41,5	48,0	79,7
Кожевенная	34,0	48,8	51,6	62,9
Средний процент	23,0	31,7	40,4	70,0

К сожалению, в этой таблице отсутствуют указания на рост лесной промышленности, о которой нам придется судить только по росту экспорта.

Остановимся на росте экспорта Белого и Балтийского морей, откуда, главным образом, идет экспорт леса, при чем в отношении Балтийского моря возьмем только Ленинградский порт, так как экспорт местного леса из Риги—Либавы и прочих Прибалтийских портов России от нас отпал.

¹⁾ „Ленинградская Правда“.— Сентябрь 1925 г.

²⁾ „Промышленность СССР, ее достижения и задачи“ — Ф. Дзержинский, 1925 г.

Экспорт Белого моря характеризуется следующими данными:

	1913 год.	1924 год.	%
	В тысячах тонн.		
Хлеб	17.000	40.278	—
Лес	1.170.000	609.913	52
Деготь и смола	19.100	5.858	—
Прочие грузы	292.100	238.955	—
Всего	1.498.100	894.994	60

Экспорт Ленинградского Торгового Порта ¹⁾ выражен в следующих данных:

	В тысячах тонн.					%
	1913 г.	1921 г.	1922 г.	1923 г.	1924 г.	
Лесн. материалы	1.714.600	25.947	165.067	355.740	498.126	29,3
Хлеб	617.060	—	—	386.723	35.321	5
Жмыхи	89.100	—	—	39.803	21.694	24,4
Масло	16.100	—	—	2.274	16.093	100
Яйца	37.850	—	—	2.490	9.440	25
Нефтян. продукты	64.060	—	—	—	—	0
Лен. Пакля	1.150	4.298	37.055	12.500	15.768	1,371
Лом металла	3.080	1.573	61.786	17.817	1	0
Пушнина	570	46	—	396	408	71,7
Прочие грузы	106.430	2.719	22.846	13.392	21.207	20
Итого	2.650.000	34.583	286.754	832.463	636.695	24
В %	100	1,3	10,8	31,5	24	—

¹⁾ Составлено по данным отчета Ленинградского Торгового Порта за 1924 год.

Из этих данных
леса составлял
статью Белого
экспорт леса з

Экспорт леса Бел
Балтийского мо

Экспорт л

По Белому морю

По Балтийск. мор

А всего

Эти цифр
стром росте
год. Мы вид
близок к до
составляет п

А между
стро расту
а именно в

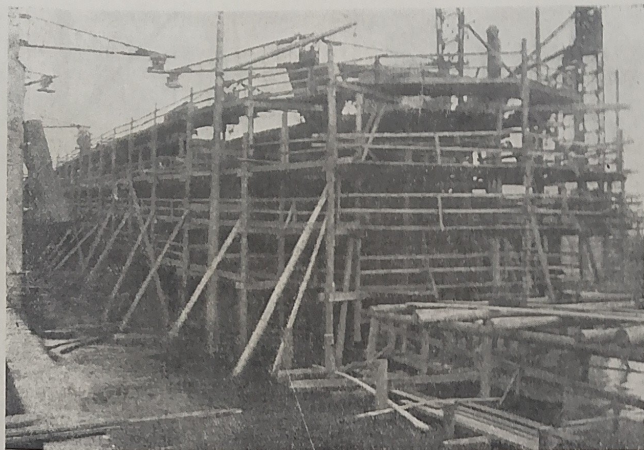
Из Белого моря
Из Балтийского

Вс

Очевидно
леса до 1.74
нашего флот
лее. Особо
море.

Отсутств
в достаточ
экспортных
ствие лесов

¹⁾ За 1924



То же самое место в сентябре 1925 г.

Same Place, Sept. 1925

Из этих двух таблиц мы видим, что экспорт леса составлял и составляет главную экспортную статью Белого и Балтийского морей. Суммируя экспорт леса этих морей, мы получим:

	1913 г.	1924 г.
Экспорт леса Белого и Балтийского морей	2.884.000 тонн	1.108.039 тонн или 38,4%
Экспорт леса по плану на 1924,25 год ¹⁾ :		
По Белому морю	1.092.000 т. против 1.170.000 т. 1913 года или 93,3%	
По Балтийск. морю	656.000 т. против 1.714.600 т. 1913 года или 38,2%	
А всего	1.748.000 т. против 2.884.000 т. 1913 года или 60,6%	

Эти цифры свидетельствуют о чрезвычайно быстром росте лесозэкспорта, особенно за последний год. Мы видим, что по Белому морю экспорт уже близок к довоенному (93,3%), а по обоим морям составляет почти $\frac{2}{3}$ довоенного.

А между тем участие нашего флота в этой быстро растущей работе чрезвычайно незначительно, а именно в 1924 году:

	Перевезено.	На судах Совторгфлота.	%/о
	Всего.		
Из Белого моря	609.913 т.	11.275 т.	1,9
Из Балтийского моря	498.126 т.	132.656 т.	26,6
Всего	1.108.039 т.	143.931 т.	13,0

Очевидно, что в 1925 году при росте экспорта леса до 1.748.000 т. и отсутствии усиления состава нашего флота процент его работы упадет еще более. Особо слабая работа наблюдается в Белом море.

Отсутствие у нас торговых судов, способных в достаточной мере принять участие в наших экспортных операциях вообще, и особенно отсутствие лесовозных судов, способных влиять на ход

лесоэкспортных операций, составляющих главную сущность морской торговли нашего севера, заставляют нас с особым вниманием отнестись к своевременному созданию потребного количества судов этого типа.

Выше мы отметили, что в течение наступившего 1925/26 года в постройке будет 9 судов чистой грузоподъемностью по 3.100 тонн каждый или всего 27.900 тонн, каковые суда при 5 рейсах в течение навигации смогут перебросить 139.500 тонн.

Но этого, конечно, недостаточно.

Программой, приведенной в № 5—6 „Торгового Флота“, к постройке намечен нижеследующий тоннаж для лесных перевозок:

15 больших лесовозов по 5.000 т. каждый всего	75.000 т.
45 средних	3.100 139.500 .
15 малых	2.100 31.500 .
Итого	246.000 т.

Всего 75 судов в 246.000 тонн чистой грузоподъемности, каковые суда при тех же 5 рейсах в среднем в течение навигации смогут перебросить 1.230.000 тонн леса, что от нормы 1913 года — 2.884.000 тонн — составит 42,7%.

Такое участие нашего флота в этих ответственных по своему масштабу морских торговых операциях даст нашему флоту удельный вес, достаточный, чтобы принять участие в управлении лесным фрахтовым рынком, а нашей лесной торговле тот мост, по которому она сможет перекинуть свои торговые операции с нашей территории (фоб) на мировой лесной рынок (сиф), войти в непосредственный контакт с оптовыми и розничными потребителями нашего леса, минуя луты перекупщиков, заинтересованных в покупке его у нас на условиях фоб, при которых они налагают на нашу торговлю громадные комиссионные накладные расходы, посягающие прибыль лесной промышленности СССР.

¹⁾ За отсутствием еще отчетных цифр — приводим плановые.

В. Черкасов



Спуск. Начало. Судно коснулось воды

Launch, 1-st Phase

В новый операционный год

Business Prospects for 1926

(Итоги и перспективы Судотреста)

Общее положение Судотреста в минувшем 1924/25-м операционном году резко делится на две половины, весьма отличные одна от другой. Так, в первой половине 1924/25-го операционного года все работы Судотреста прошли под знаком неопределенности, что зависело от следующих причин:

а) вопрос о большой судостроительной программе находился только в стадии обсуждения,

б) положение Невского завода было совершенно неопределенно, в виду предполагавшегося перевода его на состояние активной консервации,

в) Балтийский завод только что поступил на баланс Треста, и значение его для общей производственной и финансово-коммерческой деятельности объединения еще не успело выявиться,

г) не была выяснена возможность ликвидации (порядок и средства) последствий наводнения 23-го сентября 1924 г. и

д) общее финансовое положение Треста было настолько тяжело, вследствие недостатка оборотных средств, что Трест вынужден был допустить протест его векселей, каковой был снят Госбанком лишь 13-го января 1925 г.

Однако, во второй половине 1924/25 г., вследствие получения заказов на 6 коммерческих судов, заказов Металлосиндиката, Текстильмашины, Глав-

хлопка, Н. К. П. С. и др. и, главное, утверждения 5-ти—летней судостроительной программы, работа Судотреста резко выравнялась, и в настоящее время есть все основания полагать, что положение Судотреста к 1926/1927 операционному году станет во всех отношениях более, чем удовлетворительным. В виду этого минувший операционный год именно по своей неопределенности является крайне показательным в истории развития Судотреста, и то обстоятельство, что даже такой год не сбил планомерной работы объединения, достаточно говорит в пользу его жизнеспособности.

Объем программы Судотреста на 1924/1925 г. не определился вследствие отсутствия соответственных данных; в настоящее время еще нет возможности судить о % выполнения Судотрестом заданной ему программы, но по сумме стоимости выпуска его изделий за год можно уже заключить, что % выполнения программы будет равен примерно 103, т.е. фактически программа 1924/1925 г. будет выполнена в такой же мере, как и программа 1923/24 г. Что касается нового операционного года, то объем программы на 1925/1926 г. предположен в сумме 46.483.000 руб. черв., каковая сумма превышает программу 1924/25 г. на 117 %.

В части же коммерческого судостроения следует отметить, что по этой отрасли производства

ФУНДАМЕНТАЛЬНАЯ
БИБЛИОТЕКА
Виктор Политехникум В. П. С.
имени В. М. Зайцева

Судотр
в сумм
в сумм
бетонн
червон
1924/19

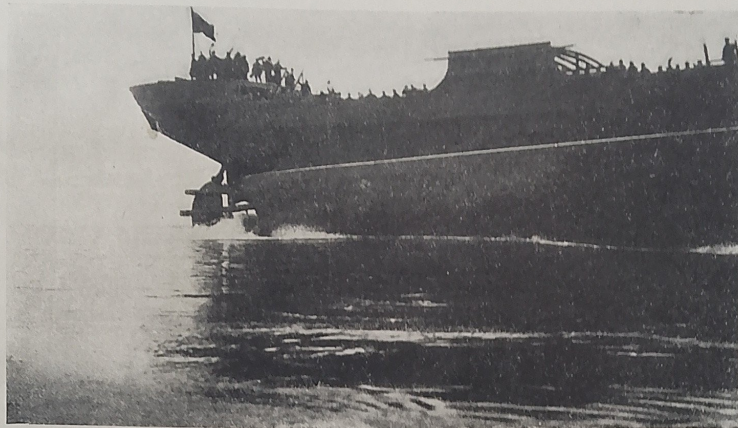
Воор
по суд
Судотр
строите
судостр
(на сум
програ
черв.),
грамм
против

Неп
ся к св
нию“,—
тере по
заказо
состав
а заказ
в 1924.

Уве
треста
к увел
Судотр
руб. (6
руб. в
та взд
ной ст
довоен
должно
нем ра
увелич
какова
военно
и г) к
лах, то

Пр
статис
рублей

ФУНДАМЕНТАЛЬНАЯ
БИБЛИОТЕКА
Инж.-политехникум В. И. С.
Имени В. И. Зайцева



Спуск. Вторая фаза

Launch, 2-nd Phase

Судотреста программа 1924/1925 г. определилась в сумме 7.063.000 руб., а программа 1925/26 г. уже в сумме 19.106.000 руб. и 2.175.000 р. (по железобетонному судостроению), всего в сумме 21.281.000 р. червонных, т.е. в 3 раза больше, чем программа 1924/1925 г.

Вообще, теперь с получением твердых заказов по судостроению интересно то, что программа Судотреста в 1925/26 г. становится более „судо-строительной“, чем в 1924/25 г. В 1925/26-м году судостроение составит уже 71,3%, всей программы (на сумму 31.395.000 руб. черв.), вместо 61% программы 1924/25 года (на сумму 12.392.000 р. черв.), вследствие чего „прочей продукцией“ программа Судотреста будет загружена на 28,7% против 39%, истекающего операционного года.

Непрерывное стремление Судотреста обратиться к своей прямой специальности, — „судостроению“, — находит себе отражение и в общем характере портфеля заказов Треста. Так, в портфеле заказов на 1925/26 год заказы по судостроению составляют уже 77% против 68% в 1924/25 году, а заказы на прочую продукцию 23% вместо 32% в 1924/25.

Увеличение производственной программы Судотреста в свою очередь неминуемо приведет: а) к увеличению количества продукции, необходимой Судотресту „со стороны“ на сумму 4.992.000 черв. руб. (6.624.600 черв. руб. против 1.632.000 черв. руб. в 1924/25 г.), б) к уменьшению коэффициента вздорожания изделий, т.е. отношения продажной стоимости продукции в червонных рублях к довоенной в 1925/26 операционном году, каковое должно понизиться на всех заводах Треста и в среднем равняться 1,6 против 1,7 текущего года, в) к увеличению коммерческой нагрузки заводов Треста, каковая в 1925/26 г. должна составить 81% довоенной их нагрузки, против 37% 1924/25 года, и г) к увеличению потребности Треста в материалах, топливе и электро-энергии в 1925/26 году.

Предположенная сумма расходов Треста на эти статьи в 1925/26-м году составляет 17.091.000 черв. рублей против 8.090.000 черв. рублей 1924/25 г.

Наибольшие суммы расхода падают, конечно, на наиболее мощные заводы Судотреста — Балтвод (6.744.000 руб.) и Северную верфи (5.509.000 р.).

Вследствие обстоятельств, сопровождавших его работу в первой половине 1924/25 г., Судотрест свою коммерческую деятельность в 1924/25 операционном году заканчивает с убытком в сумме 628.000 руб. черв., каковой получается по заводам Невскому и Северной Верфи вследствие недостаточной нагрузки и низких цен по централизованным и децентрализованным заказам НКПС по первому и расходов по непредвиденным работам и низких цен по некоторым заказам такой же категории по второму.

Однако 1925/26-й операционный год Судотрест предполагает уже закончить с прибылью в сумме 863.700 руб. черв., — главным образом, за счет заводов Невского (получающего достаточную нагрузку) и „Красного судостроителя“, предполагаемая прибыль по которому, вследствие разности предполагаемых продажной цены продукции и ее себестоимостью, ожидается в более или менее значительной сумме.

Следует при этом отметить, что общая сумма финансовой прибыли Треста в 1925/26 году могла значительно превысить сумму в 863.700 черв. руб., если бы Трест не считал необходимым производство в 1925/26 году обширных заготовок материалов по заводам Балтводу и Северной Верфи, — которые вследствие этого в 1926/27 году, по фактической реализации их продукции, должны дать прибыль.

Обращаясь к вопросу о рабочей силе на заводах Судотреста, следует отметить, что общее количество работающих на действующих заводах Треста непрерывно возрастает. Так, на 1-ое октября 1924/25 г. на действующих заводах Треста состояло 8.225 человек. К 1-му октября 1925/26 г. это число увеличилось по Тресту больше чем на 50%, и в настоящее время на указанных заводах всего работает 13.200 чел.

Наибольшее увеличение имело место на Балтийском заводе (59,3%), наименьшее — на заводе



Спуск. Третья фаза—момент всплывания

Launch, 3-rd Phase

Спуск. На плаву

„Вперед“ (2,9%). В 1925/26 г. предполагается в среднем увеличение по Тресту числа рабочих на 46% и числа служащих на 54% против числа их на 1-е октября 1924 г.

%отношение служащих ко всем рабочим в 1924/25 г. составило 15%. В 1925/26 г. означенное отношение предположено понизить до 14,4%, каковое понижение будет достигнуто не сокращением числа служащих, а явится следствием увеличения числа рабочих.

Имея в виду необходимость соответственного количества квалифицированной рабочей силы для выполнения 5-летней судостроительной программы, Трест учел полную потребность в дополнительной квалифицированной рабочей силе на 1925/26 г. и последующие 1926/27, 1927/28 и 1928/29 г.г. и принял с своей стороны ряд соответствующих мер к заблаговременной подготовке необходимой квалифицированной рабочей силы (надлежащая постановка обучения в фабзавучах, расширение бригадного ученичества в цехах, выдвиженчество и др.).

Чрезвычайно серьезное значение принял в Судотресте и вопрос о производительности труда. Здесь заслуживает значительного внимания то обстоятельство, что установившаяся в 1924/25 г. тенденция к непрерывному возрастанию производительности труда одного рабочего находит себе подтверждение и в сопоставлении на 1925/26 г. Так, в 1924/25 г. выработка на одного рабочего исчисляется по Балтводу в 66%, по Северной Верфи в 63% и по Невскому в 76% от довоенной, а на 1925/26 год по тем же заводам в 83, 82 и 83% довоенной, что в %-ом отношении к производительности труда в 1924/25 г. дает увеличение: для

Балтвода на 26%, для Северной Верфи на 31% и для Невского завода на 9%.

Повышение производительности одного рабочего в свою очередь весьма ярко отражается на выработке заводов Треста. Так, в % к 1-му октября 1924/25 г. выработка действующих заводов Треста на 1-е сентября 1924/25 г. увеличилось на 102,5%, т.е. в рублях 1.995.400 чер. руб. вместо 985.600 р. в октябре 1924 г.

При этом следует отметить, что вообще производительность заводов растет интенсивнее увеличения числа рабочих, и рост производительности заводов опередил рост числа их рабочих в среднем по Тресту на 59%.

Что же касается заработной платы, то таковая для производственных и вспомогательных рабочих имеет тенденцию к повышению и к 1-му сентября 1924/25 г. возросла в среднем на 14,1% сравнительно с таковой же на 1-е октября 1924 года.

Увеличение программы 1925/26 г. несомненно вызовет еще большее ее увеличение, и в 1925/26 году таковое предположено на 20% выше сравнительно с 1924/25 г.

Минувший операционный год характеризуется еще одним чрезвычайно важным фактором деятельности Судотреста. Это—выступление его на путь планомерного развертывания строительно-ремонтных работ.

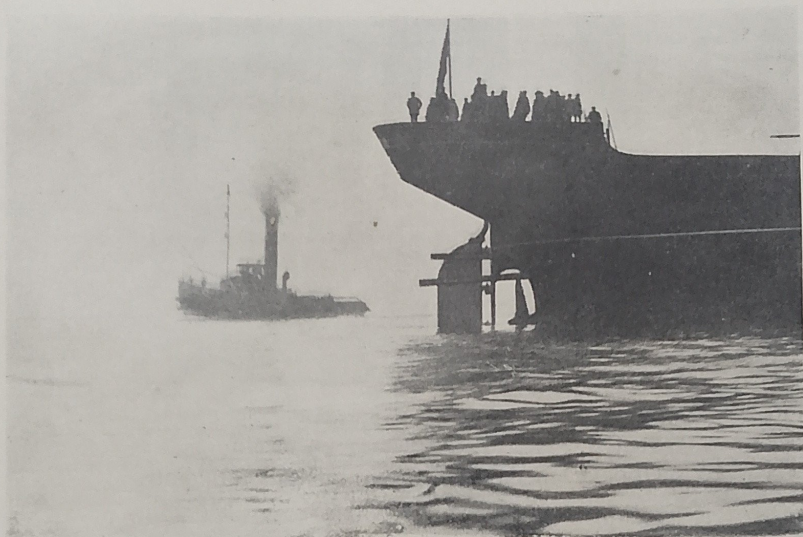
С начала существования Треста и соответственно развитию судостроения, строительно-ремонтные работы и работы по оборудованию, естественно, постепенно выходят из стадии разрозненного и случайного удовлетворения текущих потребностей и вырастают в проблему восстановления

ния основного ка... соответственных о... давало возможнос... ятельность в этом... новых работ по... димость срочного... требностей восст... базу.

Однако кратки... в распоряжении... пения, позднее утв... давало возможнос... ятельность в этом... новых работ по... димость срочного... требностей восст... базу.

Тем не менее... возможности, и... строительно-рем... 2.727.401 р. 04 к... на строительно... ремонт оборудо...

Программа ст... бот по ремонту... дусматривает как...



Спуск. На плаву

Launch Afloat

ния основного капитала Треста. Но отсутствие соответственных отпусков и оборотных средств не давало возможность Тресту развернуть свою деятельность в этом направлении, и только начало новых работ по судостроению вызвало необходимость срочного удовлетворения основных потребностей восстановления заводов на твердую базу.

Однако краткий период времени, имевшийся в распоряжении Судотреста, финансовые затруднения, позднее утверждение программы на 1924/25 г. и запоздалое ассигнование кредитов не позволили выполнить работы в предположенном объеме, вследствие чего ряд вопиющих нужд заводов все-же остался пока не покрытым периодически намеченным планом и должен перейти на предстоящий 1925/26 операционный год.

Тем не менее Трестом были использованы все возможности, и в 1924/25 г. фактический объем строительно-ремонтных работ определен в сумме 2.727.401 р. 04 коп., из коих 1.632.079 р. 90 коп. на строительные работы, а 995.321 р. 14 коп. на ремонт оборудования.

Программа строительно-ремонтных работ и работ по ремонту оборудования на 1925/26 г. предусматривает как оставшиеся неудовлетворенными

потребности заводов за истекшее время за недостатком кредитов, так и новые работы, связанные с общим восстановлением состояния заводов и с неотложными нуждами по расширению производства на основании производственной программы 1925/26 г.

Общая программа таких работ в 1925/26 г. исчислена в сумме 3.600.000 р.

28/29-го марта 1925 г. состоялась Парт-Производственная Конференция Судотреста. Приняв резолюцию означенной конференции в основание своей деятельности по управлению и организации Судотреста, Правление в настоящее время может с удовлетворением отметить, что постановления резолюции конференции проведены им в жизнь уже в значительной их части.

При этом неисполненные части резолюции Парт-Производственной Конференции остались непроведенными в жизнь не по воле Правления, а вследствие существенно изменившихся условий производственной жизни Треста (утверждение 5-летней программы) неопределенности его положения в 1-й половине минувшего операционного года, а равно и недостатка оборотных средств.

Г. А. Абрамов



Экскурсия моряков
и х. „Карл Либкнехт“
в Греции



Внутри руин Парфенона в Акрополе

An Excursion of So-
viet Seamen to Greece

The Ruins of the Parthenon

Проект реформы построения тарифов на перевозки в смешанных железнодорожно-морских сообщениях

A Project of the Tariff Reform for the Carriage of Goods by Sea and Land

(Доклад С. В. Родзевича в Совете Съездов Промышленности 9-го октября 1925 года)

Прежде чем перейти к изложению сущности предлагаемой мною реформы в системе тарифов, ныне применяемых к смешанным железнодорожно-морским перевозкам, я позволю себе вспомнить некоторые этапы из пережитой нами истории развития железнодорожных тарифов.

Мне, как бывшему железнодорожнику, хорошо памятен еще период восьмидесятых годов до образования железнодорожного департамента при Министерстве Финансов (в 1889 году), когда каждая отдельная дорога устанавливала свои собственные тарифы и когда при перевозке грузов на протяжении нескольких железных дорог приходилось складывать тарифные ставки отдельных входящих в это сообщение дорог. Кроме того, были отдельные явные, а иногда и тайные, соглашения между некоторыми железными дорогами, и в общем тарифное дело на железнодорожной сети было до чрезвычайности сложно, запутано и хаотично, и от такого положения страдала и промышленность и самые железные дороги. Такому положению был положен конец с образованием, по инициативе С. Ю. Витте, железнодорожного департамента, ставшего на путь общего регулирования железнодорожных тарифов и создавшего общую для всей сети Российских жел. дорог схему тарифов, в виде целого ряда тарифных дифференциалов, которые вынуждены были признать все без исключения, и казенные и частные, железные дороги.

Что же, по существу, такое признание применения одних и тех же дифференциалов для всей сети жел. дорог означало?

А означало это вот что.

Это было не что иное, как согласие всех железных дорог на применение такого принципа, по которому все железные дороги, участвующие в пере-

возке определенного груза, давали свое согласие на то, что в том случае, когда груз, пройдя путь следования на протяжении этих дорог, затем продолжал еще следовать дальше по дороге, к ним примыкающей, они немедленно понижали свою тарифную ставку на всем своем протяжении, и, таким образом, чем большее число дорог принимало участие в перевозке и чем дальше груз следовал, тем ниже становилась пудовая тарифная ставка для всех дорог, начиная с первой дороги, принявшей груз к перевозке. Таким образом, благодаря блестящей мысли создателя этой новой тарифной системы, сразу в общеперском масштабе было достигнуто то, что с таким трудом давалось, когда для прямых тарифов требовалось сложное и так трудно достигаемое соглашение между многими заинтересованными дорогами, причем отказ одной дороги часто разрушал весь замысел. Чрезвычайно важно отметить, каким путем Департамент железных дорог заставил все частные железные дороги подчиниться и добился их согласия на снижение своих пудовых ставок, несмотря на то, что некоторым дорогам это было невыгодно и что юридически они по своим договорам с правительством имели возможность не признать такого требования со стороны Департамента жел. дорог. В действительности такая дорога, заявившая отказ, нашлась, и отказ ее был принят Департаментом, немедленно заготовившим объявление, что в изъятие из общего правила к грузам, следующим по данной дороге, прямые дифференциальные тарифы не применяются. Насколько мне помнится, заявившая протест дорога, еще раньше чем появилось в печати объявление Департамента, взяла свой отказ обратно и подчинилась порядку, принятому для всей сети. И это совершенно понятно, ибо неприменение к одной

ОКТАБРЬ 1925

определенной дифференциала бы дороги всех т направились в обход данного применения об верстной ставк путь более де для современн это — колосса выигрыш для значительное Теперь для ж ботающих в т азбука, давно однако я пом споров и рази

Ныне при сообщениях те же, и тепе применяются для всех без лях, и весьма доизменения. сохранен, но Это произош мися после в сах рентабел высить тариф кое повышени перевозках н большие расо лись. Это и ференцию та ции между влениями эт так как, во ковые диффе цилы выдер расстояние с чем за мены нжение пуд

Совершен смешанных В этом случ лось крайне ках, можно прямо за вия. И это

Дело в т сившиеся н начинает уч братья, т. е. возке дорог ные ставки, ного пути с желают и дополнител не железна которое он ментом и н обяваны бы ни груз в лезным до

Что же до порта на корот исчисляется проследова ротком

определенной дороге принципа развернутого дифференциала было бы равносильно лишению этой дороги всех транзитных грузов, которые неизбежно направлялись бы кружным, более длинным, путем в обход данной дороги, так как допускаемое при применении общего дифференциала снижение пудоверстной ставки делало бы этот более длинный путь более дешевым. Результат идеи С. Ю. Витте для современников этой реформы хорошо памятен: это — колоссальное развитие перевозок, громадный выигрыш для промышленности и одновременно значительное поднятие доходности сети жел. дорог. Теперь для железнодорожного дела, для ныне работающих в тарифном деле специалистов все это — азбука, давно общепризнанная и не оспариваемая, однако я помню, как много по этому поводу было споров и разногласий.

Ныне применяемые в железнодорожных прямых сообщениях принципы прямых тарифов остались те же, и теперь тоже на всей сети жел. дорог СССР применяются дифференциальные тарифы, общие для всех без исключения дорог. Однако в деталях, и весьма существенных деталях, произошли видоизменения. Принцип дифференциации не только сохранен, но он еще и в значительной мере усилен. Это произошло потому, что в связи с изменившимися после войны условиями пришлось в интересах рентабельности железных дорог несколько повысить тарифные ставки на перевозку грузов. Такое повышение было сделано, главным образом, при перевозках на короткое расстояние, ставки же на большие расстояния большей частью не повышались. Это и создало более резко выраженную дифференциацию тарифов. На взаимной конкуренции между отдельными железнодорожными направлениями это ни в какой мере отразиться не могло, так как, во первых, все дороги применяли одинаковые дифференциалы и, во вторых, все дифференциалы выдерживают тот принцип, что за большее расстояние общая провозная плата всегда больше, чем за меньшее расстояние, несмотря на резкое понижение пудоверстной ставки.

Совершенно иначе это сказалось на тарифах смешанных железнодорожно-морских сообщений. В этом случае изменение дифференциалов отразилось крайне неблагоприятно на подобных перевозках, можно сказать, создав непреодолимые прямо запретительные для них условия. И это вполне понятно.

Дело в том, что железные дороги, давно согласившиеся на то, что как только лишняя дорога начинает участвовать в перевозках, то все ее собраты, т. е. другие участвующие в той же перевозке дороги, немедленно снижают свои пудоверстные ставки, вследствие прибавления дополнительного пути следования, ни в каком случае не желают идти на такую же жертву, если дополнительным участником в перевозке является не железная дорога, а мореходное предприятие, которое они, почему-то, считают чуждым себе элементом и не желают дать ту скидку, которую они обязаны были бы дать, если бы на этом расстоянии груз вез паровоз и вагоны, а не чуждый железным дорогам морской корабль.

Что же получается? Груз следует до моря или до порта передачи на море по железной дороге на коротком расстоянии. Поэтому тариф исчисляется по весьма высокой пудоверстной ставке; проследовав затем по морю, груз опять на коротком расстоянии попадает на железную

дорогу, и за все протяжение по железной дороге взимается настолько высокая пудоверстная ставка, что для морской перевозки нет возможности установить приемлемую ставку, чтобы отвлечь груз от кружного железнодорожного направления, где применяется пониженная пудоверстная ставка по общему дифференциалу.

Конкретных примеров такого рода было приведено не мало, когда этот вопрос по инициативе еще Госторгфлота был возбужден на Тарифном Съезде и в Тарифном Комитете. Таких примеров можно было бы привести еще очень много, но думаю, что в этом нет никакой надобности, так как и без того очевидно, что в данном случае морской путь оказывается в совершенно аналогичном положении с той железной дорогой, которая в 1889 году отказывалась от применения на своем протяжении общего дифференциального тарифа и должна была убедиться, что это равносильно потере всех своих транзитных грузов. Существенная разница заключается лишь в том, что указанная дорога по своему желанию попадала в такое положение, в данном же случае морской транспорт, как участник прямого сообщения, является жертвой железных дорог, сговорившихся не допускать в отношении морского пути той скидки, которую они применяют в сообщении со всеми железными дорогами, участниками этого же сообщения, вследствие чего грузы идут большей частью кружным железнодорожным путем, минуя более короткий путь с участием морской перевозки. Наилучшим доказательством этого служит тот факт, что действующий уже в течение нескольких лет тариф прямого смешанного сообщения Черноморско-Азовского не дал развития перевозок в этом сообщении; грузов, следующих в этом сообщении ничтожное количество, и нет основания рассчитывать на скольконибудь серьезное их развитие.

Как же помочь этому горю? Лекарство напрашивается само собою. Не ясно ли, что железные дороги, приглашая Советский Государственный Торговый Флот к участию в прямой смешанной перевозке, должны включать его в число участников перевозки на одинаковых, равных правах со всеми другими участниками данного сообщения, — иными словами, не отказывать Совторгфлоту в снижении своих пудоверстных ставок при удлинении на протяжении морской перевозки общего пути следования, как это ими делается, когда к перевозке присоединяется протяжение новой железной дороги.

Тогда не могло бы быть такого явления, что протяжение на 1000 и более верст, оказывается, оплачивается дешевле, несмотря на то, что при более коротком протяжении участником перевозки является мореходное предприятие, предоставляющее дешевые провозные платы.

Как я указывал, Госторгфлот еще в 1923 году предлагал применять в смешанных железнодорожно-морских сообщениях за общее протяжение железнодорожное и морское ставку развернутого железнодорожного дифференциала с распределением этого тарифа между участниками перевозки по известному способу, при чем для моря предполагалось дать условное сниженное тарифное расстояние. Это вполне удовлетворило бы интересы промышленности, исключало бы возможность кружных направлений и в общегосударственном масштабе давало бы несомненную экономию

„ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

в расходовании транспортных потенциальных сил, так как грузы следовали бы в кратчайших направлениях и не совершали бы лишних круговых пробогов.

Это предложение показало железным дорогам посягательством на их карман в пользу кармана пароходства, и хотя представители многих железных дорог стали на сторону предложения Совторгфлота, все же это предложение не собрало большинства: было 8 голосов за и 10 против. Повидимому, главным препятствием к принятию предложения Госторгфлота было опасение, что морской флот получал бы свою долю из общей тарифной ставки по развернутому дифференциалу и что, таким образом, на его долю могла бы в некоторых случаях прийти плата больше того морского фрахта, который ныне взимается в его пользу, и эту лишнюю плату в пользу пароходства железнодорожники считали бы как бы скрытой платой железных дорог в кассу пароходства. Хотя с точки зрения общих интересов дела такие соображения едва ли могут считаться заслуживающими серьезного внимания и, во всяком случае, не могут играть решающей роли, однако, если именно подобные расчеты были причиной отказа от меры в общегосударственном смысле вполне целесообразной и приемлемой, то мне кажется, что это препятствие легко устранить, видоизменив прежнее предложение Госторгфлота. А именно можно предложить такой порядок, при котором доли мореходного предприятия не будут получаться из общей ставки, а будут даваться независимо и в тех пониженных нормах, в каких они взимаются в настоящее время с тем лишь, чтобы участвующие в смешанных перевозках железные дороги исчисляли свою ставку с килограмма-километра (пудоверсты), исходя из общего расстояния перевозки, включая в это расстояние и морской путь следования в виде согласенных с железными дорогами тарифных расстояний. Само собой разумеется, что эта килограммно-километровая ставка должна для каждой дороги-участницы помножаться на действительно пройденное по этой дороге грузом расстояние. Ставка же за морские протяжения будет прибавляться особо в пользу участвующего в перевозке мореходного предприятия. При этой системе не может быть речи о том, чтобы какие бы то ни было доли причитающейся жел. дорогам суммы попадали пароходству или обратно. Здесь мы достигнем лишь необходимого снижения железнодорожных ставок для того, чтобы сделать возможными несомненно более выгодные и целесообразные с общегосударственной точки зрения смешанные железнодорожно-водные перевозки взамен круговых, чисто железнодорожных.

Мне остается еще только ответить на вопрос, не произойдет ли при этом в общем некоторой потери для железных дорог. Должен оговориться, что если бы даже потеря и оказалась, то тако-

вая, нет сомнения, с избытком покрывалась бы выгодой, какая от этого получилась бы для промышленности и морского транспорта. Однако можно думать, что и железные дороги, если иметь в виду всю их сеть, не потеряли бы, так как то, что было бы потеряно дорогами, лишившимися перевозок, выиграли бы другие дороги, примыкающие к морю, которые приобрели бы новые для себя перевозки.

Здесь я должен обратиться к тому изжитому и давнему прошлому, о котором я говорил вначале. В период самостоятельной тарифной политики отдельных железных дорог были весьма многочисленные случаи, когда более предприимчивыми железными дорогами вследствие искусно конструированных тарифов, а большею частью путем тайных рефакций, удавалось привлекать грузы на кружной путь, и груз вместо того, чтобы следовать на расстояние нескольких сот верст, следовал на тысячу и более верст.

Выручка от этого железных дорог в общем могла не уменьшаться и даже быть больше, но в смысле общего железнодорожного хозяйства это было явной нелепостью.

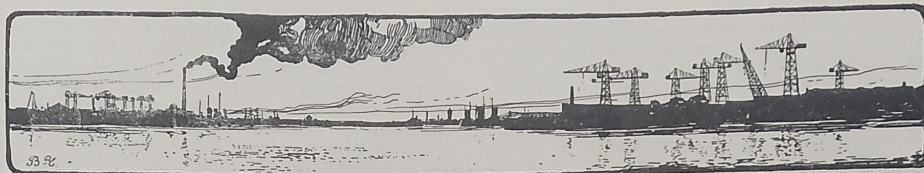
То же и в данном случае, кружное железнодорожное направление могло существовать только в силу весьма пониженной ставки существующего дифференциала, в большинстве случаев едва покрывающей собственные эксплуатационные расходы ж. дорог. Высокие же ставки до морских портов для данного груза были номинальны, так как груз шел в кружном направлении.

При применении предложенной мною ставки груз будет идти хотя и по ставке несколько ниже прежней, установленной для данного сообщения, фактически не применявшейся и существовавшей лишь номинально, но за то по ставке значительно выше той, по которой этот же груз шел в кружном направлении, и, таким образом, железные дороги вместо прежней низкой ставки, не покрывавшей, или еле-еле покрывавшей собственные расходы дорог, получают выручку хотя в абсолютной цифре, быть может, и меньшую, но зато значительно превышающую собственные эксплуатационные расходы дороги. В результате доходность или, вернее, чистая прибыль железных дорог может только увеличиться, не говоря о том, что одновременно на этом выигрывает и Советский Торговый Флот и промышленность СССР.

Мне думается, что только отсутствие общегосударственного подхода или же неправильно понятые интересы железных дорог могут препятствовать принятию данного предложения, которое, несомненно, может возродить потоки перевозок в смешанных железнодорожно-морских сообщениях и оживить промышленность наших окраин, чрезвычайно заинтересованных в удобном и дешевом транспорте.

С. Родзевич





Проблемы торгового мореплавания

Problems of the Commercial Shipping

Энергичная кампания, развернувшаяся с 1920 г. в С.-А. С. Ш. по вопросу о торговом мореплавании, является ярким показателем тех изменений во взглядах на роль морского транспорта, которые произошли со времени мировой войны в странах, пользовавшихся до того, по преимуществу, иностранным тоннажем.

Характерно то, что наиболее ярко эта тенденция выявилась в странах антиподах—высоко-капиталистической Америке и аграрной, по характеру внешней торговли, Советской России.

И там и здесь почти одновременно и совершенно четко поставлен и разрешается уже вопрос о необходимости возить свои грузы на собственных судах, если не полностью, то в определенном процентном отношении, позволяющем влиять на мировые фрахтовые ставки.

В данной статье нет необходимости вновь возвращаться к выяснению предпосылок, определяющих необходимость создания собственного флота—ясность их определяется самим фактом утверждения нашей судостроительной программы и видна из той формулировки, которую дал Л. Б. Красин на митинге при спуске лесовозов.*)

Гораздо важнее теперь для нас установить причины, препятствовавшие в довоенное время развитию торговых флотов в этих двух странах.

Несмотря на то, что обе страны громадную долю своей внешней торговли осуществляли морским путем, через который в Штатах проходило в экспорте 91% и в импорте 94%, всех грузов (у нас около $\frac{2}{3}$), им приходилось при перевозках пользоваться, главным образом, иностранным тоннажем.

Расходы по фрагованию этого тоннажа для России определялись суммой до 150 мил. руб., а для С.-Штатов до 300 мил. долларов ежегодно.

Это были те величины, которые, при наличии собственного флота, могли бы стать его заработком, а для страны в целом явились бы активной статьей расчетного баланса.

В обстановке частно-правовых форм внешней торговли и при возможности конкуренции флотов других стран в перевозках указанные суммы могли попасть в карман национальных арматоров только в случае предложения ими более выгодных фрахтовых ставок, что, в свою очередь, обуславливается стоимостью эксплуатации тоннажа.

Это условие для Штатов было как раз невыполнимым.

Проводя строго протекционную систему, С. Штаты не допускали конкуренции в судостроении и

разрешали подъем американского флага только на судах, построенных на национальных верфях.

Это монопольное положение американских верфей создавало безвыходное положение для американского мореплавания благодаря высокой стоимости, по которой суда могли на них строиться.

Если в каботаже, включая сюда и область Великих Озер, высота фрахтов на перевозки не имела значения за отсутствием конкурентов, и потому здесь могли эксплуатироваться и дорогие суда национальной постройки, то в заграничных сообщениях, где фрахты нормируются международной биржей, дороговизна судов собственной постройки предопределяла и самую возможность их эксплуатации на этих путях.

Кроме высокой стоимости судов в постройке, и эксплуатация их в Америке обходится гораздо дороже, чем судов европейских.

Так, Spears (The story of the American merchant marine) приводит пример стоимости эксплуатации 10 американских пароходов по 2.200 тонн и 12 пароходов шведских того же тоннажа, из которого видно, что строительная стоимость первых определялась по 140.000 долларов за каждый, а вторых по 90.000 долларов. 12 шведских судов были предложены в тайм-чартер по 2.900 долларов в месяц, с возможностью для арматора получить чистой прибыли 1.000 долларов ежемесячно на судне, в то время как месячное содержание американского судна определялось в 4.050 долларов.

Это положение сохранилось и до сего времени. Fairplay, за февраль текущего года, приводит сравнительные данные о стоимости содержания экипажа судна в 8.800 тонн, указывающие на неблагоприятное положение американского судна.

	Американское.	Английское.	Норвежское.
Число экипажа	41 чел.	39	42
Месячное содержание	3.466 дол.	1.782 дол.	1.110 дол.

Эта особенность в эксплуатации судов не могла привлекать даже предприимчивый американский капитал, так как для него сфера деятельности на обычных грузовых путях была явно невыгодна и не сулила сколько-нибудь благоприятных перспектив.

Исключение до некоторой степени представляли срочные линии и нефтяные перевозки, где торговый флот с большой медлительностью и внедрялся.

Россия не знала системы запретов покупки судов за границей и до последнего времени перед войной разрешала беспопыльный ввоз судов из-за границы, что ставило русских арматоров в одинаковые условия с заграничными.

*) См. „Речь Наркомвнешторга Л. Б. Красина“ (стр. 371).

„ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

Высота эксплуатационных расходов наших судов, работавших на внешних рынках, не превосходила расходов иностранных судов и только в обществах типа РОПИГ, с громоздким бюрократическим аппаратом, они были выше.

Наша судостроительная промышленность, целиком заполненная военным судостроением, только в последнее время стала проявлять интерес к торговому судостроению и добилась введения судостроительных премий, правда, почти не используя нового закона. Все это создавало совершенно иные условия для развития русского торгового флота, чем в Америке, и если бы не молодость русского капитализма и слабость, благодаря этому, свободных капиталов, находивших более лакомые куски на суше, то, конечно, темп развития русского флота был бы иной.

Но и то развитие, которое происходило у нас, нельзя назвать слабым; наоборот, флот развивался достаточно энергично для того, чтобы заполнить за короткий срок (с середины 70 г.г.) каботаж и перейти затем на международные пути.

Из сравнения количества грузов, перевезенных на наших судах в заграничных сообщениях в 1896 и 1913 г. видно, что за это время перевозки возросли с 98,5 мил. пудов до 165,4 мил. пуд., т. е. на 68,9%, в то время, как общий грузооборот внешней торговли возрос с 1.115 мил. пуд. до 1.681 мил. пуд., т. е. на 50%.

Таким образом, флот не только не отстал от роста перевозок, но и значительно увеличил долю своего участия, вытесняя иностранные суда.

Сравнение развития американского и русского торговых флотов приводит нас к выводу, что для нормального течения процесса необходимо, помимо общих условий, определяемых экономикой стран, наличие соответствующей благоприятной политики со стороны органов правительства, так как без этого даже такой подвижный и предприимчивый капитал, каким является капитал американский—и тот не может оживить посаженный под колпак жесткого протекционизма организм торгового флота.

Конечно, эта неблагоприятная обстановка может быть улучшена путем введения судостроительных и поимильных премий, о чем в Америке и говорят теперь, но это все-таки паллиатив.

Пример развития американского флота, особенно в его первых стадиях, поучителен для нас в том отношении, что погоня за протекционизмом, при слабо развитых формах металлопромышленности, способна создать такие же невозможные условия для развития, какие мы видели у американцев.

Повторение этой ошибки чревато большими последствиями, которые для нас очевидны теперь, после того, как принятие судостроительной программы раскрыло сущность экономических и политических выгод, связанных с наличием собственного флота—это отказ от положения колониальной зависимости, в которой находилась царская Россия, отказ тем более необходимый, что он имеет своей предпосылкой монополию внешней торговли.

Но это освобождение пока что формальное, а не фактическое, так как без торгового флота, этого орудия внешней торговли, оно еще не может быть активным.

Американская внешняя торговля уже теперь имеет возможность использовать свой флот в раз-

мере 32—36%, в то время, как мы наметили, при выполнении 5-летнего плана, только 25%, в среднем.

Американцев достигнутая величина не удовлетворяет, и они говорят о необходимости создания таких условий, при которых собственный флот мог бы перевозить «большую часть грузов, направляемых в отечественные порты и вывозимых из них». К намеченной нами доле участия мы приблизимся лишь по окончании судостроительной программы, а пока что при нашем современном слабом флоте и его состоянии, грозящем выходом из строя и его состоянии, этот процент весьма мал и не премногих единиц, этот процент весьма мал и не превышает в среднем 5—8%, в ближайшие же годы, с развитием экспорта, понизится и еще более и сведется к совсем ничтожной величине.

Все это заставляет искать необходимый выход не только в целях немедленного удовлетворения тоннажного голода, но и в целях устранения тех последствий, которые грозят нашему флоту в случае проведения жесткой запретиельно-протекционной системы судостроения.

Конечно, последствия этой системы в условиях нашего хозяйства должны до некоторой степени отличаться от ее последствий в условиях частного-капиталистического хозяйства Америки и могут быть устранены путем зачета разницы строительной стоимости заграничной и у нас, в виде судостроительной премии верфям ВСНХ, оставляя в основном капитале Совторгфлота только стоимость постройки за границей.

Но этого мало—в настоящее время наши верфи не могут удовлетворить нужды в тоннаже и из-за отсутствия материалов и из-за недостатка стапелей.

Та доля участия, которая отводится нашему торговому флоту в перевозках—100%, в каботаже и 25% в заграничных сношениях—ниже того, что имеет американский флот, и мы, следовательно, можем безбоязненно и, не затрагивая распределенные по верфям заказы на пять лет, увеличить этот процент за счет заграничных заказов.

Эта возможность базируется и на тех выгодах, какие такой выход за границу для нас представляет—прежде всего, получение долгосрочного кредита до 10 лет, который при существующей безработице заграничных верфей получить вполне возможно, затем—получение заграничных образцов, построенных по последнему слову техники, будет для наших заводов крайне полезным, так как опыта в торговом судостроении у нас было крайне мало.

А прежде всего это, конечно, возможность срочного покрытия наших текущих нужд в тоннаже, которые мы собственными средствами удовлетворить в течение 5—6 лет не сможем.

Осознанная проблема и ясно поставленная цель может быть достигнута только путем применения действительных в данной обстановке средств.

Опыт Америки показывает нам, что эти средства капиталисты, несмотря на всю их практическую, не всегда умеют рационально выбирать, отчего и осуществление цели происходит с большим замедлением.

Наши средства для осуществления поставленной задачи должны состоять из возможностей наших заводов и использования заграничного рынка.

И. Сергеев



Музей Торгового Мореплавания и Портов СССР

Museum of Merchant Shipping and Ports

11 октября с. г. открылся для посетителей новый Музей Торгового Мореплавания и Портов СССР, находящийся в Ленинграде.

По тому горячему сочувствию, которым приветствовали Музей собравшиеся на его открытие представители науки и ведомств, можно заключить, что учреждение нового Музея является и своевременным и нужным.

Действительно, в цепи мероприятий, которые предприняты Совправительством для создания торгового флота, не доставало весьма важного звена: связи с наукой и популяризации морской идеи в широких массах населения. Этим целям будет служить и уже служит новый Музей.

Для того, чтобы строить новое, нужно иметь перед своими глазами образцы прошлого. Для того, чтобы понять и почувствовать современное, необходимо проследить эволюцию исторического развития того прошлого, из которого выросло настоящее.

Вполне понятно поэтому, что Музей Торгового Мореплавания прежде всего свое внимание направил на историческую сторону развития торгового флота. В стенах Музея собрана значительная коллекция моделей коммерческих судов различных эпох, до сего времени украшавших кабинеты различных учреждений и частных лиц или попросту валявшихся по чердакам и кладовым. Коллекции блоков от самого большого размера, употреблявшихся раньше в парусном флоте, до самого маленького, коллекции гаков, юферсов, якорей, различных предметов мореходного обихода дополняют исторический отдел Музея. Уже в том заключается большая заслуга Музея, что в переходный момент после революции, когда многое погибает бесследно, очень быстро теряется и разрушается, он сумел собрать и сохранить для будущего потомства весьма ценные предметы мореплавания, оставшиеся нам от старого строя.

Начавшееся торговое судостроение должно дать богатый материал „Судостроительному Отделу Музея“. Уже и сейчас происходят целые дискуссии по поводу различных деталей нового судостроения, например: каково должно быть внутреннее устройство советских пароходов? какие материалы лучше всего употреблять в том или другом случае? какими новейшими приборами следует снабдить наши пароходы? и т. д. В этом же отделе будет демонстрироваться и судоремонт (плавучие доки, мастерские, электросварка) и образцы судового снабжения. При наличии в Ленинграде крупного центра коммерческого судостроения, надо думать, этот отдел будет очень богат. Пока он еще закрыт для посетителей.

Не менее важным является „Портовый Отдел“. Здесь представлены модели торговых портов

(Одесский, Новороссийский, Таганрогский и др.) — землечерпательных снарядов, пакгаузов, разгрузочных приспособлений и т. д. Портовому Отделу предстоит создать полную картину постепенного развития и современного оборудования советских торговых портов.

Очень интересен зарождающийся „Экспортно-Импортный Отдел“ (с точки зрения мореплавателя, его правильнее было бы назвать „грузовым“). Здесь представлены образцы предметов нашего экспорта и импорта и способы их упаковки. Оказывается, например, что экспортные спички имеют совсем другую, своеобразную упаковку, специально приуроченную к требованиям заграничного рынка. Лес за границу идет только определенных сортов и размеров. Экспортное масло требует особенно много хлопот для своего экспорта за границу: нужна строго определенная тара, вагоны-ледники, береговые холодильники, пароходы — рефрижераторы, различные щупы, термометры, термографы и т. д. для определения температуры масла в различные моменты экспорта. Насколько нам известно, этот отдел является единственным в своем роде учреждением в СССР, и ему, несомненно, принадлежит большая будущность.

Как известно, Ленинград весьма подвержен наводнениям. Вполне понятно, что Музей поспешил отдать им свою дань, позаботившись в первую очередь организовать „Отдел спасания на водах“.

Для такой многоводной страны, как СССР, это дело чрезвычайной важности. Судя по газетным сведениям, у нас тонет ежегодно до 10.000 человек. Между тем дело спасания у нас до сих пор находится в каком-то неопределенном ненормальном состоянии. Никаких систематических мер для борьбы с несчастиями на водах у нас до сих пор не предпринимается. Музей, демонстрируя свои богатые коллекции, указывающие на целый ряд весьма реальных способов спасания людей на водах, тем самым будирует этот важный вопрос.

В зачаточном состоянии, к сожалению, находится освещение вопроса о спасании судов и грузов, тогда как это дело за последнее время у нас начинает развиваться, и мы уже начинаем приобретать некоторый опыт. Достаточно вспомнить подъем „Народовольца“ и „Эльбурса“. Будем надеяться, что судоподъемные организации сами позаботятся об освещении в Музее своей деятельности.

„Отдел физической географии моря и методов кораблевождения“ рисует ту стихию, среди которой протекает деятельность торгового флота. Здесь собран целый ряд экспонатов по океанографии и метеорологии. Представлена гидро-метеорологическая служба, играющая такую важную роль в работе моряка благодаря своим штормо-

„ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

вым предостережениям и предсказаниям погоды. Здесь же сосредоточено все то, что касается гидрографии и кораблевождения: навигационные инструменты, морские карты, модели маяков, ограждений опасностей и т. д. Здесь же предполагается устроить судовую радиостанцию.

В организационной схеме Музея намечены еще и другие, пока еще не открытые п/отделы, рисующие условия, сопровождающие деятельность торгового флота: 1) п/отдел мореходного образования (мореходн. учебн. заведения, учебные корабли), 2) морской санитарии, 3) морского спорта, 4) морских промыслов и 5) морских курортов.

Музей с большими трудностями была собрана также и богатая библиотека, заключающая в себе уже до 11.000 различных морских изданий, в числе коих имеются весьма ценные редкие экземпляры.

Деятельность Музея однако не ограничивается вышеописанным собиранием и систематизацией «мертвого» инвентаря. Деятельность Музея базируется также и на живом слове и печатных трудах. Музеем организуются лекции научно-популярного характера, сопровождаемые световыми картинками или кинематографическими фильмами. Эти демонстрации производятся не только в стенах Музея, но также и в различных пунктах города. Так, фильм «Карская экспедиция» в сопровождении доклада демонстрировалась в кинематографах «Сплендид Палас», «Унион» и в Народном доме (величайшая в Ленинграде аудитория).

Помимо популярных лекций, Музеем органи-
зуются также и чисто научные доклады. Эти до-
клады обыкновенно заслушиваются на расширен-
ных заседаниях Совета Музея.

Для собирания экспонатов и производства различных научных изысканий Музеем даются определенные поручения своим научным сотрудникам, совершающим научные экспедиции и командировки от других научных учреждений. Так что без особых затрат Музей обогащается новыми коллекциями и научными материалами.

В своей научной работе Музей вплотную подошел к необходимости организации при Музее Научно-Исследовательского Института. Наше молодое еще не имеющее достаточного опыта, Советское торговое мореплавание крайне нуждается в подобного рода научной исследователь-

ской работе. При пачившемся массовом коммерческом судостроении необходимо весьма осторожно подходить к разрешению тех или иных проблем. И прежде чем к разрешению желательно бывает получить компетентное заключение научного учреждения, основанное на самых последних данных. Так, например, когда Совторгфлоту понадобилось заказать за границей рефрижераторное оборудование для своих судов, в Совете Музея был заслушан на 3-х пароходов, доклад проф. Беляева, эту тему (об изоляции) доклад проф. Беляева, который дал возможность техническим работникам Совторгфлота легко ориентироваться в этом вопросе. Подобные вопросы возникают на каждом шагу, и только их систематическое научное освещение может предотвратить наши хозорганы от тех или иных грубых ошибок.

Таким образом, в деятельности Музея Торгового Мореплавания и Портов мы можем наблюдать 3 момента: а) — собирание в своих отделах предметов, рисующих картину исторического развития торгового мореплавания в СССР, б) — научное исследование условий и методов, необходимых для дальнейшего успешного развития советского торгового мореплавания, в) — популяризация среди широких масс населения идеи о необходимости для СССР торгового флота и распространение о нем необходимейших сведений.

После почти трехлетних мытарств Музей Торгового Мореплавания, наконец, стал на твердые ноги. Он занимает прекрасное здание, обширные и светлые помещения которого специально приспособлены для нужд Му-

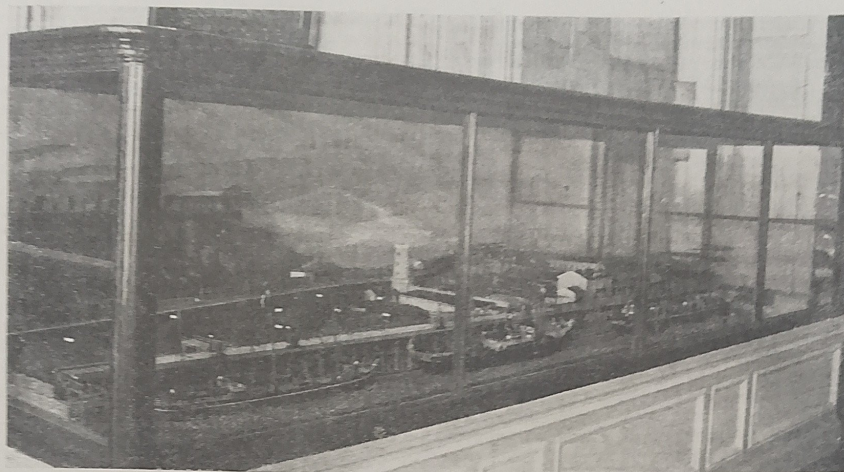
Вокруг Музея сплотились лучшие научные силы СССР в области торгового мореплавания и портостроения. Совнарком оказал свое покровительство Музею, издав декрет, в силу которого все лица и учреждения, в ведении которых оказались предметы музейного характера (из области торгового мореходства), обязаны сдавать их в Музей Торгового Мореплавания.

Перед Музеем теперь открывается широкое поле деятельности. И мы твердо убеждены, что все торговые морские, все те, кто посвящают себя делу создания Советского торгового флота, кто искренно любит свое морское дело, с такой же любовью отнесутся и к дальнейшему развитию и укреплению нашего Музея Торгового Мореплавания.

Н. Васильев



Музей Торгового Морепла-
ния и Портов Merchant Shipping Museum
Зал моделей судов



Музей Торгового Мореплавания и Портов в Ленинграде
Модель Одесского порта

Merchant Odessa Port Model
Shipping Museum, Leningrad

Вопросы мореплавания в торговых договорах

Shipping as Affected by Commercial Treaties

I.

В нашем внешнем торговом обороте как в довоенное время, так и теперь значение торгового мореплавания весьма велико.

В довоенное время торговое мореплавание в % по отношению к общему внешнему торговому обороту составляло:

По всем границам России 1912 г.				По европейской границе 1912 г.			
по импорту	по экспорту	по импорту	по экспорту	по импорту	по экспорту	по импорту	по экспорту
по весу	по ценности	по весу	по ценности	по весу	по ценности	по весу	по ценности
60%	50%	72%	70%	61%	48%	72%	71%

По всем границам России 1913 г.				По европейской границе 1913 г.			
по импорту	по экспорту	по импорту	по экспорту	по импорту	по экспорту	по импорту	по экспорту
по весу	по ценности	по весу	по ценности	по весу	по ценности	по весу	по ценности
61%	50%	78%	73%	62%	50%	78%	76%

Процентные же отношения за последние три года составляют:

По Европейской границе СССР ¹⁾ 1922 г.				1923 г.			
по импорту	по экспорту	по импорту	по экспорту	по импорту	по экспорту	по импорту	по экспорту
по весу	по ценности	по весу	по ценности	по весу	по ценности	по весу	по ценности
68%	49%	74%	72%	80%	60%	82%	78%

¹⁾ В послевоенное время статистические сведения публикуются только по Европейской границе — см. статистические обзоры внешней торговли по Европейской границе, издаваемые Главным Таможенным Управлением.

1924 г.

по импорту	по экспорту
по весу	по весу
по ценности	по ценности
78%	78%
86%	74%

В послевоенное время, таким образом, удельное значение торгового мореплавания в нашем внешнем торговом обороте не только не обнаруживает тенденции к уменьшению, а наоборот, имеет тенденцию к дальнейшему росту, в особенности, если взять весь наш внешний торговый оборот в целом, т.е. экспорт и импорт вместе, несмотря на то, что потеря нами ряда портов на Балтийском море (Рига, Ревель, Либава), конечно, является крайне неблагоприятной для нашего торгового мореплавания. С другой стороны, однако, развитию нашего торгового мореплавания в послевоенное время не может не способствовать отграничение от нас Германии рядом буферных государств (Эстония, Латвия, Литва, Польша), из-за которых наша сухопутная торговля с Германией возможна не иначе, как посредством транзита товаров через территории этих буферных государств. Естественно поэтому, что развитие наших торговых сношений с Германией пойдет не по суше, а морским путем.

Развитие торгового мореплавания, как общее правило, требует заключения торговых договоров между государствами, ведущими морскую торговлю. Это не означает конечно, что без заключения таких договоров торговое мореплавание было бы вообще невозможно; совершенно очевидно, что морская торговля, как и всякая торговля, возможна и при отсутствии торговых договоров. Но отсутствие таких договоров лишило бы торговые сношения необходимых для них юридических гарантий, и вполне понятно, что особой интенсивностью такая торговля не могла бы отличаться. По-

„ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

этому государства, стремящиеся к развитию торговых взаимоотношений друг с другом, и заключают торговые договоры и соглашения в которых, стремятся обеспечить свои взаимные интересы, связанные с осуществлением торговых операций. Впрочем содержание некоторых договоров, хотя и сохраняющих название торговых, в действительности значительно шире. Во всяком случае в этих договорах и соглашениях вопросам торгового мореплавания уделяется значительное место, и нередко сами договоры именуются договорами о торговле и мореплавании. У нас, например, один из наших наиболее важных довоенных торговых договоров, а именно договор с Англией, именовался „трактатом о торговле и мореплавании между Россией и Великобританией“, причем в „трактате“ из двадцати двух статей десять касались торгового мореплавания. В нашем же ныне действующем договоре о торговле и мореплавании, заключенном с Италией 7-го февраля 1924 г., из общего числа тридцати четырех статей вопросам торгового мореплавания уделено тринадцать статей, и притом еще предусмотрено заключение специальной морской конвенции.

Заключая торговые договоры и соглашения и стремясь этим самым юридически обеспечить свои взаимные торговые интересы, договаривающиеся государства, естественно, идут на взаимные уступки и предоставляют друг другу известные льготы и преимущества, которые имеют своей целью укрепление и развитие торговых сношений. Разумеется при этом, что каждое государство учитывает всю совокупность своих политических и экономических интересов и определяет тот предел уступок, за которым самое заключение торгового договора явилось бы бесцельным или даже вредным.

Практика заключения торговых договоров современными государствами выработала общие формулы и принципы, обычно употребляемые при заключении договоров. Разумеется, в каждом отдельном случае допускаются отступления и изменения. Наиболее часто в договорах встречаются указания на принцип наибольшего благоприятствования или на принцип национального режима. Можно сказать, что на этих принципах построены все современные торговые договоры, причем нередко договоры содержат себе комбинирование этих принципов. Так, например, комбинирование этих принципов встречается в новейших торговых договорах Германии, заключенных с Соединенными Штатами Северной Америки в декабре 1923 г. и с Англией в ноябре 1924 г.

Значение принципа наибольшего благоприятствования, иначе еще называемого условием наибольшего благоприятствования, заключается в том, что договаривающиеся государства уговариваются, что они взаимно обязуются предоставлять друг другу все те права, льготы и преимущества, которые ими предоставлены или будут предоставлены в будущем какому-либо другому (третьему) государству. Наибольшее благоприятствование бывает безусловное, если права льготы и преимущества, предоставляемые одним из договаривающихся государств какому-либо третьему государству, распространяются немедленно и автоматически на другое, участвующее в договоре, государство, и носит название условного или компенсационного, если распространение предоставленных третьему государству прав, льгот и преимуществ находится в зависимости от каких-либо условий или компенса-

ций. Принцип же национального режима заключается в предоставлении договаривающимися государствами взаимно друг другу всех тех прав, которыми пользуются граждане каждого государства в своей стране, т.е. договаривающиеся государства уговариваются не проводить (разумеется в строго ограниченной области) различия (дискриминации) между своими гражданами и гражданами другого, участвующего в договоре, государства.

По общему правилу, принципами наибольшего благоприятствования и национального режима регулируется вся совокупность правовых отношений, связанных с пребыванием морских судов вместе с перевозимыми ими грузами одного из договаривающихся государств в портах и береговых водах других государств. Разумеется, однако, что договаривающиеся государства могут при заключении договоров уговариваться об исключении из действия того или другого принципа или обоих вместе — отдельных принципов или мореплавания. Например, в вопросах торгового мореплавания обычно из действия обоих принципов исключаются вопросы каботажного плавания, которые регулируются просы каботажного плавания, которые регулируются особо; иногда также отдельно оговариваются льготы и преимущества, предоставляемые соседним государствам или государствам, состоящим в каких-либо особых отношениях. Так, Швеция обычно оговаривает, что льготы, предоставляемые ею Норвегии и Дании, не могут быть распространены по принципу наибольшего благоприятствования на другие государства. Соответствующая оговорка, между прочим, имеется и в нашем торговом соглашении со Швецией, заключенном 15 марта 1924 г. По общему же содержанию наиболее существенное значение принципам наибольшего благоприятствования и национального режима заключается в том, что действие их охватывает, с одной стороны, уплату портовых и всякого рода других сборов, пошлин и т.д., взимаемых с судов и грузов, а с другой — возможность использования всевозможных портовых приспособлений, необходимых для стоянки судов, их нагрузки и разгрузки, а также и пользования необходимыми портовыми службами.

II.

Как известно, первые договоры и соглашения, заключенные нами с иностранными государствами, были мирными договорами, завершавшими период гражданских войн и интервенций. В этих договорах и соглашениях вопросам торгового мореплавания уделялось очень немного внимания; договаривающиеся государства имели в виду, главным образом, обеспечить самую возможность безопасного плавания, в связи с чем договаривающиеся государства принимали на себя обязательства по очищению своих прибрежных вод от минных заграждений, установленных во время войны. Таковы были наши договоры, заключенные в течение 1920 г. с Эстонией, Латвией, Литвой и Финляндией. Упоминание о наибольшем благоприятствовании в этих договорах встречается лишь мимоходом, в форме соглашения о применении принципа наибольшего благоприятствования в будущем при заключении торговых договоров.

По мере восстановления торговых сношений с иностранными государствами явилась необходимость как-то упорядочить и так или иначе обеспечить взаимные интересы торгового мореплавания в заключаемых договорах и соглашениях. Применение в отношении торгового мореплавания принципов наибольшего благоприятствования и национального режима в их развитом виде представлялось еще преждев-

менным, так как торговые взаимоотношения с капиталистическими государствами только завязывались, и поэтому приходилось в значительной степени идти на уступки. В соответствии с этим в наших первоначальных торговых соглашениях в отношении торгового мореплавания содержатся ссылки или на «установившуюся практику торговых наций» или же на «международное право». Ссылки на «установившуюся практику торговых наций» содержатся в торговом соглашении с Англией от 16 марта 1921 г., во временном соглашении с Норвегией от 2 сентября 1921 г., в предварительном соглашении с Италией от 26 декабря 1921 г. и в предварительном соглашении с Данией от 23 апреля 1923 г. Ссылки же на «международное право» содержатся в соглашении с Германией от 6-го мая 1921 г. и в соглашении с Австрией от 7-го декабря 1921 г.

Однако дальнейшее развитие наших торговых взаимоотношений с иностранными государствами привело к необходимости перейти от вышеуказанных расплывчатых и неопределенных формул к общепринятым принципам наибольшего благоприятствования и национального режима в их развитом виде. Впервые оба эти принципа в развитом виде были применены в отношении торгового мореплавания в договоре о торговле и мореплавании, заключенном с Италией 7-го февраля 1924 г., а вслед затем на принципе наибольшего благоприятствования было заключено торговое соглашение со Швецией 15-го марта 1924 г.

Применение принципов наибольшего благоприятствования и национального режима в нашей договорной практике в отношении торгового мореплавания выдвигает вопрос о том, насколько применение этих принципов соответствует организационно-правовым формам нашего торгового мореплавания, наиболее характерными особенностями которых являются национализация торгового флота и монополия фрахтования. Собственно говоря, этот вопрос ставится лишь в отношении принципа национального режима, так как по принципу наибольшего благоприятствования, как уже было указано, участвующее в договоре государство получает лишь то, что уже предоставлено другому (третьему) государству. Следовательно, для того, чтобы на основании принципа наибольшего благоприятствования иностранное государство требовало от нас предоставления каких-либо прав, льгот и преимуществ, необходимо, чтобы эти права, льготы и преимущества были предоставлены какому-нибудь другому иностранному государству. Но и применение принципа национального режима так, как он применен в нашем договоре с Италией, не противоречит нашим организационно-правовым формам торгового мореплавания.

В нашем торговом договоре с Италией принцип национального режима распространяется: во первых, на уплату всевозможных налогов и пошлин, «взимаемых в пользу государства, общин, корпораций, государственных чиновников или каких бы то ни было учреждений»¹⁾, во вторых, на размещение морских судов, условий их нагрузки и выгрузки в портах, на рейдах, в бухтах, пристанях, бассейнах и доках²⁾ и вообще на все формальности, касающиеся морских судов, их экипажей и грузов³⁾ и, в третьих, на пользование «морскими каналами,

шлюзами, парами, мостами, портами и местами выгрузки, сигналами и огнями, служащими для обозначения судоходных вод, лоцманской проводкой, предназначенными для общественного пользования кранами и весами, магазинами и устройствами для спасения и сохранения грузов, судов и другого имущества, поскольку эти устройства или установки предназначены для общественного пользования, безразлично, управляются ли они государством или частными лицами»⁴⁾.

Торговый договор со Швецией, как уже указывалось, построен на принципе наибольшего благоприятствования. По своему содержанию, это наибольшее благоприятствование касается, во первых, «всех облегчений по части угля и воды, причала, пользования сухими доками, кранами, складами, починки и лоцманской проводки и вообще всех услуг, приспособлений и помещений, связанных с торговым мореплаванием»⁵⁾, во вторых, «трактования, защиты и привилегий, оказываемых капитанам, экипажу и пассажирам морских судов», и, в третьих, всякого рода и наименования сборов, взимаемых в портах договаривающихся государств с морских судов и грузов⁶⁾. Поскольку это содержание наибольшего благоприятствования совпадает с указанным ранее содержанием национального режима, установленного в договоре с Италией, постольку по наибольшему благоприятствованию Швеция получает те же права, что и Италия, за исключением, однако, прав в отношении взимания портовых сборов, так как договор со Швецией содержит оговорку в том, что в отношении взимания портовых сборов (равно как еще в некоторых других отношениях) Швеция не может по принципу наибольшего благоприятствования претендовать на предоставление ей тех льгот и преимуществ, которые были предоставлены государствам, признавшим СССР де-юре до 15-го февраля 1924 г., к числу коих, как известно, относится Италия.

Принципы национального режима, равно как и принцип наибольшего благоприятствования, положенные в основу нашего договора с Италией, терпят ряд исключений, установленных по преимуществу в наших интересах. Наиболее важным исключением является изъятие из действия указанных принципов каботажного плавания. Изъятие каботажного плавания из действия принципа наибольшего благоприятствования предусмотрено также и торговым соглашением со Швецией. Само собой очевидно, что изъятие каботажного плавания из действия принципов наибольшего благоприятствования и национального режима представляет для нас особо важный интерес, так как допущение иностранцев к совершению каботажного плавания может причинить значительный ущерб нашему торговому флоту, ввиду его сравнительно слабой конкурентоспособности. Установив, однако, как общее правило, исключение каботажного плавания из действия принципов наибольшего благоприятствования и национального режима, наш договор с Италией, по ряду политико-экономических причин, предоставил итальянцам в области каботажного плавания значительные уступки, разумеется, на началах взаимности. Эти уступки заключаются в предоставлении итальянским судам у нас и нашим судам

¹⁾ Предварительное соглашение от 26-го декабря 1921 г. было заменено договором от 7-го февраля 1924 г.

²⁾ Ст. 20 договора.

³⁾ Ст. 20 договора.

⁴⁾ Ст. 21 договора.

⁵⁾ Ст. IV п. 1 соглашения.

⁶⁾ Ст. IV п. 1 соглашения.

⁷⁾ Ст. IV п. 2 соглашения.

„ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

в Италии права совершения морских перевозок в большом каботаже и частично права малого каботаж. Итальянские суда получили у нас права малого попутного каботаж между пятью портами Черного и Азовского морей (Одесса, Ростов, Новороссийск, Поти и Батум), т.е. право совершения морских перевозок между этими портами при осуществлении итальянскими судами заграничных рейсов. С другой стороны, такое же право нашего попутного каботаж получили наши суда между пятью итальянскими портами (Триест, Генуя, Неаполь, Ливорно, Катания).

Право малого каботаж как для наших, так и для итальянских судов ограничено двухгодичным сроком, при общей трехлетней продолжительности действия договора.

Другое изъятие из принципа национального режима (а, следовательно, и из принципа наибольшего благоприятствования) касается применения „специальных законов по сохранению, возобновлению и развитию национального торгового флота“. Сущность этого изъятия заключается в том, что за каждым государством остается право установить особые законы, имеющие целью оказывать покровительство своему торговому флоту. Это изъятие, хотя нами пока еще и не использованное, предоставляет нам возможность установить ряд льгот для наших судов, в особенности для судов нашего государственного торгового флота, и, следовательно,

может иметь немалое значение при восстановлении нашего торгового флота.

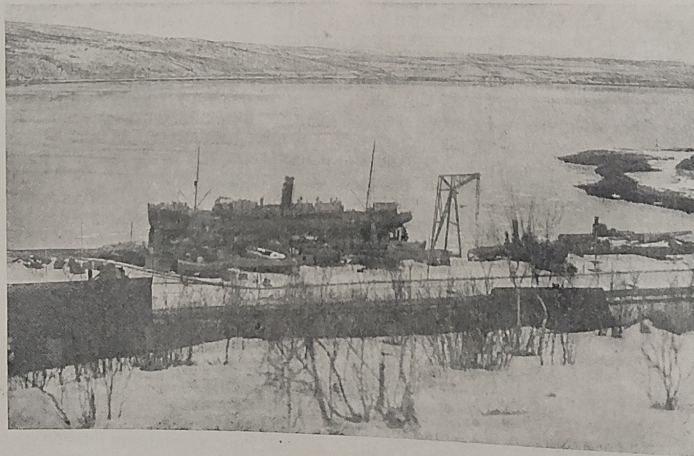
Наконец, изъятие из указанных принципов касается еще: во первых, „занятий портовыми службами, включая лоцманскую проводку, буксирование, морское спасение и помощь, и занятий рыболовством, а также охоты на береговой зоне“, во вторых, „привилегий, которые даны или могут быть даны стравам, лежащим у Ледовитого Океана или на Белом море, в отношении занятия рыболовством и промыслами продуктов рыболовства в портах СССР, лежащих на тех же морях“, в третьих, „привилегий, предоставленных обществам морского спорта“ и, в четвертых, „судоходства по внутренним водам“.

Подводя итоги применению принципов наибольшего благоприятствования и национального режима в нашей договорной практике в отношении торгового мореплавания, можно констатировать, что основная линия нашей договорной практики в достаточной степени защищает интересы нашего торгового мореплавания.

При этом следует еще отметить, что поскольку договор с Италией о торговле и мореплавании и торговое соглашение со Швецией являются первыми международными соглашениями, рассчитанными на прочное и длительное регулирование нормальных торговых взаимоотношений между СССР и иностранными государствами, постольку заложенные в них принципы будут служить основными вехами нашей внешне-торговой политики в области мореплавания на будущее время.

А. Д. Кейлин

¹⁾ Ст. 25 договора с Италией.



п. х. „Малыгин“ на обсушке
S. S. „Malygin“ under repairs;
(см. отдел „Новости техн. и экпл. торг. флота“, стр. 399)

Прямое положение кренометр 0-
No list
торг. флота“, стр. 399)

Выгодно ли заказывать суда за границей

Is it Profitable to Order Ships abroad

В довоенное время во внешнем морском товарообороте бывшей российской империи отечественный торговый флот занимал скромное место. Наш экспорт и импорт совершался преимущественно иностранным тоннажем. Данные по нашей внешней торговле 1913 года указывают, что из отошедших из русских портов 13.247 тысяч тонн судов с полным или частичным грузом только 2019 тыс. тонн было судов, плавающих под русским флагом, т. е. $15\frac{1}{4}\%$. Тоннаж судов, пришедших с частичным или полным импортным грузом за тот же год, составил 7620 тн., из которых под русским флагом — 1861 тыс. тонн, т. е. $24\frac{1}{2}\%$. В общем же обороте судов, по числу их отходов и приходов в русские порты, на долю русских в 1913 году пришлось 17% и на долю иностранных 83% .

Из этих нескольких цифр видно, сколь заметную роль во внешней торговле России играл иностранный тоннаж. Выплачивая огромное большинство фрахтов иностранцам, Россия ухудшала свой расчетный баланс, передавая косвенным образом средства на поддержание заграничной судостроительной промышленности и поддержание иностранных арматоров и моряков.

Внешняя торговля России в количественном отношении всегда была преобладающая по экспорту. За последние двадцать лет до войны экспорт из России прогрессивно рос. По отчетам Департамента Таможни вывоз в среднем в год составлял:

	Миллионы пудов.	% повышения по сравнению с предшест.
1894—98 гг.	928,5	—
1899—03 гг.	972,4	+ 3,6%
1904—08 гг.	1155,4	+ 18,8%
1909—13 гг.	1501,3	+ 29,0%

В то время как соседняя с нами Германия, наряду с развитием своей внешней торговли, шла быстрыми шагами в развитии своего торгового флота, мы в довоенное время не проявляли в морской торговой политике почти никакой, ни государственной ни частной, инициативы.

Весьма характерным является тот факт, что еще в 1903 г., когда б. великий князь Александр Михайлович, из-за трений в морском ведомстве с генерал-адмиралом б. вел. кн. Алексеем Александровичем, настоял перед царем на образовании самостоятельного Главного управления Торгового Мореплавания, бывший в то время министром финансов С. Ю. Витте, государственная деятельность которого во многом сказалась на хозяйстве довоенной России, высказывался определенно против внимания, которое, наконец, хоть в незначительной степени было обращено на русский торговый флот.

В своем дневнике („Красный Архив“, том II, 1923 г.) бывший в то время военным министром, генерал А. Н. Куропаткин записал 12 января 1903 года свой разговор с С. Ю. Витте. Вот как передает А. Н. Куропаткин мнение министра финансов: „Он (Витте) указал в начале разговора на бесполезность затеи вел. кн. Александра Михайловича, основавшего управление торгового мореплавания. По словам Витте, он (вел. кн.) убедил государя основать это бесполезное дело, рассчитывая, что фрахт за перевозку, который мы платим теперь заграничным купцам за их суда, будет оставаться в русских руках. Расчет, по словам Витте, ребяческий, ибо ранее, чем начать получать эти барыши, необходимо построить эти русские коммерческие суда. А строить их можно только на иностранные капиталы. Вот проценты на эти капиталы и поглотят все барыши за фрахт. Я упрекнул Витте: как же он, так хорошо понимая это дело, не убедил государя не соглашаться на эту меру“.

Одностороннее увлечение Витте железными дорогами и полное невнимание, если не сказать — предвзятое отношение к водному транспорту (речному и морскому) хорошо известно в истории экономического развития России. Школа Витте, за время его деятельности еще на посту министра путей сообщения, создавшая де-факто министерство железных дорог, осталась и после его ухода. Характерный взгляд на торговое мореплавание, высказанный двумя самыми заметными министрами начала девятисотых годов, имел в то время не мало сторонников, и кратковременные попытки б. вел. кн. Александра Михайловича развить отечественный торговый флот не успели дать что либо существенное. Морской торговой политики царская Россия не имела и, действительно, по ребячески из года в год исправно выбрасывала в море русское золото, выплачиваемое иностранцам за фрахты.

Насколько слабо был развит перед войной отечественный флот в России, видно из приводимой ниже весьма показательной таблицы, составленной по данным 1911 года.

Число тонн собственных морских торговых судов.

	На 100 тыс. руб. общего оборота внешней торговли	На 1 тыс. человек жителей.	Всего в тысячах тонн состояло.
Норвегия	508	898	2.154
Англия	162	423	19.419
Швеция	132	168	931
С.-Ит. С. Ам.	73	55	5.158
Италия	63	39	1.341
Германия	54	68	4.447
Франция	37	50	1.971
Россия	34	5	895

„ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

Из таблицы видно, что Норвегия, Англия и Швеция были сверх меры насыщены тоннажем и поэтому не только обслуживали свою внешнюю торговлю, но и торговлю чужих государств и, конечно, в первую голову России.

По данным последнего довоенного года, морской грузооборот с границей по трем основным морям (Белое, Балтийское и Черно-Азовское) составил 26.690 тысяч тонн, из которых в 1913 году только 9,5% было перевезено под русским флагом. По этим же трем морям грузооборот в 1924 году составил 4.913 тонн, т. е. 18,4% от грузооборота 1913 года. Участие советского флага в грузообороте основных морей выразилось в 9,3% и, следовательно, на первый взгляд было немногим меньше довоенного участия.

Если же мы взглянем поглубже в положение вещей, то увидим, что и по сравнению с довоенным временем *дело советского торгового мореплавания обстоит далеко не благополучно.*

Надо помнить, как сказались неурожайный 1924 год на нашей внешней торговле. Главный массовый груз — зерно в сущности не экспортировался во всю осеннюю хлебную кампанию, продолжающуюся при нормальных условиях с середины августа до конца года. Промышленный наш экспорт только начал становиться на ноги и в 1924 году не играл в количественном отношении значительной роли. Наши торговые отношения в 1924 году далеко не везде были налажены.

Нынешний 1925 год дал развитие нашей торговле по всем линиям, а урожай, позволивший нам возобновить наш хлебный экспорт, еще сильнее способствовал увеличению внешней торговли. Подводить годовой итог еще рано, но ждать общее увеличение нашей заморской торговли на 50% против прошлого года вполне возможно.

Совсем в другом виде представляется положение советского торгового флота. Его ресурсы по восстановлению тоннажа исчерпаны. По сравнению с предшествующим годом тоннаж возрос незначительно, при чем в дальнейшем начнет убывать из-за выхода судов из строя по ветхости. Незначительное увеличение перевозок будет достигнуто интенсификацией эксплуатации судов, но возможности на этом пути незначительны, так как советский флот и в 1924 году работал весьма интенсивно.

Итак, *наш торговый флот находится сейчас на определенном пути, ведущем к резкому падению его процентного участия во внешней морской торговле СССР.*

Постройка судов на отечественных заводах начнет несколько улучшать положение только с 1928 года, но и тогда, принимая во внимание убыль в числе ныне действующих судов, едва ли можно надеяться удержать в своих руках хотя бы 3% внешнего морского грузооборота.

Посмотрим же, насколько правильны в современных условиях финансовые расчеты С. Ю. Витте, высказанные Куропаткину в 1903 г., и действительно ли сейчас является „ребяческим“ расчетом получать барыши от фрахтов при постройке судов с помощью иностранного капитала.

Витте полагал, что проценты на этот позависованный капитал поглотят барыши за фрахт. Расчет этот едва ли был верным и в начале девятисотых годов и несомненно ошибочным он будет, если применить его и к современному положению.

Построив суда за границей, мы в финансовом отношении выиграем больше, чем потеряем.

В приводимом ниже небольшом расчете высказанного мною положения я откидываю в сторону все косвенные выгоды, которые получает СССР при обладании увеличенным торговым флотом. О том значении, которое будет иметь собственный Советский флот в случае фрахтового нажима со стороны иностранных арматоров, писалось достаточно. Этот довод я повторять не буду и перейду на прямой коммерческий и финансовый расчет.

Будем исходить во всех расчетах из округленных ориентировочных цифр и посмотрим, какой плюс или минус для расчетного баланса СССР дал бы заказ за границей 100.000 тонн грузоподъемности чисто грузовых пароходов.

При стоящих ныне ценах на тоннаж, такой заказ потребовал бы примерно 12.000.000 рублей. Возьмем наихудшее положение, при котором пришлось бы эту сумму полностью получить за границей в виде кредита.

Кредит примем из расчета 2% годовых с погашением всей суммы равными частями в год в течение 20 лет. Двадцати-летний кредит в данном случае обуславливается сроком нормальной эксплуатации парохода. При предоставлении кредита на меньший срок, погашение все равно надо производить двадцатилетнее за счет эксплуатации флота, а разницу в первые годы выплатить из запасного капитала или за счет займа.

2% годовых не являются для иностранцев малым процентом, так как весь кредит является по своему существу товарным, а не денежным кредитом, и в сумме заказа в 12.000.000 рублей имеется уже скрытый процент доходов судостроительных предприятий, который в общей сумме даст этим предприятиям, вероятно, не меньше 10%, не считая 2% на чистые деньги.

При указанных условиях кредита в первый год эксплуатации судов понадобится выплатить 600.000 рублей в счет погашения капитала и 240.000 рублей процентов. В дальнейшем первая цифра не будет меняться, а вторая будет уменьшаться из года в год; поэтому первый год эксплуатации тоннажа будет самым тяжелым в смысле расчетов с иностранцами. Этот год потребует общую выплату 840.000 рублей.

Владея новым тоннажем в 100.000 тн. грузоподъемности, посмотрим, что можно СССР им выработать.

Будем исходить из расчета работы по экспорту и импорту на Балтийском море. На этом направлении пароходы сумеют за год совершить 6—7 рейсов и 1—2 рейса в зимнее время на Черное море или 2—3 рейса на Мурманск. Для простоты расчетов, примем годовую работу равной минимально 8 рейсам между Ленинградом и Англией — Континентом по низким фрахтам, существующим в настоящее время на этих направлениях. Зимнее отклонение в работе, компенсируемое более высокими фрахтами, мы при принятых расчетах приводим к работе и фрахтам на и из Ленинграда.

На 8 рейсах или 16 полурейсах стотысячный тоннаж вывезет 800.000 тонн экспортных грузов и, считая с осторожностью, ввезет 400.000 тонн импортных грузов, а следовательно, общий грузооборот, совершенный этим тоннажем, составит 1.200.000 тонн.

Валовой доход от такой работы, принимая опять таки с осторожностью средний фрахт в 9 шиллингов, составит 540.000 фунтов стерлингов или грубо 5.090.000 рублей.

В этой сумме валового дохода при современных условиях эксплуатации нового советского тоннажа будет заключаться 8% чистого дохода, составляющих 410.000 рублей, и амортизационные отчисления в размере 510.000 рублей (равняется 5% от 85% стоимости судов). Таким образом, за покрытием всех прямых и накладных расходов по эксплуатации тоннажа мы будем располагать остатком в 970.000 рублей, который не только покроет платежи иностранцам в 840.000 рублей, но и даст еще остаток чистого дохода в 80.000 рублей.

Мы брали расчет рейсов и заработанных фрахтов в сторону некоторого преуменьшения, и то получили с чужого капитала доход в свою пользу в 80 тысяч рублей для самого тяжелого года. Заработок это небольшой, но он представляет все же значительный интерес непосредственно для мореходного предприятия, управляющего советским торговым флотом, так как заработок этот получается при сильно расширенных общих операциях и, следовательно, влияет на снижение береговых накладных расходов по всему предприятию. Во всем вышесказанном мы усматриваем ту коммерческую выгоду, которая получается в предприятии Советского Торгового Флота, практически говоря, в коммерческой выгоде Акц. Общ. Совторгфлот. Финансовая выгода, которую получит Советское государство в своем расчетном балансе, будет значительно больше.

Постараемся ее выяснить.

Для выполнения принятого нами грузооборота, мы видим, что государству в лице экспортеров и импортеров придется уплатить 5.090.000 рублей за фрахт. Какая же доля от этого фрахта войдет в пассив расчетного баланса?

Рассмотрим два варианта работы. В одном случае перевозка будет совершена полностью иностранным тоннажем, в другом же—собственным тоннажем, приобретенным за границей на ранее указанных началах.

В первом случае 80% фрахта уйдет безвозвратно за границу, так как не более 20% от фрахта иностранное судно оставляет в наших портах в виде разных портовых расходов, расходов стивидорных, по мелкому ремонту и снабжению и расходов судового личного состава. Таким образом, в пассив нашего расчетного баланса отойдет по фрахтам разбрасываемой нами перевозки не менее 4.070.000 руб.

Во втором случае, когда перевозка будет совершаться на судах, плавающих под флагом СССР,

за границей останется от 40% до 45% фрахта, так как наши суда из-за разницы в ценах принуждены пользоваться на Балтике заграничным углем и больше тратят в заграничных портах на текущий ремонт и снабжение, чем то тратят иностранцы у нас. В худшем случае примем заграничный расход с фрахта в размере 45%, и в этом случае мы получим, что в пассив нашего расчетного баланса отходит по фрахтам никак не больше 2.290.000 руб.

Если бы суда полностью принадлежали нам и на них не было бы долга иностранцам, то в расчетном балансе мы имели бы экономию, равную разнице между 4.070.000 рублей и 2.290.000 рублей, т. е. 1.780.000 рублей. Но так как приобретение тоннажа под флаг СССР производилось за счет заграничных кредитов, и по этим кредитам, как мы видели выше, максимальная годовая оплата составляет 840.000 рублей, то в пассив расчетного баланса пойдет не 2.290.000 рублей, а эта сумма плюс 840.000 рублей, т. е. всего 3.130.000 рублей, и, следовательно, экономия, которая получится в расчетном балансе, составит 940.000 рублей.

Таким образом мы видим, что мы на заграничном заказе тоннажа в кредит не только не теряем, но явно выгадываем, получая в доход нашего советского хозяйства не менее 1 милл. руб. в год с каждых 100.000 тонн заказанного таким образом тоннажа.

Расчеты эти несколько изменятся в худшую сторону, если мы закажем не 100.000 тонн, а, скажем, 1.000.000 тонн, так как по условиям нашей внешней морской торговли мы не были бы в состоянии обеспечить в ближайшие годы 50% загрузки такого тоннажа импортным грузом. В ситуации ближайших лет было бы правильно не делать за границей заказ более 200.000 тонн чистой грузоподъемности для заморских сообщений по экспорту и импорту.

Если во времена Витте и Куропаткина, при отсутствии государственного управления торговым флотом и монополии внешней торговли, можно было еще опасаться, что заграничный заем на постройку торгового флота может себя не оправдать, то нынче опасаться этого не приходится.

Поэтому заграничный заказ судов должен быть желателен не только для Совторгфлота, но еще в большей степени для Государства. □

М. Холодовский





Иностранное Обозрение

Foreign Review

Стачка английских моряков и отношение к ней со стороны Доминионов.—Новый английский акт о мореплавании, грозящий арматорам новыми накладными расходами.—Положение английской угольной промышленности.—Отчет Регистра Ллойда за III квартал.—Ликвидация Англо-Румынской К^о пароходства.—Боевое настроение американцев перед предстоящей сессией конгресса: большая часть американского импорта и экспорта должна, во что бы то ни стало, перейти под американский флаг.—Грузовой оборот в 421 миллион тонн, перевезенных морским путем в 1924 г.—Грандиозная судостроительная программа — 260.000 тонн, сверх обычно строящегося тоннажа.—Проект переустройства канала Эри.—Норвежские судостроители требуют субсидий.—Положение германского судостроения.—Предстоящее увеличение сборов в портах о. Кубы.—Генуэзская конференция: проект обязательного страхования трансатлантических пассажиров; лишение государственных торговых судов права экстерриториальности.—Вопрос о покровительстве „своему“ флагу в ущерб иностранным.—Разнообразие цен на строящийся судовой тоннаж.

Неорганизованная забастовка британских моряков, о которой сообщалось в прошлом номере, до сих пор еще не ликвидирована. Англичане конечно, мечут громы по адресу забастовщиков, угрожая им всякого рода бедствиями и попутно заявляя, что стачка, несомненно—дело рук „коммунистов“. Но это не мешает тому, что сообщения с Австралией и Новой Зеландией остаются прерванными (по крайней мере, так было до 14 октября), из Южной же Африки 7 октября пришел первый пароход и то с экипажем, набранным на месте. К несчастью англичан, правительства Доминионов далеко не склонны помочь метрополии в деле ликвидации стачки. Декрет центрального правительства Австралии, грозящий высылкой забастовщикам, не принимается к исполнению местными губернаторами, заявляющими, что не дело австралийского правительства вмешиваться в распри между английскими судовладельцами и матросами из-за зарплаты; мало того, даже в тех случаях, когда экипажи некоторых судов не примыкали к забастовке, местные власти не принимали хотя бы мер к тому, чтобы такие суда могли свободно погрузить необходимое им топливо и выйти из портов (местный трэд-юнион воспретил, например, погрузку угля на пароход *Orvieto*, и последний так и не мог выйти из Сиднея, несмотря на то, что экипаж его „остался верен долгу“); южно-африканский же министр труда обратился к британским арматорам, суда которых застряли в местных портах, с убеждением пойти на встречу требованиям матросов. Арматоры на первых порах категорически отвергли это предложение, заявив, что не вправе идти в этом отношении в разрез с постановлением трэд-юниона; но, повидимому, убытки которые они терпят благодаря простоя судов, заставили их стать сговорчивыми и сойти с принципиальной

позиции: по последним сообщениям, арматоры согласились „условно“ на требования матросов, клонящиеся к расчету по прежним ставкам, к оплате времени забастовки, безнаказанности участников последней и доставке на родину экипажей тех судов, которые вышли уже с вновь набранными экипажами из африканских портов, причем условием „чистого“ расчета постановлено „хорошее поведение“ экипажа на предстоящем рейсе. Неизвестно, как понимать „условность“ согласия арматоров на эти требования; но, во всяком случае, эта условность, по всей вероятности, явится новым стимулом к отстрочке урегулирования создавшегося положения. Нечего и говорить, что английская пресса крайне недовольна позицией, занятой в этом вопросе правительствами Доминионов, не пожелавших придать стачке значение события международной важности. в одинаковой степени затрагивающего и интересы Доминионов, как того хотелось бы англичанам. Но этот упрек—по крайней мере, по отношению к Австралийскому правительству—направлен не по адресу: где уже требовать от последнего энергичного вмешательства в борьбу между английскими арматорами и забастовщиками, когда оно у себя никак не может наладить правильных отношений с профессиональными союзами моряков, фактически прекратившими австралийское судоходство!

Забастовка моряков, несомненно, нанесла многому судоходному компаниям чувствительный урон, а тут еще на английское судоходство в целом падает новый акт о мореплавании, принятый в последнюю сессию парламента и вступивший в силу. Два положения этого акта грозят арматорам новыми убытками. Во первых, экипажи судов, погибших от крушения, сохраняют отныне зарплату в течение одного месяца (разумеется, в случае

неполучения за это время другой соответственной работы, причем отказ от предложенной работы также влечет за собою прекращение выплаты). Во вторых, лица не достигшие 18-летнего возраста, не могут, как общее правило, исполнять на судах обязанности машинной команды, за исключением судов учебных и парусно-моторных. Если в порту не окажется совершеннолетних для замещения этого рода должностей, допускается брать лиц в возрасте свыше 16 лет, но по расчету двух на одну вакансию. Хотя связанные с этими законодательными новеллами накладные расходы и не могут быть ни в каком случае в общем значительны, тем не менее, при современном положении судоходного промысла, даже такая льгота трудящимся, диктуемая соображениями элементарной справедливости, с одной стороны, и заботой о сохранении сил трудящихся—с другой, заставляет быть тревогу: „Sh. World“, иронизируя, попутно, по адресу „прогрессивной“ социальной политики, стремящейся уравнивать положение работодателей, без соотношения с их платежеспособностью, указывает, что такого рода реформы могут быть осуществляемы не иначе, как на почве международного соглашения, так как страна, которая явится здесь инициатором, заведомо поставит себя в худшее, по сравнению со своими иностранными конкурентами, положение.¹⁾

На полугодовом собрании Федерации Британских экспортеров угля главным вопросом дня был обсуждение результатов стачки угольщиков. Единственно признано, что Англия понесла, благодаря длительной приостановке работ в копях, в связи с неопределенностью положения в будущем, колоссальный ущерб: общее уменьшение угольного экспорта за первые 8 месяцев текущего года выразилось, по сравнению с прошлым годом, в 8 милл. тонн, или в 20%, причем первые 7 месяцев дали в среднем уменьшение на 900 тыс. тонн в месяц а август—двое больше, так как последняя забастовка началась как раз в конце июля, и заграничные покупщики, естественно, обратились к услугам других поставщиков; положение не изменилось к лучшему и в сентябре; мало того, и в будущем году следует ожидать, что, если только не будут изысканы новые рынки, экспорт не достигнет цифры 1924 г. 41,7 милл. т.).

В результате столкновения английских владельцев копей с рабочими послужило к большому плюсу, прежде всего, для Германии, которая дала в августе 50 лишних (против июля) отправок угля из Роттердама. Следует, однако, отметить, что угольный кризис, столь тревожащий англичан, отнюдь нельзя отнести исключительно к столкновениям на почве трудовых отношений: давно уже экспортеры жалуются на неудовлетворительные условия погрузки угля в южно-валлийских портах и в номере „Sh. W.“ от 24 октября эти жалобы конкретизированы в обращении в редакцию судоходного органа печати письмо одной экспортной фирмы и в речи президента синдиката французских экспортеров угля, только что посетившего

Южный Уэльс, по приглашению Кардиффской Торговой Палаты, для обсуждения условий возобновления деловых отношений по поставке угля во Францию, как известно, почти совершенно прерванных. Хотя в том же номере журнала приведено опровержение этих нареканий со стороны Главного управляющего доками Великой Западной железнодорожной компании, клонящееся к заявлению, что компания делает все от нее зависящее для постановки дела на должную высоту, задержки же в портах обуславливаются новыми правилами, регулирующими труд, изменение которых не во власти компании, но, тем не менее, едва ли это опровержение убедит кого либо: повидимому, Англии придется затратить героические усилия для того, чтобы отвоевать прежние позиции в угольной торговле. Интересно, кстати, отметить, что французский *Journal de la Marine Marchande*, отмечая прибытие в Руан в июле, в адрес Северного Коммерческого Банка, груза антрацита из СССР и сообщая о двух таких же грузах, ожидаемых в Руане, отмечает, что русский уголь оказался высшего качества, несколько не уступающего английскому, по цене же дешевле, благодаря чему следует ожидать, что торговля углем с Россией примет широкие размеры.

Данные опубликованного отчета Ллойда за III квартал также не радуют англичан. На 30 сентября на британских верфях было в постройке 1 милл. тонн—на 84 тыс. меньше, чем на 30 июня, и на 459 тыс. (31%), чем год тому назад. Цифра эта наименьшая с декабря 1909 г. и на 881 тыс. т. менее средней за год, предшествующий войне. Небольшим утешением служит то, что начатый постройкой в первых числах сентября тоннаж (260 т.) был несколько больше соответственной июньской цифры (190 т.). Уменьшение строящегося тоннажа по сравнению с прошлым годом отмечается во всех судостроительных округах, кроме Бельфаства (увеличение с 124 на 159 т. т.) и Ливерпуля (с 24 на 41 т. т.), причем для некоторых округов падение прямо катастрофическое: так, Глазговский район дал падение с 437 на 247 т. т., Сондерлендский—с 133 на 58, Барроуский—с 84 на 27 т. т. Общий мировой тоннаж строящихся судов достиг 2.206 т. т., так что на долю Великобритании приходится 45,7%, далее идут: Германия—307 т. т. (14%), Италия—270 т. т. (12%), Франция—150 т. т. (7%), Голландия—128 т. т. (6%). Общее падение, по сравнению с предыдущим кварталом—78 т. тонн. Тоннаж моторных судов, находящихся в постройке, сравнялся, в общем, с тоннажем паровых, но в Англии, по прежнему, сильно отстает от второго (356 т. т. против 646, тогда как во всех прочих странах моторный тоннаж дает 732 т. т. против 444 т. т. парового); по отдельным странам преимущество на стороне моторного судостроения является еще рельефнее: так, в Дании на 3 строящихся парохода общим тоннажем 3.900 т. приходится 15 моторных судов тоннажем 66.800 т.; в Швеции—на 5 пароходов в 5.130 т.—15 моторных в 66.450 т., в Германии—на 79 т. т. парового тоннажа 218 т. т. моторного, в Италии—на 77 т. т. парового—93 т. т. моторного. Помещая эти данные, „Sh. W.“ заключает, что вся надежда британской судостроительной промышленности на результаты трудов соединенной комиссии представителей верфей и тред-юнионов, которая, по сведениям, окончила свои работы—может быть, дружными усилиями хозяев и рабочих будут изысканы

¹⁾ Английские акцыи забывают, что боясь этой пресловутой конкуренции не останавливает Советское правительство на пути улучшения условий труда своих моряков и развития своего торгового флота. То, что „Sh. W.“ полагает возможным провести лишь в порядке международного соглашения, проводится у нас самостоятельно самими моряками.

„ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

средства к подъему отечественного судостроения на прежнюю высоту.¹⁾

Некоторый урон потерпел сравнительно недавно английский капитал на нижнем Дунае. Как известно, по окончании войны, группа английских капиталистов, воспользовавшись распадом Австрийской империи, захватила всецело в свои руки судоходство на верхнем Дунае: она приобрела полностью акции Южно-Германского пароходства, 25.000 акций Дунайской К-о и половину акций Венгерского речного и морского Общества, создав затем в 1920 г. новую компанию Дунайского судоходства, с которой слилось Венгерское общество. Обеспечив себе, таким образом, превосходство в делах верхне-дунайского пароходства, английский капитал создал затем картель, объединивший все компании, оперирующие на верхнем Дунае, в целях урегулирования фрахтов. Далее, англичане возымели намерение укрепиться таким же образом на среднем и нижнем Дунае; это намерение потерпело неудачу лишь в Чехо-Словакии, Болгария же и Румыния пошли на встречу, и были учреждены две компании — „Болгаро-Дунайская“ и „Англо-Румынская“ с преобладающим влиянием английского капитала, поставленные под контроль К-о Дунайского судоходства. Но в текущем году Румынский парламент принял законопроект, ограничивающий участие иностранцев в делах пароходных компаний, оперирующих под румынским флагом, третью капитала и четвертью состава правления. Благодаря этому, Англо-Румынская К-о, не удовлетворяющая условиям нового закона, вынуждена была ликвидироваться и вступила в переговоры о передаче своего флота одному из румынских пароходных обществ, субсидируемому правительством.

— В виду приближения декабрьской сессии конгресса, американская печать начинает готовить общественное мнение к боевой кампании в пользу расширения оборотов отечественного торгового флота. „The Protectionist“ заявляет: „будет ли продолжать правительство эксплуатировать торговые суда, передаст ли оно флот в частные руки, оказав арматорам соответственную поддержку — во всяком случае, американский народ твердо решил, что американский флот должен остаться на внешних морях и что мы не можем вернуться к тому печальному положению, которое занимали, как морская — или, вернее, неморская — нация, перед мировой войной“. „Magine Journal“ перепечатывает введение к Акту о торговом мореплаваннии 1920 г., в котором конгресс торжественно заявлял, что, в целях национальной обороны и развития отечественной торговли, Соединенные Штаты должны обладать торговым флотом судов, наиболее практичного современного типа, достаточным для перевозки большей части своего импорта и экспорта и для вспомогательной службы в военное время, который мог бы впоследствии быть передан во владение и распоряжение частных лиц; что отныне политика

Соединенных Штатов будет клониться к тому, чтобы сделать все возможное для того, чтобы развить и поддерживать такой торговый флот.¹⁾ „Одна часть этого обещания — говорит журнал — начинается выполняться: правительство предпринимает шаги к передаче флота в руки частных арматоров; вторая часть — наиболее существенная — о доведении флота до такого состояния, чтобы он мог взять на себя большую часть грузов, направляемых в отечественные порты и вывозимых из них — весьма далека от осуществления“. В подтверждение этого журнал приводит данные из официального отчета о движении грузов в американских портах. Оставившись исключительно на сухих грузах и исключая область Великих Озер, где американский флаг, естественно, превалирует, мы видим, что из общего количества 54½ миллионов тонн груза, зарегистрированного по приему и выпуску в американских портах в 1924 г., лишь 32% были перевезены на американских судах (поровну частными и государственными судами), при чем из остальных 68% — 30% приходится на долю британских судов; первые два месяца текущего года снизили участие в перевозках американского флага до 31%. При этом, начиная с 1921 г., доля американского флага все уменьшается, начав с 36%.

Далее журнал пытается исследовать причины сравнительной неудачи американского торгового флота и приводит к выводу, что основной причиной является отсутствие твердой политики, направленной к поощрению торгового мореплаванья. Президент Вильсон, правивший страной, во главе демократической партии, 8 лет, был принципиальным противником субсидий признаваемых большинством народа наиболее дешевым, наиболее быстрым и, вообще говоря, наиболее действительным (?) средством развития торгового мореплаванья. В результате пол-миллиона долларов было затрачено на государственный флот, тогда как этой суммы было бы достаточно для выдачи субсидий частным судам в течение более чем сотни лет. Сменивший Вильсона президент Гардинг внес в 1922 г. билль, направленный к передаче государственного флота в частные руки, при затрате на субсидии по 30 милл. долл. в год (вместо 50 милл. долл., затрачиваемых на операции одной трети государственного флота). Билль собрал за себя большинство в палате и был поддержан большинством сената, но, благодаря упорству менее чем одной десятой части сенаторов, во главе с Ля-Фоллеттом, был в конце концов отклонен. „Теперь — заключает журнал — очередь за предстоящим конгрессом. Страна сказала свое слово; если правительство имеет другой план, помимо субсидий, пусть выступит с ним, но, так или иначе, с этим вопросом должно быть покончено раз навсегда!“

¹⁾ Этот акт указывает, между прочим, на способность американцев оценивать по достоинству роль торгового флота и его влияние на платёжный баланс страны (мобилизационное значение флота они видели во время войны). Характерно, однако, то, что, американцев и Советской России, только наши социальные условия позволяют в полной мере использовать это мощное оружие внешней торговли в виде единого государственного торгового флота, представляющего бронированный кулак стальной руки — внешней торговли. Американцы же, флотом не справившись и, конечно, при анархии капиталистического хозяйства, справиться и не могут.

Во всяком случае, американские моряки пройдут подготовительную школу к социализму и легче переболеют при его

И. Сергеев

¹⁾ Однако можно заранее сказать, что эта надежда беспочвенна — то, что решит тред-юнион, не будет являться решением английских рабочих: это видно, хотя бы, из опыта английских моряков, раскрывших сущность головок своего юниона.

Одно можно сказать, что расшатанные устои английского империализма не способны дать прочной базы ни труду, ни индустрии, и спасение от рабочего движения и нависающей социальной революции не может быть найдено в старом английском консерватизме, выражением которого отчасти является и нежелание переходить на дизельное строение.

И. С.

Журнал указывает, далее, на то, что, по только что опубликованным официальным отчетам, С.-А. С. Ш. за 1924 г. достигли по грузовому обороту морской торговли колоссальной цифры 421 миллион тонн, из которых на долю заграничной торговли приходится около четверти, и говорит, что терпеть долее, чтобы, при таком обороте, флот бездействовал в такой степени, как это наблюдается в Америке — невозможно.

Однако, уверенность, что дни государственного флота для С.-А. С. Ш. сочтены, едва ли имеет под собою почву: Shipping Board выступает с грандиозным проектом немедленной постройки двух пассажирских пароходов по 30.000 тонн, со скоростью 20 узлов, в целях содержания еженедельных рейсов в Европу, и до 200.000 тонн ежегодно грузового тоннажа (при судах от 10 до 15 тыс. тонн, со скоростью 12—14 узлов), предназначенного, главным образом, для операций с Ост-Индией и Южной Америкой. Board берет это дело на себя, будучи убежден, что частная предприимчивость с подобным планом не справится — по крайней мере, при условии, что весь этот заказ будет дан американским верфям. „Mag. Jougn“, замечает по этому поводу, что действительно частный капитал едва ли захочет, ради поощрения отечественной судостроительности, бросать на ветер деньги, имея возможность приобрести потребный тоннаж гораздо дешевле за границей; но, ведь, тогда было бы проще оказать частному капиталу соответствующую правительственную поддержку — по крайней мере, при таком условии новые суда попали бы в руки, умеющие его эксплуатировать. На сколько эти рассуждения „Mag. Jougn.“; будут приняты во внимание правительством, покажет близкое будущее ¹⁾.

Штат Нью-Йорк близок, повидимому, к осуществлению работ по упорядочению баржевого канала Эри, на который было уже затрачено 125 милл. долл., и который пока дал весьма малый доход. Этот канал в свое время послужил одним из условий обращения Нью-Йорка в первоклассный морской порт; но, по мере урегулирования канадских каналов, открывших хлебным грузам путь к Монреалю и другим канадским портам, значение канала Эри почти утратилось, тем более, что последний страдал значительными дефектами. Рассчитанный на пропуск баржей длиной до 300 фут. с осадкой до 11 фут., канал во многих частях допускает движение судов не более 250 фут. длины, а при низком стоянии воды допустимая осадка падает до 9½ фут. Созданный для управления каналом комитет ныне проектирует предпринять серьезные работы по доведению пропускной способности ка-

нала до требуемых размеров во всех частях и во всякое время года, с приспособлением мостов к проходу таких судов, которые могли бы оперировать одновременно на Великих Озерах и в Каботаже.

Трансатлантические пароходы, предназначенные для перевозки туристов III класса, за короткое время приобрели такую популярность, которая превзошла всякие ожидания. Поддерживающие эти сообщения компании решили ныне несколько повысить тарифы в летнее время, сделав, наоборот, скидку с тарифа в периоды мертвого сезона — зимой. Курьезно, что мотивом к такому повышению тарифа послужило заявление многих агентов, что, при существующих тарифах, равных практикуемым на эмигрантских пароходах, им часто чрезвычайно трудно убедить публику, что пароходы для туристов, несмотря на одинаковый тариф, представляют для пассажиров гораздо больше удобств, чем эмигрантские пароходы.

— Федерация норвежских судостроителей обратилась к правительству с ходатайством об освобождении от пошлины судостроительных материалов, указывая, что, при современных условиях, судостроение совершенно не в состоянии выдерживать конкуренции с заграничными верфями, испрашиваемая же таможенная льгота вполне покрывается теми доходами, которые казна, в виде налогов всякого рода, собирает с судостроительного промысла, затрачивающего около 30 милл. крон в год на одну лишь зарплату. Правительство, однако, не нашло возможным удовлетворить это ходатайство, согласившись лишь на дальнейшие скидки с таможенного тарифа на ввозимый материал для постройки судов — с 2 до 3% для судов свыше 300 тонн и с 1 до 1½% для судов меньшего размера. Решение это совершенно не удовлетворило судостроителей.

Одна норвежская фирма заказала во Франции двухвинтовое моторное судно в 11.000 гресс. тонн для постановки на линию Осло — С.-Франциско. Судно будет снабжено двигателями Бурмейстер и Вайн, развивающими 6000 HP, и рассчитано на скорость в 12½ узлов. „Mag. Jougn.“, сообщая об этом факте, замечает, что такого именно типа суда должны были бы пополнить американский флот, если последний хочет иметь шансы на успешную конкуренцию.

— Германские правительства, учитывая далеко не блестящее положение своего судостроения, идут к нему на помощь. Так, судостроительная компания Везер и Бремене, собиравшаяся закрыть, за отсутствием заказов, большую часть верфей, получила от г. Бремена субсидию в 700 тыс. марок за каждое принятое к постройке судно. Гамбургский сенат ассигновал 500 тыс. марок на постройку серии небольших портовых судов специально в целях дать на зиму хотя какую-нибудь работу верфям. Даже известная судостроительная фирма Вулкан была на краю краха, если бы ей не помогло... Французское правительство, заказавшее 25.000-тонный пловучий кран для порта Бордо. Редкий со времени войны случай подобного заказа!

— Судам, посещающим кубинские порты, грозят с 1 ноября большие накладные расходы. Президентским декретом зарплата портовым рабочим повышена на 20%, за сверхурочную работу назначена двойная оплата. Благодаря этому, расходы по нагрузке и выгрузке поднимутся, по крайней мере, на 100%. Изменены также и правила погрузки: так, например, воспрещено поднимать на

¹⁾ Огосударствление одного элемента хозяйства, как мы наблюдаем в данном случае, конечно, еще не достаточно для того, чтобы создать для него благоприятную почву, при враждебности остальных элементов этой новой формы. Что государственная форма торгового флота в Америке должна рассматриваться, как нечто напоминающее ненавистный большевикам — вряд ли вызывает сомнение. В связи с этим и отношения к государственному флоту должны быть определены враждебными, за исключением чиновников, руководящих делом, живущих этим делом, но не имеющих в груди того огня, который не только двигает дело, но и возрождает его.

В общем же журнал не сумел проанализировать обстановки, в которой американский флот развивался — обстановки, влиявшей на него отрицательно, как то: дороговизна постройки, большие эксплуатационные расходы, отсутствие конкуренции в судостроении (постройка только на американских верфях) и т. п. В этих условиях и частновладельческий флот Штатов не мог нормально развиваться.

ТОРГОВЫЙ ФЛОТ

один строп более 7 мешков рису или сахару (обычно поднималось 10—12 мешков). Гаванское общество судовладельцев решило, в связи с этим, поднять на 33% плату за лихтеровку, ввод судов в док, прием и отпуск грузов.

На последней международной конференции в Генуе был, между прочим, рассмотрен выдвинутый трансатлантическими пароходными компаниями вопрос об обязательном страховании океанских пассажиров. Хотя этот проект и не был принят конференцией, но по соображениям характера не принципиального, а в виду его неразработанности. „Sh. W.“, с своей стороны, полагает, что идея эта может получить осуществление, так как выработанная в международном масштабе единообразная страховая схема окажется выгоднее и для пассажиров, и для судоходных компаний, чем установленная в каком-либо отдельном государстве, и потому приглашает страховые общества заняться разработкой вопроса, с тем, чтобы к ближайшей конференции в Гааге подготовить предложения в деталях проект.

Зато единогласно принято конференцией предложение о лишении судов, принадлежащих государству, права избегать общесудебной юрисдикции. Это право экстерриториальности, по международным правилам присвоенное судам военным, имеет под собою, несомненно, почву, к тому же освященную веками; но раз государство становится торговцем, оно, в своих же интересах, должно было бы отказаться в этом отношении от каких либо привилегий, потому что кто же захочет иметь дело с таким привилегированным коммерсантом? И действительно, американская „Nautical Gazette“ констатирует, что претензия американского Board прикрывается экстерриториальностью для своих судов нередко приводила к тому, что иностранцы избегали обращаться к их услугам.

„Mag. Jougn.“ вновь поднимает вопрос о ничтожном значении всякого рода международных соглашений. 2 года тому назад большинство европейских морских держав приняло на международной конференции так называемую, портовую конвенцию, провозглашающую принцип одинаковой для судов всех наций таксы портовых и судовых сборов. Однако, подписана и ратифицирована эта конвенция одной лишь Великобританией; другие же государства, за исключением, может быть, одной Германии — оговаривают журнал, — как будто и не слышали о существовании этого соглашения. Франция ассигновывает на выдачу субсидий арматорам доходы от повышения судовых сборов с грузов, ввозимых на иностранных судах; Швеция и Португалия ввели неравномерный потонный сбор; Мексика берет сбор с пассажиров, прибывающих на суда под иностранным флагом. Перу предполагает ввести сборы с приходящих иностранных судов на улучшение своих портов; Италия установила льготный эмигрантский тариф для лиц, совершающих переезд исключительно на итальянских судах. Таким образом — заключает журнал — повидимому, не одно и то же провозгласить на словах политику свободы морей и портов в области международной торговли и держаться такой политики фактически!

Следует добавить, что если английское законодательство и не признает принципа неравноправия в отношении уплаты сборов судами разных национальностей, то на практике американским судам чрезвычайно трудно получать грузы в британ-

ских портах, особенно Дальнего Востока, благодаря скоординированной деятельности британских торговых, промышленных и судоходных предприятий. Английские купцы не любят американских судов — обычно отвечают экспортеры, и этим дело кончается. А бойкот американских судов в Ост-Индии происходит так: закупается, скажем, товар в Бангкоке; фрахт от Сингапура до Нью-Йорка 17½ долл. (за 50 куб. фут), а за доставку из Бангкока в Сингапур английские компании, монополизировавшие это сообщение, как местное, берут 9 долл. при следовании груза из Сингапура на американском судне и 5 — при следовании его на американском флаге; получается чувствительная разница в 4 долл. с 50 куб. фут. Как бороться с такими явлениями? задает вопрос „Mag. Jougn.“ и указывает на необходимость включения в акт о торговом мореплаванье постановления, запрещающего правительству применять запретительные (если можно так назвать по аналогии с таможенными пошлинами) сборы по отношению к судам тех наций, которые в своих портах относятся неодинаково к судам отечественным и иностранным.

Тот же журнал приводит характерную справку, показывающую, насколько бывают произвольны и фантастичны запрашиваемые судостроительными верфями цены.

Одна фирма, заказывая товаро-пассажирский пароход самого обычного типа для рейсов между Глазго и Кэмпбелтоуном (на р. Кляйде), получила 18 предложений, причем заявленные цены настолько варьировали между собою, что наивысшая цена превосходила наинизшую на 100%. Журнал задается вопросом: как же это понимать? Если низшая цена заявлена по себестоимости, то какой же безумный процент выговаривали себе фирмы, заявившие не только высшую цену, но и средние, в общем превосходившие низшую на 50%! Остается признать, что в назначении крайних цен обнаружены либо грубейшие ошибки, либо абсолютное незнакомство с условиями рынка. При этом следует отметить, что в данном случае все фирмы, сделавшие заявки о ценах, были английские, и 16 из них — одного и того же судостроительного района — р. Кляйд.

В другом приводимом журналом примере мы имеем дело с заказом Сиамским правительством двух моторных судов длиной 290 фут. Предложений поступило 44, за одно судно цены разнились от 317 тыс. долл. (итальянская фирма) до 831 тыс. (французская), за оба — от 622 до 1.470 тыс.; британские цены за одно судно были от 526 до 656 тыс., за оба — от 1.070 до 1.307 тыс.

По нациям цены распределялись так: за наинизшей, предложенной итальянской фирмой, ценой шла французская — 435 тыс., затем: германская (446), китайская (458), датская (464), шведская (500), голландская (508), английская (526) и, наконец, японская (552). Разумеется, на цены судов влияют сроки изготовления, спецификации, в особенности двигателей внутреннего сгорания; но, тем не менее, и здесь приведенное разнообразие цен представляется загадочным: ведь, например, цены английских фирм колеблются на 120 тыс. долл., т. е. около 25%, а французских — уже на 395 тыс., т. е. на 90%. Расшифровать эту загадку — было бы, по справедливому замечанию „Mag. Jougn.“ — задачей весьма интересной и поучительной.

Н. Жанколя



Реликвии с характерными рисками выверенности и изнеженные такой заволагалла громла, которой он не тсело, но обдум Возрождение в верхних руках.

Во время 1925 г. пароход гребного винта времени переизошедшую осторожность

Дальнейшн невозможно ким образом, как произвестсобразовать стить время прибыльного,

Единствен была бы по или в Норве постановка к полнима, пот и Двина бы для „Малыг ремонтного з же п'х на д не достигла тан лишь на при его дии Единстве сылка п'х



Исправление аварии на п/х „Малыгин“ путем обсушки

Repairs of the Damaged S. S. Malygin

Редакция с большим удовольствием помещает эту статью, характеризующую примерную заботливость автора ее об интересах вверенного ему судна и интересах Совторгфлота. Проявление такой заботливости тем более показательно, что операция возлагала громадную ответственность на капитана за последствия, которой он не только не убоился, но, приняв на себя весь риск, смело, но обдуманно выполнил эту блестящую операцию. Возрождение торгового флота при таких морях находится в верных руках.

Во время плавания в зверобойной экспедиции 1925 г. пароходом „Малыгин“ была потеряна лопасть гребного винта, почти в середине промыслового времени первого рейса, который, несмотря на произошедшую аварию, все же, при тщательной осторожности, был доведен до конца.

Дальнейшее плавание при трех лопастях было невозможно по техническим обстоятельствам. Таким образом, встал во всей остроте вопрос, где и как произвести исправление. При этом приходилось сообразоваться с обстоятельствами, чтобы не упустить время второго зверобойного рейса, более прибыльного, чем первый.

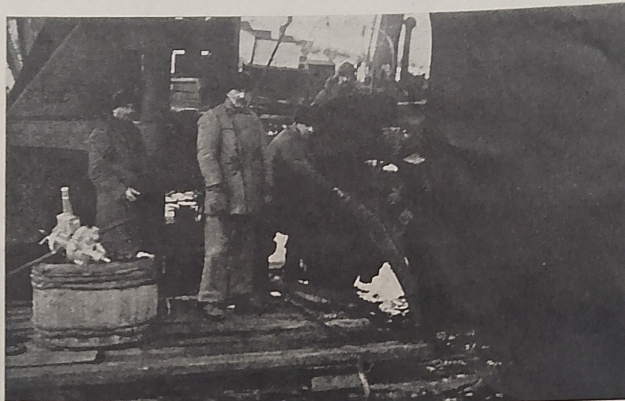
Единственным выходом из положения, казалось, была бы постановка п/х в док в Архангельске или в Норвегии в Тромсё или Бергене. Однако постановка п/х в Архангельский док была невыполнима, потому что в это время Двинский залив и Двина были покрыты льдом, непроходимым для „Малыгина“, и самый док стоял в ковше судоремонтного завода в состоянии зимовки. Посылка же п/х на док в Тромсё, как ближайшего порта, не достигла бы цели, так как элинг там рассчитан лишь на подъем малых судов и для „Малыгина“, при его длине в 250 фут., не подходил.

Единственным выходом, казалось бы, была посылка п/х в Берген, но и это отпадало, так как

до начала промысла оставалось времени, в крайнем случае, дней десять, между тем как на поход и ремонт п/х потребовалось бы не меньше 15 дней, — драгоценное время для промысла пропало и принесло-бы Совторгфлоту большие убытки.

Кроме того, такое прекращение промысла лишило бы заработка сотни промышленников, и их доставка к месту жительства обошлась бы в 7500 рублей.

Единственным способом для исправления повреждения являлась обсушка п/х в Кольском заливе, пользуясь приливом, наибольшая высота которого была в то время 12,5 фут. По приходе в Мурманск 30 марта и окончании разгрузки 6 апреля, начали готовить пароход для осмотра поврежденных водолазами. Для этого были освобождены балластные цистерны: ахтерпик № 5, 4, 3 и заполнили водой № 2 и 1, форпик, канатный ящик и грузовой трюм № 1, что дало дифферент на нос до 15,5 фут. и подняло корму на ту же осадку. Поднимать корму выше было рискованно, так как благодаря своему ледокольному образованию подводной части и отсутствию балласта в цистернах №№ 3, 4, 5 и ахтерпика и тяжелым высоким палубным надстройкам п/х стал очень чувствителен в отношении устойчивости. При такой осадке до полного оголения муфты еще нужно было еще поднять корму на 8 фут. Восьмого апреля подготовительные работы были закончены, водолазы приступили к осмотру гребного винта. После часовой работы было выяснено, что одна лопасть потеряна совсем, при чем две шпильки срезаны под лицо и сидят в теле муфты, а остальные 5 шпилек этой лопасти стоят на месте без гаек с испорченной резьбой, шпильки же остальных лопастей

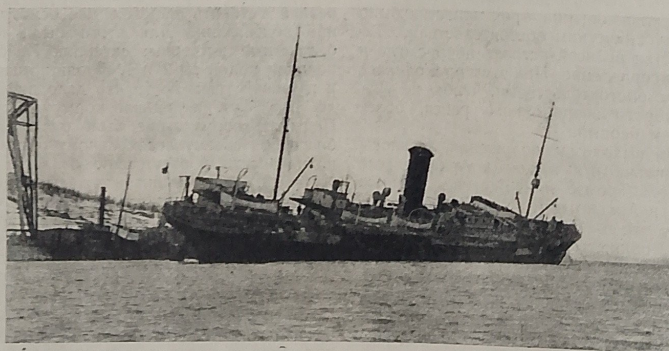


п/х „Малыгин“ на обсушке
S. S. „Malygin“ under repairs
Приготовление бор-машины для высверливания срезающих шпилек лопасти из тела муфты

частично ослабли. Ознакомившись с результатом осмотра из доклада водолазного старшины тов. Тихомирова, мне стало ясно, что работу по постановке лопасти силами водолазов выполнить в необходимый срок нельзя, а потому я решил провести обсушку. Серьезность такой операции позволила приступить к ее выполнению только после согласия Цумора и технического совещания, ознакомившегося с проектом обсушки. При чем была принята во внимание как техническая сторона вопроса, так и возможность больших убытков для Совторгфлота, если бы авария была оставлена не исправленной. Заботу о приспосабливании места для таковой обсушки и руководство работами совещание возложило на капитана л/п „Малыгин“, автора этой статьи. Местом обсушки был выбран мыс Дровяной, как лучший пункт побережья, где в малую воду были произведены предварительные промеры, которые обнаружили покатысть рельефа дна от уреза воды к фарватеру на большую поло-

вину длины судна, а поперечные промеры на две ширины судна показали тоже достаточно ровную площадь (разница левой и правой стороны оказалась 1—1½ ф.). Грунт оказался илом, покрытым наносным песком.

По окончании промера были поставлены буйки и замечен створ наивыгоднейшего места постановки п/х. Чтобы убедиться, нет ли на обмеренной площади выдающихся камней или затонувших предметов, могущих повредить п/х, были спущены водолазы с железным щупом, которым они обошли всю площадь дна между буйками. Водолазы ничего не нашли, кроме одного выдающегося на 1 ф. над поверхностью дна круглого камня на глубине, при малой воде, 24 фута. После этого „Малыгин“ с помощью буксира „Вог“, был заведен на означенное буйками место в момент полной воды. Были отданы по надобности станковые якоря и занесены швартовные тросы на берег с носа и кормы. Обжав якорные канаты и тросы, установили паро-



п/х „Малыгин“ на обсушке
S. S. „Malygin“ under repairs

Наибольший крен по кренометру 21°
List 21°

ход по створу и ботав главной руля, чтобы при крене киль п/х в грунт, и запоздали ожидать п/х начал крен на левый борт, драинная кормовые тросы. Во избежание разрыва, пришлось все время регулировать. мере убавили пароход продол крениться, и к моменту среднего лива крен до 21°, после чего появился, и п/х шел в обратную рону. К моменту лой воды но крен по крено ру 0°.

Таким образом первый момент сного положения (п/х — это про шрена.

Шарина нормально угла наклона дост одного борта будет со воды, и следовательно, м провозойдет при угле на Водуна действующий или выпрямляющ момент соответствующе нающий момент равен М ает силу поддержания судна = 22,0 м, Δ — рас Cos φ = Cos 17° = +260 . 22,6 . 0,9563 = 522,5 — 552,1 = —30,6

— W . a Sin φ, где W — отстояние центра тяжести от центра тяжести судна = 72,63 м, а Sin φ = 72,63 . 0,2924 = 21,24

Для судна со вздути — M₁ = 5625 — 5521 = 104 м. т.

Так как момент ост наклона равен ок. 8 сти вследствие увеличения вздутия достигает 33°.

Легко видеть, что в благоприятном случае ставляет:

$$Mg =$$

где φ — поддерживающа стояние центра поддержа половину величины, пр + 5625 м. т. Выравни 17° представляет:

$$M = +$$

вместо + 104 м. т. М уменьшится от снабжен части при 17° наклон

ход по створу наилучшего места обсушки и, выработав главной машиной углубление под пяткою руля, чтобы предохранить его от срыва с петель, когда киль п/х будет от своей тяжести входить в грунт, и заполнив балласт. цистерны 5, 4 и 3, стали ожидать спада воды, при начале которого п/х начал крениться на левый борт, надраивая кормовые тросы. Во избежание разрыва, пришлось все время их регулировать. По мере убыли воды, пароход продолжал крениться, и к моменту среднего отлива крен достиг 21°, после чего остановился, и п/х пошел в обратную сторону. К моменту малой воды он имел крен по кренометру 0°.

Таким образом,

первый момент опасного положения парохода „Малыгин“ на обсушке



п/х „Малыгин“ на обсушке

S. S. „Malygin“ under repairs

Высверливание срезанных шпилек из тела муфты

ми и машинистами л/п „Малыгин“ в трехдневный срок. После чего 13 апреля п/х без повреждений покинул место обсушки и направился в Мурманск.

Судно также может быть причиной несчастия — в недостатке ее. При крене уменьшение остойчивости влечет за собой увеличение угла наклона при прочих равных обстоятельствах. Качка становится нормальнее и длительнее. Возникает опасность синхронизма. При таких условиях положение судна становится трудным, и перекатывающиеся через пазубу волны лишают его мореходности. Если при этом будут сорваны якоря или случится что либо подобное, судно угрожает гибелью, причиной которой является слишком большая остойчивость.

Следовательно, должно быть твердо установлено, что судно необходимо иметь соразмерную остойчивость, не чрезмерную и не недостаточную. Кривая остойчивости должна быть строго ограничена определенными пределами, и если нагрузка выводит эту кривую вверх или вниз за установленных границ, она должна быть признана опасной, в одном случае имен в виду возможность опрокидывания, в другом — чрезмерной качки. Установление этих границ должно явиться неотложной задачей кораблестроения.

Определение таких наибольших и наименьших допустимых значений кривых должно быть сделано для каждого судна на каждую его осадку, так как характер кривых сильно изменится при изменении ее. Также необходимо избегать ошибки оценивать остойчивость по абсолютному значению метацентрической высоты, не принимая во внимание всего характера кривой, указывающего соотношения, при которых определенная метацентрическая высота является или чрезмерной или недостаточной.

Задача определения действительной метацентрической высоты груженого судна очень трудна, так как высота эта зависит от положения центра тяжести, нахождение которого весьма затруднительно. Результаты часто применяющегося наклонивания судна, если это наклонивание не ведется специалистами с полным знанием дела и тщательностью, могут быть ошибочными и роковыми.

Торговые суда, вообще, должны быть построены так, чтобы при обычно встречающихся родах нагрузки постоянно иметь условия остойчивости, лежащие в пределах, требуемых безопасностью. Здесь должно играть роль отношение ширины к осадке (но не к длине). Когда же приходится иметь дело с ненормальной нагрузкой, как, например, большим пазубным грузом, то капитан не должен действовать на ошупь или даже пытаться установить самому метацентрическую высоту при помощи наклонивания, но он обязан обратиться к специалистам за выяснением вопроса.

Если расчеты не дают не вызывающего сомнения результата, то такая нагрузка должна быть отвергнута.

Для всех судов, уклоняющихся от нормальных типов, должны быть составлены схемы нагрузки, которые, будучи дополнены результатами опыта капитана, исключают возможность перехода границ остойчивости в ту или иную сторону.

(Schiffahrt Zeitung)

Ширина нормального судна равна 22,0 м. Когда крен достигнет величины $\frac{6,70}{2 \times 22} = 0,305$, то воздушная часть одного борта будет совершенно погружена, а другого выйдет из воды, и следовательно, максимум действия воздушный достигнут. Это происходит при угле наклона $\varphi = 17^\circ$.

Воздух действует как стабилизирующий, чем опрокидывающий момент соответствующего веса верхних частей их. Восстанавливающий момент равен: $M_s = +W_v (B + 2 \Delta) \cos \varphi$, где W_v обозначает силу поддержания воздушный = 260 т. B — ширину нормального судна = 22,0 м. Δ — расстояние центра поддержания от борта = 0,3 м. $\cos \varphi = \cos 17^\circ = 0,9563$; следовательно: $M_s = +260 \cdot 22,6 \cdot 0,9563 = +5625$ м. т.

Опрокидывающий момент веса верхней части равен $M_k = -W_v \Delta \sin \varphi$, где W_v — вес верхней части, равный 260 т. Δ — расстояние центра тяжести верхней части от центра поддержания = 72,63 м. $\sin \varphi = \sin 17^\circ = 0,2924$; отсюда $M_k = -260 \cdot 72,63 \cdot 0,2924 = -5521$ м. т.

Для судна со вздутиями восстанавливающий момент $M = M_s - M_k = 5625 - 5521 = +104$ м. т.

Для рассматриваемого нормального судна вычисления дают при угле 17° момент остойчивости равный 5000 м. т., и следовательно максимальное возможное приращение остойчивости от вздутий 104 м. т. = 2%.

Вычисления дальше для предельного положения.

при $\varphi = 25^\circ$, значения M_s и M_k получим:

$$M_s = 260 \cdot 22,6 \cdot \cos 25^\circ \dots \dots + 5325 \text{ м. т.}$$

$$M_k = -260 \cdot 72,63 \cdot \sin 25^\circ \dots \dots - 7981 \text{ м. т.}$$

$$M = \dots \dots \dots - 2656 \text{ м. т.}$$

Так как момент остойчивости нормального судна A при 25° наклона равен ок. 8900 м. т., то уменьшение остойчивости вследствие увеличения веса верхних частей и присоединения воздушный достигнет 33%.

Легко видеть, что выпрямляющий момент Wulste в наиболее благоприятном случае полного погружения при угле в 17° составляет:

$$Mg = \frac{w}{2} (3 + 2 \Delta) \cos 17^\circ,$$

где w — поддерживающая сила Wulste, Δ — расстояние центра поддержки, силы от борта. Mg представляет лишь половину величины, принятой в примере, т. е. +2813 вместо +5625 м. т. Выравнивающий момент судна со вздутиями для 17° представляет:

$$M = +2813 - 5521 = -2708 \text{ м. т.}$$

вместо +104 м. т. Момент остойчивости нормального судна уменьшится от снабжения вздутиями и увеличения веса верхней части при 17° наклона на

$$\frac{2708}{5000} \cdot 100 = 54\%.$$

Остойчивость, как обеспечение безопасности судна

Stability as a Factor of Safety

Затрагиваемый вопрос имеет чрезвычайную важность со стороны теории и практики.

Начавшееся у нас выполнение судостроительной программы возлагает на наши научные и инженерные силы громадную ответственность при разработке теоретических чертежей новых судов, наиболее ответственным моментом в которых является элемент остойчивости.

Редакция считает необходимым обратиться к теоретикам и практикам кораблестроения с призывом об освещении этой научной проблемы.

Многочисленные катастрофы последних лет как с судами, шедшими в открытом море, так и с судами, находившимися в спокойных гаванях, привлекали внимание морских кругов к вопросу об остойчивости и вызвали предложение новых технических конструкций и изменения в способах вычисления и измерения остойчивости. В результате даже было высказано (в немецкой технической литературе) положение, что проблема судовой остойчивости крайне запутана. Однако на самом деле проблема остойчивости построена на простых и ясных основах, которые хорошо известны и установлены, и исключительно некоторое затемнение основных положений и перенос вопроса из области физики в область чистой математики запутали самый вопрос и привели к неправомерным выводам. Непонимание важности проблемы остойчивости для безопасности судна является результатом одностороннего взгляда на дело.

Остойчивость судна стоит в тесной связи с его плавучестью (способностью, годностью к плаванию), и одно без другого немислимы. Плавучесть судна обусловлена действием поддерживающей силы воды и силы тяжести судна. Остойчивость должна обеспечивать неопрокидывание и безопасность судна при наклонении, причем неопрокидывание понимается во внимание равновесие моментов (спл. обходный срок 1847). Следовательно, под остойчивостью понимается способность судна, при любом, практически возможном наклонении, вернуться в исходное положение. Только после согласия Цумора и технического совещания, ознаменовавшегося с проектом обсушки. При чем была принята во внимание как техническая сторона вопроса, так и возможность больших убытков для Совторгфлота, если бы авария была оставлена не исправленной. Заботу о приискании места для таковой обсушки и руководство работами совещание возложило на капитана л/п „Малыгин“, автора этой статьи. Местом обсушки был выбран мыс Дровяной, как лучший пункт побережья, где в малую воду были произведены предварительные промеры, которые обнаружили покатость рельефа дна от уреза воды к фарватеру на большую поло-

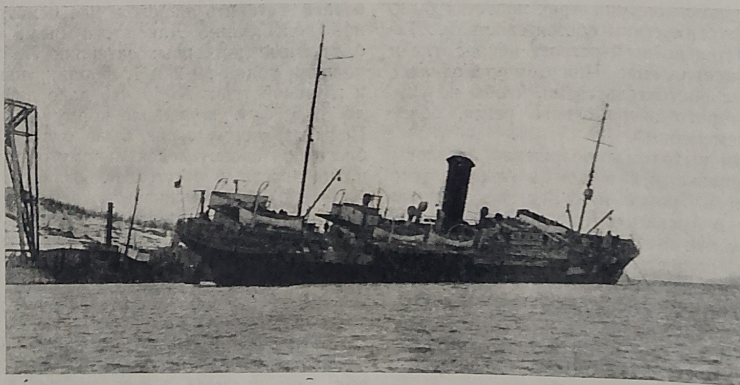
Несмотря на катастрофы с судами, обычно принимаются за предельный угол наклона не угол $\pm 11^\circ$, но угол опрокидывания $\pm 1^\circ$. Классическим доказательством ошибочности этого положения является гибель низкобортного башенного судна „Captain“, кривая остойчивости которого доходила до 55° (от 0 до $\pm 1^\circ$). Судно опрокинулось при крене в 21° , соответствовавшем кульминационной точке кривой.

Если на судно действуют импульсы энергии, приводящие его в качение, подобно маятнику, то оно приобретает известное количество энергии. Для того, чтобы зависящее от этого увеличение крена не сделалось опасным, приток энергии ни в коем случае не должен быть большим, чем работа сопротивления, оказываемая судном, благодаря его формам и конструктивным особенностям. Граница работы сопротивления геометрически наглядно указывается содержанием поверхности, ограниченной кривой остойчивости (от 0 до $\pm 1^\circ$). Теоретически судно допускает при расклинении наклона до угла $\pm 1^\circ$. Но так как импульсы волн и ветра не следуют друг за другом равномерно, и так как при больших углах крена могут вступить непредвиденные случайности (перемещение груза, вторжение воды), то никаким образом не может быть допущен предельный угол $\pm 1^\circ$. У многих судов нисходящая ветвь кривой круче и короче восходящей, вследствие чего восстановление крена происходит так быстро, что даже чисто статического действия ветра, водяных масс, тая сети или буксирного троса достаточно, чтобы судно не могло больше выпрямиться.

Вычисления остойчивости при больших углах наклона впервые производились Атьудом в 1798 году.

К 1746 году Эйлер и Бугроу нашли способ устанавливать остойчивость при малых углах, чем они определяли восстанавливающий момент. Это повело к пользованию формулой (1) и (2) (вспомогательная формула) и (3) (формула). Грунт оказался илом, покрытым тонким слоем песка.

По окончании промера были поставлены буйки и замечен створ наивыгоднейшего места постановки п/х. Чтобы убедиться, нет ли на обмеренной площади выдающихся камней или затонувших предметов, могущих повредить п/х, были спущены водолазы с железным щупом, которым они обошли всю площадь дна между буйками. Водолазы ничего не нашли, кроме одного выдающегося на 1 ф. над поверхностью дна круглого камня на глубине, при малой воде, 24 фута. После этого „Малыгин“, с помощью буксира „Вог“, был заведен на означенное буйками место в момент полной воды. Были отданы по надобности становые якоря и занесены швартовные тросы на берег с носа и кормы. Обжав якорные канаты и тросы, установили паро-



Центр тяжести этого веса находится на $20,414:20 = 78,52$ м. над киля.

Зная, какое влияние на остойчивость при крене должен иметь вес 260 тонн на высоте 78,5 м. над килем и какие последствия может иметь авария, нарушающая поддерживающее действие воздушной подушки, можно сделать вывод.

Последствия этого влияния несколько ближе. Вычисление сильно упрощается, если выдвинуть парус воздушной подушки судна и соединить с весом верхней части в одно самостоятельное плавающее тело. Если мы представим себе это тело перекаченными, то результаты исследования остойчивости могут быть переведены без существенной ошибки на остойчивость по форме судна со воздушными по принципу стабилизации действия.

При принятой нами для нормального судна (с прямыми бортами) осадке в 7,01 м. центр тяжести системы образованного из воздушной подушки и судна находится на $(78,52 - 7,01) = 71,51$ м. над ватерлинией. Сила поддержания воздушной подушки действует на 5,89 м. над килем или $(7,01 - 5,89) = 1,12$ м. под ватерлинией и, следовательно, центр тяжести системы $(71,51 + 1,12) = 72,63$ м. над соответствующим центром поддержания. Воздушная подушка имеет высоту по борту в 6,70 м., ватерлинейная высота в 0,875 м. находится у ватерлинии, что дает наибольшую остойчивость. Метacentрические высоты получаются следующие:

	Нормальное судно А.	Судно со воздушной подушкой С.
$\frac{J}{V}$	102,283 м. ⁴	125,383 м. ⁴
$\frac{J}{V}$	5,56	6,72
$\frac{J}{V}$	4,91	5,82
$M_{Ga} = \frac{J}{V} - a$	0,65 м.	0,90 м.

Метacentрическая высота судна со воздушной подушкой на 38,5% больше, чем нормального судна. Но необходимо рассмотреть вопрос, что происходит с остойчивостью при больших углах крена.

Ширина нормального судна равна 22,0 м. Когда касательная к углу наклона достигнет величины $\frac{22}{6,70} \times 22 = 0,305$, то воздушная подушка будет совершенно погружена, а другого выйдет из воды, и следовательно, максимум действия воздушной подушки. Это происходит при угле наклона $\alpha = 17^\circ$.

Воздушная подушка действует как стабилизатор, если только вытесняемый или восстанавливающий момент больше, чем опрокидывающий момент соответствующего веса верхней части ил. Восстанавливающий момент равен: $M_s = +W(B + 2 \cdot \Delta) \cos \alpha$, где W обозначает силу поддержания воздушной подушки — 260 т. В — ширину нормального судна — 22,0 м. Δ — расстояние центра поддержания от борта — 0,5 м. $\cos \alpha = \cos 17^\circ = 0,9563$; следовательно: $M_s = +260 \cdot 22,6 \cdot 0,9563 = +5625$ м. т.

Опрокидывающий момент веса верхней части равен $M_k = -W \cdot a \cdot \sin \alpha$, где W — вес верхней части, равный 260 т. a — расстояние центра тяжести верхней части от центра поддержания — 72,63 м. и $\sin \alpha = \sin 17^\circ = 0,2924$; отсюда $M_k = -260 \cdot 72,63 \cdot 0,2924 = -5521$ м. т.

Для судна со воздушной подушкой восстанавливающий момент $M = M_s - M_k = 5625 - 5521 = +104$ м. т.

Для рассматриваемого нормального судна вычисления дают при угле 17° момент остойчивости равный 5000 м. т. и следовательно максимальное повышение остойчивости от воздушной подушки 104 м. т. = 2%.

Вычисления дальше для предельного положения.

при $\alpha = 35^\circ$ значения M_s и M_k получим:

$$M_s = 260 \cdot 22,6 \cdot \cos 35^\circ = +5325 \text{ м. т.}$$

$$M_k = -260 \cdot 72,63 \cdot \sin 35^\circ = -7981 \text{ м. т.}$$

$$M = +5325 - 7981 = -2656 \text{ м. т.}$$

Так как момент остойчивости нормального судна А при 25° наклона равен ок. 8000 м. т., то уменьшение остойчивости вследствие увеличения веса верхней частей и присоединения воздушной подушки составляет 33%.

Легко видеть, что восстанавливающий момент Wulste в наиболее благоприятном случае полного погружения при угле в 17° составляет:

$$M_g = \frac{W}{2} (3 + 2 \Delta) \cos 17^\circ,$$

где W — поддерживающая сила Wulste, Δ — ширина судна, Δ — отстояние центра поддержания, сила от борта. M_g представляет лишь номинальную величину, принятой в примере, т. е. +2813 вместо +5625 м. т. Выравнивающий момент судна со воздушными для 17° составляет:

$$M = +2813 - 5521 = -2708 \text{ м. т.}$$

Вместо +104 м. т. Момент остойчивости нормального судна уменьшается от снабжения воздушными и увеличения веса верхней части при 17° наклона на $\frac{2708}{5000} \cdot 100 = 54\%$.

Но уже при 9° наклона уменьшение достигает 30% и приращение остойчивости волею прямого положения настолько незначительно по своей абсолютной величине, что преимущества судна со воздушными в противодействии давлению ветра, о которых так много говорится, являются совершенно иллюзорными.

В общем, следовательно, можно сказать, что оценка остойчивости на основании одной метacentрической высоты является далеко не исчерпывающей, и рассмотрение кривой остойчивости не обеспечивает безопасности. Является крайне необходимым учесть все возможные случаи влияния вторжения водных масс, приращение или уменьшения груза и особые обстоятельства, вступающие в силу во время службы судна и при аварии, и вредно влияющие на остойчивость.

Классификация судов не представляет никаких требований относительно остойчивости, основываясь на убеждении, что при авариях обычно суда тонут в прямом положении, а не опрокидываются. Однако всякое судно, даже в гавани неустойчивое, может опрокинуться лишь, если наступит в действие внешний кренящий момент. Это относится и к судам, получившим текущую воду. Судно не опрокинется, если кренящий момент не достаточно велик. Вязкое судно при текущей воде становится более опасным, чем остойчивое. Если текущее судно, наполняемое водой, наклонится до известной степени, то оно все же может выпрямиться, если кренящий момент постепенно исчезнет, и тогда оно может, наполнившись водой, пойти ко дну в прямом положении. Если же в поперечном или продольном наклонении к влиянию прекратившегося поддержания присоединится действие вытесняемой массы воды, то такого рода погружение может быть определено, как опрокидывание.

В этом заключается главный пункт вопроса об остойчивости, а именно — обеспечение плавучести при поперечном накренивании и в случаях аварии. До тех пор пока поддержание судна не будет уменьшено вследствие проникновения воды с одного борта на палубу, через бортовые вентили и т. п. или в результате наклонного положения судна, до тех пор положение судна не является безнадежным. Оно может быть спасенным, если его запас плавучести соединяется с запасом остойчивости.

Чрезмерно большая остойчивость судна также может быть причиной несчастия, как и недостаток ее. При качке увеличение остойчивости влечет за собой увеличение угла наклона при прочих равных обстоятельствах. Качка становится порывистой и длительнее. Возникает опасность синхронизма. При таких условиях положение судна становится трудным, и перекатывающиеся через палубу волны лишают его мореходности. Если при этом будут сорваны люди или случится что либо подобное, судно угрожает гибелью, причиной которой является слишком большая остойчивость.

Следовательно, должно быть твердо установлено, что судну необходимо иметь соразмерную остойчивость, не чрезмерную и не недостаточную. Кривая остойчивости должна быть строго ограничена определенными пределами, и если нагрузка выводит эту кривую вверх или вниз из установленных границ, она должна быть признана опасной, в одном случае имея в виду возможность опрокидывания, в другом — чрезмерной качки. Установление этих границ должно явиться неотложной задачей кораблестроения.

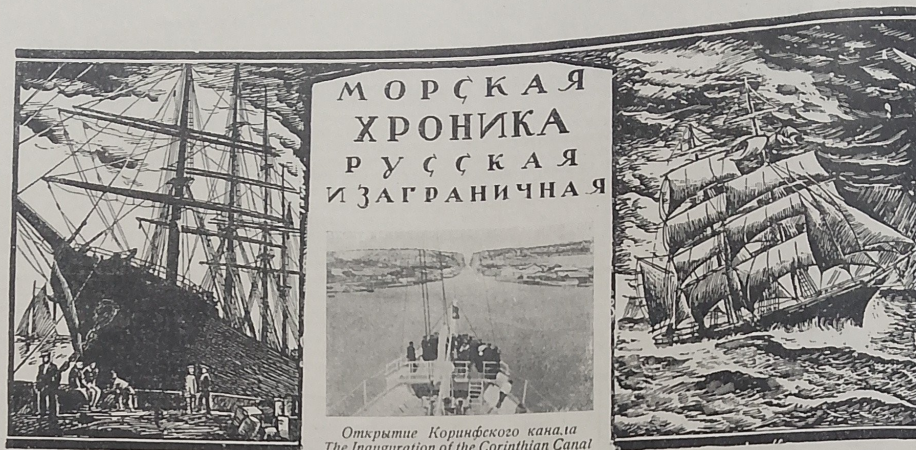
Определение таких наибольших и наименьших допустимых значений кривых должно быть сделано для каждого судна на каждую его осадку, так как характер кривых сильно изменяется при изменении ее. Также необходимо избежать ошибки оценивать остойчивость по абсолютному значению метacentрической высоты, не принимая во внимание всего характера кривой, указывающего соотношения, при которых определенная метacentрическая высота является или чрезмерной или недостаточной.

Задача определения действительной метacentрической высоты грузного судна очень трудна, так как высота эта зависит от положения центра тяжести, нахождение которого весьма затруднительно. Результаты часто применяющегося накренивания судна, если это накренивание не ведется специалистами с полным знанием дела и тщательностью, могут быть ошибочными и роковыми.

Торговые суда, вообще, должны быть построены так, чтобы при обычном встречающемся роде нагрузки постоянно иметь условия остойчивости, лежащие в пределах, требуемых безопасностью. Здесь должно играть роль отношение ширины к осадке (но не к длине). Когда же приходится иметь дело с ненормальной нагрузкой, как, например, большим палубным грузом, то капитан не должен действовать на ощупь или даже пытаться установить сахоу метacentрическую высоту при помощи накренивания, но он обязан обратиться к специалистам за выяснением вопроса.

Если расчеты не дают не вызывающего сомнения результата, то такая нагрузка должна быть отвергнута.

Для всех судов, уклоняющихся от нормальных типов, должны быть составлены схемы нагрузки, которые, будучи дополнены результатами опыта капитана, исключают возможность перехода границ остойчивости в ту или иную сторону.



МОРСКАЯ ХРОНИКА РУССКАЯ И ЗАГРАНИЧНАЯ

Открытие Коринфского канала
The Inauguration of the Corinthian Canal

РАБОТА СОВТОРГФЛОТА

Северная Главная Контора Совторгфлота в июле и августе 1925 года. В июле в эксплуатации находилось в каботажном плавании — 16 судов, а в заграничном — 5 судов, всего же 21 судно с общей грузоподъемностью в 20.299 тонн.

В августе же эксплуатировалось 22 судна (грузоподъемность 26.099 т.), из коих в каботажном плавании — 16 судов, а в заграничном плавании — 6 судов. Увеличение числа работающих судов произошло вследствие передачи из Балтийской Главной Конторы парохода «Красный Профинтерн», грузоподъемностью 5.800 тонн.

Увеличение тоннажа, а также естественное развитие работы в летние месяцы оказало влияние и на развитие грузооборота. В июле перевезено (по моменту отправления) 14.645 тонн, а в августе — 21.285 тонн, т.е. больше на 6.640 тонн или на 45,3%.

Пассажиры в июле перевезено 3.552 чел., а в августе — 3.129 чел.

Перевозки грузов по отдельным видам плавания распределялись следующим образом (по фактическому прибытию грузов):

	июль	август
Экспорт	2.153	12.815
Импорт (по приб.)	3.830	3.806
Всего в загранич. плавании	5.983	16.621
Малый каботаж	7.262	7.294

В связи с введением в эксплуатацию в августе п/х «Красный Профинтерн», а также отправлением в плавание тех судов, которые в июле закончили рейсы, начатые раньше, оказались значительно возросшими перевозки в заграничном плавании (с 5.983 тонн в июле до 16.621 тонн в августе, т.е. почти в 3 раза больше).

По портам отправления экспорт распределялся следующим образом: в августе отправлено — из портов Белого моря и Сев. Ледов. Океана — 8.394 тонны (все из Архангельска), в том числе на Англию — 8.389 тонн, в Варшву — 5 тонн, а из портов других морей СССР — 4.421 тонна (из Ленинграда на Англию). Импорт в августе был только на порты Белого моря и Сев. Ледов. Океана и почти исключительно из Англии. Также же распределение экспорта и импорта было и в июле.

За июль м-ц вышел из ремонта: п/х «Малыгин» — подготовка к Карской экспедиции, п/х «Революция» и «Чика» и м/х «Коммунар» — из текущего ремонта. Поступлений в ремонт за июль м-ц не было. Из оставшихся в ремонте от прошлого месяца начал ремонт п/х «Субботин» и заканчивался ремонт м/б «Руслан», а также продолжался ремонт «Верхавена».

В августе ремонт производился на следующих судах: «Канни», «Лозовский» и «Делегат» (ремонт в августе же закончен и п/х п.х. вышли на работу), «А. Сибиряков», «Пеша», «Кня», «Октябрь», «Сума» (ремонт в августе не закончен). Из ранее вошедших в ремонт работы производились на «Субботин» и «Верхавена».

Работы стивидорно-транспортно-экспедиторского характера выражались в следующем:

В июле: погружено лесоматериалами 26 иностранных пароходов 9.804 рус. куб. саж. базансов, пропсов и раундвуда и 285.693 шт. шпал и капазлов.

Кроме того погружено на суда разного груза 297.397 пуд., выгружено с судов 117.212 пуд., в вагоны погружено 4.884 п., выгружено из вагонов 132.536 п. и перевезено грузом 61.280 п.

Грузооборот по складам за июль выразился в следующих цифрах: состояло на 1/VI 1.642.982 килотр., поступило в июле 1.844.556 ктр., вышло 923.824 ктр. и осталось на 1/VII 2.563.704 ктр.

В августе погружено 32 иностранных и 3 советских парохода 10.202 р. к. с. базансов, пропсов и раундвуда и 353.241 шт. шпал, капазлов и сосновых бревен.

Кроме того погружено угля на суда — 132.200 пуд., выгружено с судов угля 33.684 п., погружено на суда раз. груза 197.858 п., выгружено с судов раз. груза 59.528 п., в вагоны погружено 1.381 п. и выгружено из них 214.002 п., перевезено грузом 163.950 п.

Грузооборот по складам в августе выразился в следующем: оставалось на 1/VII 2.563.704 ктр., поступило за август 2.046.732 ктр., вышло 1.326.948 ктр. и осталось на 1/X 3.283.548 ктр.

Черноморско-Азовская Главная контора Совторгфлота в июле и августе 1925 г. В июле принимало участие в перевозочной работе (по предварительным сведениям) 63 судна общей грузоподъемностью 52.524 тонны, а в августе — 78 судов общей грузоподъемностью 62.709 тонн. Суда эти по типам распределялись следующим образом:

	июль		август	
	Число	Грузоподъемн.	Число	Грузоподъемн.
Тов.-пассаж. п.х	23	11.843	23	13.440
Грузовые	15	34.578	20	37.429
Пар.-моторные	2	2.739	2	2.739
Пар.-моторные	12	1.645	12	1.645
Буксир. и катера	8	—	11	—
Варки	2	1.719	10	7.456
Всего	62	52.524	78	62.709

Увеличение в августе работавшего тоннажа объясняется как вообще развитием малокаботажных перевозок, так в частности тем, что в августе началась подготовка на рейды экспортного хлеба.

11 парусно-моторных судов работали, как прикрепленные к разным агентствам, одно судно работало на Северо-Западной линии.

В среднем ремонте в июле находилось 47 судов, в августе — 46. На 1/X осталось в ремонте 25 судов. На некоторых судах производились частично работы капитального характера.

Грузов перевезено, по предварительным данным: в июле — 50.178 тонн, в августе — 86.735 тонн; пассажиров перевезено: в июле — 143.671 чел.; в августе — 140.723 ч. Количество перевозимых грузов увеличилось на 36.557 тонн или 72,8%, а количество перевезенных пассажиров несколько уменьшилось — на 2.948 чел. или на 2,1%.

Увеличение грузооборота в августе по сравнению с июлем имело место почти во всех видах плавания, за исключением импорта как по абсолютному количеству, так и в процентном отношении, к июлю оказалось по экспорту. Это увеличение стоит в связи с тем, что в экспорте в августе участвовал п/х «Ляхта», бывший в Мариуполе 3.444 тонн угля на Марсель.

Уменьшение импорта является месячным характером. Несмотря на плавании вообще увели-

Во внутреннем пла-

же — 71,7%, по здес-

и в августе начались ре-

ни вообще в каком-либо

к подготовке экспортного

Особое же существо-

идеос увеличение пере-

Нефтепереработки во-

(на 27,4%), что падо о-

наших назывных паров-

за август 3 рейса, а «

Вообще работа в

(сухих и назывных) не-

(что совершенно естес-

нажно, оказывается в

в прошлом.

За первые 9 месл

(без хозяйственных т

1925 г. — 269.408 тонн.

В июле месяце дл

перевозки грузов подде-

аующим линиям:

1. Крымско-Ка

Батум, 2 рейса в неде-

дезю.

2. Ближне-Во

Салоники — Ирей — 3

Константинополь — Од

3. Илья-Ола-Одес

ков 3 раза в неделю.

4. Херсонская

6 раз в неде.

5. Крымско-Аз

отходом из Ялты по на

6. Ростовская

галики. Ежедневно 2

7. Ростов — Ах

дезю.

8. Таманская

9. Азовские

обратно, 2 раза в нед

равную и обратно 1 р

10. Ейская п

дневно.

11. Новоросси

русский — Геленджик.

12. Иатинская

13. Южно-Вер

дезю.

14. Феодосийс

15. Северо-За

ков — Скадовск — Хо

в недею.

В августе работав

ными именными в

Феодосийская линия 25

Обслуживани

судов на Черном

ского моря посеще

и иностранных пароходов, в

еще мал, вследствие убо

В Одессе обслужи

грузам, и 6 пароходов,

суда с балластом. Иск

Новороссийск — 11 пар

хода, из коих больше

жено 11 пароходов, пр

1 пароход.

Всего было обслуж

В августе количес

и Азовского моря, по

лось (на 40%), приче

Бердиск, Таганрог и

ной каппаны.

В Одессе за авгу

портных, в Николаеве

соне обслужено 3 пар

доски — 5 экспортных

и Новороссийске обсу

ных и 3 парохода по

ного груза, вывезено

Уменьшение импорта и междупортовых заграничных перевозок является месячным колебанием, обычным для рейсов длительного характера. Несмотря на это уменьшение, все же работы в заграничном плавании вообще увеличились на 75,4%.

Во внутреннем плавании, наоборот, оказалось почти таким же — 71,7%, но здесь оказало существенное влияние то, что в августе начались рейдовые работы, которых не было ни в июле, ни вообще в каком-либо месяце 1925 г. Рейдовые работы сводились к подвозу экспортного зерна на Таганрогский рейд.

Особенно существенным и характерным является продолжающееся увеличение перевозок коммерческих грузов во внутреннем междупортовом плавании, выразившееся в 7,29%.

Нефтеперевозки во внутреннем плавании также увеличились (на 27,4%), что надо отнести к достаточной интенсивности работы наших плавных пароходов. Так, «Шаумян» успел совершить за август 3 рейса, а «Ермаков» — 2.

Общие работы в малом каботаже на коммерческих грузах (сухих и плавных) не только увеличиваются из месяца в месяц (что совершенно естественно для летних месяцев), но, что особенно важно, оказываются в настоящем году значительно выше, чем в прошлом.

За первые 9 месяцев 1924 г. перевезено в малом каботаже (без хозяйственных грузов) — 175.224 тонны, а за то же время 1925 г. — 269.408 тонн, т. е. больше на 94.184 тонны или на 53,7%.

В июле месяце для обслуживания пассажирского движения и перевозки грузов поддерживалось пароходное сообщение по следующим линиям:

1. Крымско-Кавказская. Сроchia, почтовая. Одесса — Батум, 2 рейса в неделю и тов.-пас. — рейс № 3 — 1 раз в неделю.
2. Ближне-Восточная. Одесса — Константинополь — Салоники — Пирей — Яффа — Александрия и обратно — Пирей — Константинополь — Одесса, 2 раза в месяц.
3. Николаевская. Одесса — Николаев, с заходом в Очаков 3 раза в неделю.
4. Херсонская. Одесса — Херсон. С заходом в Очаков 6 раз в неделю.
5. Крымско-Азовская. Ялта — Ростов, с еженедельным отходом из Ялты во пятницу.
6. Ростовская пригородная. Ростов — Азов — Кагальник. Ежедневно 2 отхода до Кагальника и 1 — до Азова.
7. Ростов — Ахтары — Керченская. Один раз в неделю.
8. Таманская переправа. Керчь — Тамань и обратно.
9. Азовские линии: А) Ростов — Таганрог — Ейск и обратно, 2 раза в неделю; Б) Ростов — Таганрог — Ейск — Мариуполь и обратно 1 раз в неделю; В) Ейская курортная.
10. Ейская пригородная. Ейск — Глафировка. Ежедневно.
11. Новороссийская пригородная. Анапа — Новороссийск — Геленджик.
12. Ялтинская курортная. Ялта — Алушка — Сименз.
13. Южно-Бережная. Ялта — Севастополь, 6 раз в неделю.
14. Феодосийская пригородная. 3 рейса в неделю.
15. Северо-Западная Крымская. Одесса — Очаков — Скадовск — Хорды — Евпатория — Севастополь, 1 рейс в неделю.

В августе работы те же линии, с некоторыми незначительными изменениями в расписании Крымско-Кавказской линии. Феодосийская линия 25 августа была закрыта.

Обслуживание Совторгфлотом иностранных судов на Черном море. В июле порты Черного и Азовского морей посетили не особенно значительное количество иностранных пароходов, ввиду того, что подвоз зерна в этом месяце еще мал, вследствие уборки предшествующего урожая.

В Одессе обслужено 9 пароходов, доставивших импортные грузы, и 6 пароходов, принявших грузы из Одессы и пришедших суда с балластом. Николаев обслужил 3 парохода по экспорту, Новороссийск — 11 пароходов, в Батуме было обслужено 23 парохода, из коих больше половины плавных, в Мариуполе обслужено 11 пароходов, преимущественно угольных, и в Феодосии — 1 пароход.

Всего было обслужено 64 парохода.

В августе количество пароходов, посетивших порты Черного и Азовского морей, по сравнению с июлем, значительно увеличилось (на 40%), причем начали работать такие порты, как Херсон, Бердянск, Таганрог и Ахтарск, в связи с развитием хлебэкспортной кампании.

В Одессе за август обслужено 13 пароходов, из коих 6 импортных; в Николаеве обслужено 4 парохода по экспорту, в Херсоне обслужено 3 парохода, принявших 14.400 тонн зерна; в Феодосии — 5 экспортных пароходов, принявших 25.300 тонн зерна; в Новороссийске обслужено 25 пароходов, в том числе 6 плавных и 3 парохода по импорту, доставивших около 750 тонн разного груза; вывезено за этот период 99.000 тонн зерна, цемента,

нефтепродуктов. В Батуме обслужено 22 парохода, в том числе 17 плавных и 4 импортных, доставивших около 1.500 тонн ген. груза; вывезено около 86.000 тонн нефтепродуктов и генгрузов. В Мариуполе обслужено 12 пароходов по экспорту, принявших около 44.500 тонн угля и нефтепродуктов; в Бердянске — 3 парохода, принявших 8.400 тонн зерна; в Таганроге — 1 пароход, принявший 4.400 тонн зерна; на Ахтарском рейде — 1 пароход, принявший 5.700 тонн зерна. Всего обслужено в августе 89 пароходов.

Работа Ленинградторгпорта в сентябре. В течение сентября месяца в Ленинградский торговый порт с грузом прибыло 70 пароходов, доставивших 81.238 тонн (из них большим каботажом на 2 пароходах 9.289 т.). На 19 советских пароходах доставлено 23.511 т., на 24 германских — 22.030 т., на 5 датских — 11.168 т., на 6 шведских — 9.275 т., на 1 американском (С.-А. Соед. Шт.) 4.000 т., на 3 норвежских — 3.119 т. и на 9 финских — 1.917 т. Без груза пришло 22 германских судна, 7 английских, 8 датских, 4 финских, 3 шведских, 3 норвежских и 1 эстонское — всего 48 судов.

По портам отправления импортированные в сентябре грузы распределяются следующим образом: на 24 пароходах из германских портов привезено 17.858 т., на 3 п/х из американских портов — 15.850 т., на 10 п/х из английских — 11.832 т., на 4 п/х из бельгийских — 9.632 т., на 6 п/х из шведских — 5.504 т., на 5 п/х из голландских — 5.635 т., на 3 п/х из норвежских — 3.043 т., на 9 п/х из финских — 1.917 т., на 1 п/х из эстонских — 400 т., на 3 п/х из датских — 311 т., на 1 п/х из французских — 65 т. и большим каботажом 9.289 т.

В ряду ввезенных грузов первое место занимает сахар и сахарный песок — 34.781 т., далее следуют генеральные грузы — 32.475 т., цемент (большой каботаж) — 9.289 т., бумажная масса — 1.973 т., целлулоза — 1.390 т., сырьё — 820 т., копра — 397 т. и букавал клепок — 113 т.

В сравнении с соответствующим месяцем прошлого года импорт Ленинградторгпорта возрос на 33.533 т. По количеству привезенного в порт груза суда советского флага продолжают занимать первое место, суда же германского флага — второе.

Вывезено из Ленинградторгпорта за сентябрь на 95 пароходах 119.020 тонн груза. На 12 английских пароходах вывезено 22.445 т., на 14 датских — 19.998 т., на 16 советских — 13.884 т., на 8 норвежских — 13.754 т., на 3 шведских — 4.732 т., на 7 финских — 1.669 т. и на 1 эстонском пароходе — 730 т.

Сентябрьский экспорт Ленинградского порта по портам назначения распределяется следующим образом: на 33 пароходах в английские порты вывезено 50.535 т., на 18 п/х в голландские — 35.332 т., на 20 п/х в германские — 13.615 т., на 2 п/х в бельгийские — 1.291 т., на 5 п/х в датские — 5.900 т., на 10 п/х в финские — 3.900 т., на 2 п/х в норвежские — 4.174 т., на 2 п/х в французские — 4.064 т. и на 3 п/х в шведские 2.209 т.

По роду товаров экспорт Ленинградторгпорта за сентябрь состоит из следующих грузов: балансов вывезено 37.599 т., досок — 22.314 т., пропсов — 21.433 т., обрезков досок — 2.303 т., бревен — 1.993 т., дубовой коры — 1.541 т., осинных коры — 588 т., фанеры — 256 т., ржи — 10.318 т., гороха — 874 т., пшеницы — 465 т., ячменя — 5.198 т., масла — 4.420 т., льна и прочих волокнистых веществ — 1.380 т., льняных — 5.953 т., асбеста — 795 т., цинковых — 166 т., тряпья — 179 т. и разных грузов — 1.300 тонн.

В сентябре началась хлебэкспортная кампания Ленинградторгпорта. Суда Балтийского отделения Совторгфлота принимают и перевозят хлебобулочных грузов большое участие.

Против сентября 1924 года экспорт Ленинградторгпорта за сентябрь 1925 года увеличился на 6.815 тонн.

Общий морской грузооборот Ленинградского торгового порта за сентябрь в последние три года выражается следующими цифрами (без грузооборота судов транзитного и мало-каботажного плавания): в 1923 — 183.200 т., в 1924 г. — 161.533 т. и в 1925 г. — 200.258 т.

Судов транзитного плавания в сентябре прошло через Ленинградский порт 73 (все финские), из коих 31 пароход, общим тоннажем нетто в 16.013 т.

Движение судов малого каботажного плавания (все советского флага) происходило весьма интенсивно. Пришло в порт 145 таких судов с 7.573 т. груза — строительных материалов, дров, рыбы и т. п., ушло же 125 с 103 т. жизненных припасов и разных грузов.

Архангельский порт в сентябре 1925 г. Развивавшийся лесэкспорт вызвал значительное оживление Архпорта. Об этом свидетельствует большое число иностранных пароходов, одновременная погрузка которых (85 парох.) превысила уже довоенные нормы. Всего в течение сентября с/г. в Архпорт прибыло 120 пароходов и 9 парусных судов следующих национальностей: 46 Норвежских, 31 Шведский, 14 Германских, 11 Голландских, 1 Английский, 10 Датских, 5 Русских и 1 Литовский и 1 Греческий. Из этого числа 113 пароходов прибыли с водяным балластом, а на 7 пароходах и 9 парусных доставлено

«ТОРГОВЫЙ ФЛОТ»

5089,2 тонн груза, из которого 4700 тонн каменного угля, 177,3 тонн рыбы, 84,9 тонн соли, 32,5 тонн машин и станков, 70 тонн дубильного экстракта, 20,6 тонн парафина, 10 тонн кофе, 7,7 т. сахара, 2,8 т. пряжи и 13,4 т. разных грузов.

Из Архипорта отправлен за границу 121 пароход с 160 тыс. тонн груза, из которого большая часть приходится на лесные товары (доски, шпалы, проем, баласы, кападки, раудавуд), вывезенные, главным образом, в Англию и Голландию, затем в Германию, Норвегию, Данию, Бельгию, Францию, Южную Америку и Египет.

Из перечня стран видно, что лесной рынок в этом году значительно расширился. Остальные грузы около 5.500 тонн состоят из мелких продуктов, замши и металлического лома.

К РАБОТЕ СОЮЗФЛОТА

Общезвестно, что Советский торговый флот недостаточен для обслуживания наших товарооборота и пассажирооборота.

Потому СССР приходится зафрахтовывать иностранные суда грузов и заключать договоры с иностранными компаниями на перевозку пассажиров.

Последнее сосредоточено в Пассажирско-Транспортном Акционерном Обществе Союзфлот.

В настоящее время им заключено четыре договора и одно временное соглашение.

Первый из договоров о смешанном обществе, перевозом в американо-европейские страны, заключен с четырьмя Французскими линиями: «Компани Женеераль Трансатлантик», «Зюд Атлантик», «Сосиете Женеераль Транспорт Маритим», и «Шаржер Реюни».

Второй — о принятии Союзфлотом агентуры для перевозки в американо-европейские страны — заключен с четырьмя Французскими линиями: «Компани Женеераль Трансатлантик», «Зюд Атлантик», «Сосиете Женеераль Транспорт Маритим», и «Шаржер Реюни».

Третий — о принятии Союзфлотом агентуры по перевозке пассажиров на Средиземном море — заключен с Французской линией «Лойд Триестин».

Четвертый — о принятии Союзфлотом агентуры по перевозке в американо-европейские страны — заключен с Итальянской линией «Козулич Лайн».

Предварительное соглашение о принятии Союзфлотом агентуры по перевозке в Средиземном море заключено с Итальянской линией «Лойд Триестин».

Небезынтересно указать мощность этих Компаний.

«Голланд Америка Лайн». Голландское пароходное общество. Правление находится в Роттердаме (Голландия). Акционерный капитал 25.000.000 гульденов (около 20.000.000 руб.). Тоннаж общества — 345.041 тонна. Актив общества, по балансу на 1924 г., — 114.310.752 гульдена; компания поддерживает рейсы между Европейскими портами и портами Соединенных Штатов — с заходом в Канадские порты — и Мексикой с заходом на остров Кубу.

«Канадская Пасифик Рейлуэй Компани». Канадская Тихоокеанская Компания, действующая в себя 4 отдела: железнодорожный, воздушный, пароходный и отель гостиниц. Правление общества находится в Монреале (Канада). Основной капитал общества — 340.000.000 долларов. Актив компании, по балансу на 1923 г., равен 1.127.441.150 долл. Компания владеет 20.000 миль железнодорожного пути в Канаде и брутто-тоннажом в 380.608 тонн.

Компания поддерживает на своих судах рейсы между Европейскими и Канадскими портами по Атлантическому океану между Канадскими портами и Австралией, Китаем, Японией и Азией по Тихому океану.

«Купард Стизмилл Компани». Пароходное Общество — Правление в Ливерпуле (Англия). Акционерный капитал — 7.000.020 фунтов стерлингов. Актив, по балансу на 1924 г., — 25.558.478 фунтов стерлингов. Брутто-тоннаж пароходов общества — 391.077 тонн. Компания владеет весьма крупными судами, единицами, среди которых «Веренгария» в 52.000 тонн и «Мавритания», являющаяся самым быстроходным в мире пароходом.

С этой компанией ассоциированы пароходные компании «Анкор Лайн», владеющая тоннажем в 49.930 тонн, и «Дональдсон Лайн», тоннаж которой равен 33.369 тонн.

Компании эти поддерживают срочные рейсы между Европейскими портами и портами Соединенных Штатов и Канады.

«Ройаль Мейл Стил Пакет Компани». Пароходное Общество — Правление в Лондоне. Акционерный капитал общества номинально 25.000.000 фунтов стерлингов. Актив компании на 1924 г. — 22.460.988 фунтов стерлингов. Брутто-тоннаж судов общества равен 366.312 тоннам. Из ассоциированных с этой компанией пароходных предприятий в Рускала принимают участие: «Пасифик Стил Навигейшн Компани» — правление в Ливерпуле, брутто-тоннажа 203.042 тонны — и «Юнион Кэбл Лайн» — правление в Лондоне, брутто-тоннаж 346.104 тонны. Компании поддерживают рейсы между Европейскими портами и портами Северной и Южной Америки по Атлантическому океану, а также

с портами западных берегов Южной и Центральной Америки (через Панамский канал) и портами Южной Африки.

«Компани Женеераль Трансатлантик». Пароходное Общество. Правление в Париже. Акционерный капитал Общества 300.000 франков. Тоннаж — 517.341 тонна (99 судов). Поддерживает 16 товаро-пассажирских и 10 чисто товарных линий. В 1924 году перевезено 456.000 пассажиров.

«Зюд Атлантик». Пароходное Общество. Правление в Париже. Акционерный капитал Общества — 20.000.000 франков. Тоннаж 63.000 тонн (7 пароходов). Поддерживает регулярную товаро-пассажирскую линию Бордо — Виго — Лиссабон — Рио-де-Жанейро — Сантос — Монтевидео — Буэнос — Айрес. В 1924 году перевезено 8.700 пассажиров.

«Сосиете Женеераль де Транспорт Маритим». Пароходное Общество. Правление в Париже. Акционерный капитал Общества — 30.000.000 франков. Тоннаж 280.000 тонн (35 судов). Поддерживает 3 товаро-пассажирских и 4 чисто товарных линий. В 1924 году перевезено 83.500 пассажиров.

«Шаржер Реюни». Пароходное Общество. Правление в Париже. Основной капитал — 100.000.000 франков. Тоннаж 368.000 тонн (62 судна), 325 отделений и агентств. Поддерживает 8 товаро-пассажирских линий. В 1924 году перевезено 7.900 пассажиров.

«Пакэ». Достаточно полных сведений не имеем. Поддерживает регулярные рейсы два раза в месяц между Батумом и Марселем.

«Козулич Лайн». Итальянское Пароходное Общество — Правление находится в Триесте. Капитал Общества — 250.000.000 итальянских лир (17.500.000 рублей). Имеет 22 трансатлантических судна с тоннажем брутто 129.935 тонн. Поддерживает регулярные рейсы с Северной и Южной Америкой.

«Лойд Триестин». Итальянское Пароходное Общество. Капитал Общества 30.000.000 итальянских лир (2.100.000 рублей). Имеет 47 судов с тоннажем брутто 218.464 тонн. Поддерживает регулярные рейсы между портами Средиземного, Черного, Адриатического, Красного, Японского морей и Индийского океана. Перевозит в год около 80.000 пассажиров.

С середины 1923 года по этим договорам, на советских пароходах, а также по действующим в настоящее время договорам с Байрон Лайн, Сервиш Маритим и группой Лийн, образованных совместно с Союзфлотом смешанное Общество «Океанское Бюро Путешествий», по 1 сентября с.г. перевезено 24.000 пассажиров: 16.000 уехало в американо-европейские страны (преимущественно в Северо-Американские Соединенные Штаты, Канаду, Бразилию, Аргентину, Уругвай, Мексику и остров Кубу), 4.500 в Палестину и 3.500 в континентальные страны.

За последние месяцы уехало следующее число пассажиров:

Через Союзфлот.	Через Рускана.	Всего.
Апрель	390	490
Май	640	620
Июнь	745	679
Июль	1.721 ¹⁾	516
Август	776	883
		1.659

Количество въезжающих в СССР через Союзфлот до сего времени незначительно.

Перевозка указанного количества эмигрантов для прибытия в СССР, выражающуюся в несколько сот тысяч рублей.

Значительная часть на них идет на советское судостроение. Ожидание сношений с Западной Европой и Америкой, и охват Союзфлотом не только перевозки эмигрантов и иммигрантов, предоставленных ему монополией декретом ВЦИК и Совета Труда и Оборон от 9 мая 1923 года, но и монополия (своим развитием) пассажиров, дает возможность быть уверенным в дальнейших результатах деятельности Союзфлота и получении от нее значительного флота.

С. В. Громан

Морские научные экспедиции. Обсуждение Черного моря в течение минувшего лета производилось двумя научными экспедициями. Экспедиция проф. Шокальского производила из Севастополя 25 июля и в августе вернулась обратно. Пройдено было всего 2280 миль с 70 глубоководными станциями. В то время, когда эта экспедиция работала в западной и восточной частях Черного моря, исследования северо-западной части производилась экспедицией проф. Китрана на судне «Лат». На долю этой экспедиции пришлось часть моря, наиболее важная для судоходства.

¹⁾ Частично включены пропущенные сведения за прошлые месяцы.

Пароходное
общество
(39 судов),
пассажирских
456,000 пас-

вание в Па-
ванков. Тон-
ную товаро-
-Япанейро-
перевезено

Гаритим,
рыный капи-
они (35 су-
паро-пасса-
перевезено

Правление
а. Тоннаж
держителет
7,900 пас-

держивает
Марселем.
общество—
50,000,000
гидротиче-
держителет

Общество,
000 (рублей).
держивает
Адриати-
а. Пере-

ших паро-
говорам
разован-
ва-
0 пасса-
женно в
разлики,
а Пале-

ров:
Всего,
880
1,250
1,424
2,237
1,659

го вре-
рибиль

оошнее,
ерской
игра-
Совета
(сво-
лой-
лици-
огово

Чер-
тауч-
адва
мпо
дено
реми,
Чер-
лиси.
этой
ход-
ние

ства. Здесь научены подвергнуто было морское дно, морская метеорология и биология. Хотя успешности экспедиции значительно мешало недостаточное ее оборудование, а также и условия погоды, но все же удалось добыть много нового материала для гидрологической карты Черного моря.

Вследствие особых условий образования Черного моря в нем наблюдаются два несмешивающихся течения—пресных и соленых вод—со свойственными им и другому различным животным и растительным миром.

Слой воды, содержащей кислород и пригодной для жизни в Черном море, достигает лишь 150 метров глубины, а под ним лежит область под названием сероводород, и потому смертельных для всего животного. В результате этого явления все глубины Черного моря, доходящие до 2 с лишним километров, совершенно безжизненны, тогда как в океанах и на гораздо больших глубинах возможна жизнь.

Данными экспедиции установлено, что глубокая часть Черного моря является совершенно ровной и круто поднимается по краям. Во многих местах глубины по измерениям экспедиции не соответствуют нанесенным на плавающие карты. Интересно наблюдение, что в Керченском проливе (в с.-зап. части) море имеет низкую температуру в июне и юле месяцах.

Шторм на Черном море. Разразившийся в начале октября шторм причинил в Черном море ряд бедствий. Шедшее из Египатин в Одессу парусно-моторное судно «Венера», с грузом соли около 1000 тонн, было выброшено на мель, и команда спаслась на плотах и спасательных приборах. На десантный борт выброшено стоявшее на якоре у Тамани парусно-моторное судно «Друг жизни», экипаж весь спасся. Далее погибло парусно-моторное судно «Меркурий» при следующих обстоятельствах. Судно с грузом овечьей шерсти, оно село на камни и дало течь. Успешными усилиями удалось судно снять с камней, но вода настолько быстро прибывала, что поднят был сигнал бедствия, на который пришел катер «Юдман». Катер взял судно на буксир, но внезапно шквалом оно было опрокинуто, при чем рангоутом и такелажом зацепило за винт катера, поставив его в бедственное положение. На его тревожные сигналы вышла шаланд «Рыбеев», но, при подходе к терпящему бедствие катеру, она повалила на него, повредила ему нос и пацеса и себе повредила. Общими усилиями винт был освобожден, и катер благополучно прибыл в Керчь. На парусно-моторном судне С. Т. Ф. «Бахчисарай» во время шторма вода проникла в трюм и подмокнула его груз зерна. Пароход «Лазарь» был вынужден вернуться обратно в Константинополь из своего рейса на Одессу, застигнутый штормом. Пароход «Нестель» отстался в Феодосии и прибыл в Одессу с большим опозданием. Английский пароход «Томас-Фукс» прибыл с опозданием больше, чем на сутки. В Египатинском порту у Карагинного мыса выброшено на берег парусно-моторное судно «Сиван».

Балтийские порты предстоящей зимой. По сведениям «Shipping World», в предстоящую зиму будут открыты следующие финляндские, эстонские и латвийские порты: финляндские—Кемь—до средних чисел ноября, Ваза—до 20 декабря (при помощи ледоколов), Рафсо—до конца ноября, Ментнаутто—до конца ноября, а затем с помощью ледоколов до начала февраля. Нюстад—до середины ноября, Гапге—ледоколы будут поддерживать навигацию всю зиму, Ловиза—до конца ноября, Котка—всю зиму и Выборг—до начала декабря; эстонские порты: Гунтербург—до двадцатых чисел ноября и Ревель—до середины января; латвийские: Видзая—вероятно, в течение всей зимы и Рига—до первых чисел января.

БОРЬБА С ВВОЗОМ НАРКОТИКОВ

Ввоз в Англию, Америку и восточные страны всякого рода одурмивающих веществ и снадобий, разрушительных для здоровья, практикуется, как известно в самых широких размерах, несмотря на меры пресечения, принимаемые правительствами этих стран. В последнее время выписались, что торговле наркотиками прямое содействие оказывают банки, финансируя соответствующие «предприятия». И далее, банки поддерживаются в этом почтенном занятии страховыми обществами. Для противодействия этому зло английское правительство обратилось к всемогущему союзу национальных страховщиков, результатом чего была новая выработанная Институтом лондонских страховщиков оговорка в морских полисах следующего содержания: «Страховым полисом не покрывается

риск за перевозку всяких вредных лекарственных снадобий, проду-смотренных соответствующим законом 1920 года (Dangerous Drugs Act) и последующими к нему дополнениями, если эти вещества точно не обозначены и если не имеется формального удостоверения от правительства страны ввоза на разрешение такового».

НИЧТОЖНОСТЬ СТРАХОВАНИЯ ПРИ КОНТРАБАНДНОЙ ТОРГОВЛЕ СПИРТОМ

Ганзейский высший суд 1 июля с. г. рассматривал следующее дело. Зачартированное истцом судно «Метеор» погибло, наскочив на скалы во время рейса к финским берегам. Само судно вместе с его принадлежностями (машинами, котлом, инвентарем и проч.) было застраховано истцом у ответчика (страх. общ.), который, ссылаясь на контрабандный характер груза, отказывался от возмещения убытков. Далее ответчик указывал, что самая гибель судна произошла из за необходимости держаться близко к берегу, чтобы спрятать безалкогольный спирт. Истец возражал, что обязанность уведомления (Anzeigepflicht) об обстоятельствах риска была им выполнена, так как он объявил страховщику о выгрузке спирта в открытом море у финских берегов. Кроме того, помимо высоты премии в полисе было оговорено, что страховка распространяется не только на случаи закономерного, но и произвольного ареста. Суд привел следующие соображения. Так как обеим сторонам было известно о страховании судна против риска контрабандного рейса, договор следует считать ничтожным и никаких прав у истца нет. Подобный договор, цель коего профессиональное занятие контрабандой с нарушением таможенных и иных предписаний, противоречит нравственности. И участие в нем страхового общества лишь усиливает безнаказанность контрабандистов, позволяя им перекладывать риск своего промысла на страховщика. По этим основаниям суд признал некие требования не заслуживающими удовлетворения.

АВАРИЙНЫЕ ДЕЛА

По поводу потопления п/х «Муравей». Потопление 2 июля парохода «Муравей», принадлежащего Главной Балти-конторе Советского флота, обращает внимание, прежде всего, на место происшествия,—в районе стоянки военных судов, как бывшие «Полтава» (дредноут), транспорт «Хабаровск» и недавно уведенный в Кронштадт «Гангут», стоящие на якорях на В. Неве в районе Масяного буяна. Из-за тросов, заведенных на берег и частью провисавших в воду, и стремительности течения в этом месте, склизшего громадными корпусами судов,—для мелких судов, как-то шлюпок, небольшие катера и проч., далеко небезопасно проходить и маневрировать между этими большими судами. Сказанное подтверждается трагическими обстоятельствами гибели «Муравья» вместе с матросом на его борту, который Столмачкова, находившегося на буксируемом «Муравьем» другом катере «Чирок». Буксиром последний на Масяной канавке (у Масяного буяна) к 22—23 линии Васильевского острова, русовой катера «Муравей» намеревался свернуть влево, чтобы не быть прижатым течением и сильным ветром к тросам, протянутым на берег с «Полтавы». Однако так скоро, как было необходимо для безопасности дальнейшей буксировки, указанный маневр русовому «Муравью» не удался. Кроме сильного ветра и стремительного течения, державшегося влево мешали шлюпки, стоявшие у набережной канавки, а самое главное, два бревна, которые были зацеплены за катером «Чирок», рывнули за линию тросов, провисавших в воду, и потащили за собой легкий деревянный «Чирок», в свою очередь, потянувший корму «Муравья», при чем у обоих катеров получились весьма опасный крен. Если бы «Муравей» был более мощен, дальнейших осложнений легко было бы избежать, но при действии его машины всего в 10 лошадиных сил единственным средством против неминуемой катастрофы являлось скорейшее отделение катеров друг от друга. Вот почему находившийся на «Чирке» моторист С. крикнул на «Муравей» отдать буксир, что удалось не сразу. После тщетной работы матроса «Муравья» Э. Мики вместе с русовым лишь кочегару Д. Прохорину удалось, наконец, отдать буксир, когда корма «Муравья» была уже покрыта водой. Эта отдача предвещала дальнейшие события, предстояли мотористу С. необходимую свободу действий, которую он использовал с большим самообладанием для спасения погибавшей команды «Муравья». Дело в том, что, пока удалось отдать буксир, корму «Муравья» подтянуло к тросам, из-за чего пришлось прекратить работу винта, а затем и бортом «Муравья» стало прижимать к тросам, все более крени на левый борт, благодаря давлению на верхний буртик трубы тяжелого стального троса, которого ни оттянуть, ни переборщить за трубу не представлялось возможным, несмотря на соединенные усилия всех 4 человек команды «Муравья». Как раз по

„ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

[illegible]

Кататрофа є бл «Комендор» и гибель трех пегмелов. І октябрь являюся бл «Комендор», приналежний Кривоноду Л. П. ІІ. Яна вийдя на порог Катанської галани фактические обстоятелства этого зачаточного постоления, несколько можно было бы установить следовательски показаники. Замечательна в науку.

[illegible]

На полях *хоу* производят и эголистиче, как индивидуальную, покормку маленького тасодарфа. Несомненно, покормочные мероприятия должны быть на ответственности того, кому было поручено управление сукном, так как из неомогности отности к сырости и ее могущим посямкам быть усугубляемые должностью заботливости и переи выдумом на тынли. Также и вьотан причина — снэидный *хоу* — лежит на ответственности управляющего сукном, обуславливая, как уже сказано, принятие воды и запасающиеся ею вьотреблять, как покормочный сукна.

ОКРАШЕННЫЕ ГОСУДАРСТВА

[illegible][illegible]

СУДОСТРОЕНИЕ

Проектирование палубных судов. Суда меньшего размера обычно имеют бак, среднюю надстройку и ют, большие строятся с гладкой палубой. Пранца обоих типов лежит около 10,000 т. грузоподъемности. Можно сделать сопоставление для этой величины при размерах судов:

Пирин, суш. перлит, изхл. карми	128,43
Орехов, в круш.	17,57
Водоотделение	7,93
	14580 г.
С. Три	
Взвешивание	10,21 м.
Дубина	11,28 м.
Л. Х. (H + D) в м.	11,75
Вс. сушка по палат.	38800
Вс. палаток	2870 г.
Общий вес головы суша	330 г.
Дубина	4360 г.
Удовлетворительность	10100 г.
Удовлетворительность	10210 г.

Противником меньшей грузоместности легкого жидкого груза является большая мореходность всецельного судна. В настоящее время для специальных плаваний судно Lloyd Remortr требует баа.

Применение поплавок дально- и зарывающих устройств (поплавок, или «феттер») способствует усилению потока воды, что приводит к увеличению скорости течения. В результате этого увеличивается производительность и повышается возможность избежать потерь, связанных с образованием завихрений. Кроме того, использование поплавков способствует уменьшению расхода топлива и снижению затрат на эксплуатацию.

ОКТАБРЬ 1925

Однако нельзя совершить ошибки в теории, исходя из понимания постоянного течения струи теории деятельности, как на практике могут быть применены законы теории Кожевникова. Действие теории вызывает значительные и некоторые различия в отношении прошлого и настоящего сопротивления и в текущей работе в этой области. Вопрос относительно применения теории к практике не сопоставим.

Для точных исследований значения для действительной скорости и для действительности с новыми устройствами.

[illegible]

Маткая по-
предельный поучивать
часть должна быть и
поверхности приложе-
силы таранцего суд
значительно. С дру-
столковении таран-
жидкой при стол
выяснение: поэтому
воплощения напри-
10 узлов и для того,
должно прийти в спо-
Тогда

$$\frac{\lambda}{2} = \lambda$$

Наибольшее значение

7.6 м, осадки и 9 м.

давление подучается

с набёрёкной с 10 у

Или это потому что

1) в приведенном приме

2) сѣдетъ набопъ

4) нет необходимости

СУЩА, ТАК КАК ДОСТ
УПЛОТ ДАВНО ПУТИ.

Самое лучшее —
давление, чтоб не б

могущих быть причинами

„ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

во время войны постройка этого судна была приостановлена и возобновлена только после окончания войны.

По Берарскому договору, «Бисмарк» под новым названием «Мажестик» был передан Англии, и постройка его была произведена на той же верфи Блом и Фосс, «Уайт Стар», для рейсов по Трансатлантической линии.

Приводим главные размеры и данные.

Полная длина	291,5 метров.
Водоизмещение	64.000 тонн.
Вруто-тоннаж	56.000 »
Тип машины	турбины 4 впит.
Полная мощность	66.000 Н.
Скорость в узлах	24,0 узла.

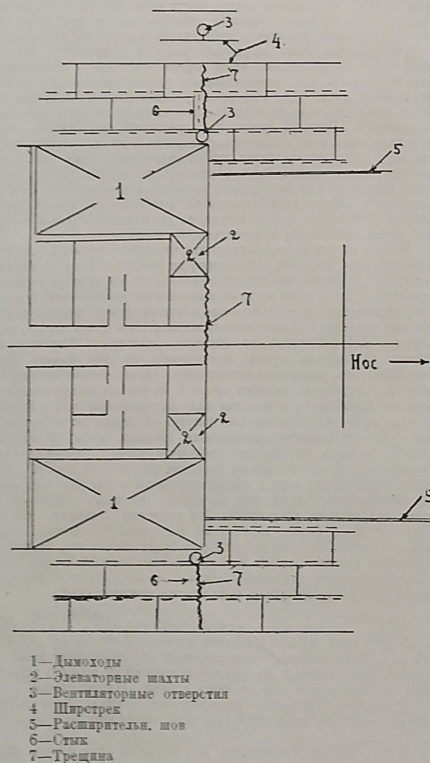
Известно, что никто из судовладельцев никогда не скажет о каких бы то ни было конструктивных недостатках и дефектах своего судна. Вследствие этого корабельный инженер совершенно лишен возможности изучать дефекты находящихся в плавании судов. Конструктор принужден, в большинстве случаев, догадываться только об упущениях, поведших к какой-либо аварии, делая зачастую ошибочные предположения на основании разных слухов о замеченных в судне всех предметах, действительные же факты обыкновенно остаются в тайне.

Ярким примером такого рода является рассматриваемая нами авария с «Мажестиком».

Это судно было так повреждено, что явилась необходимость о выводе его из строя, для исправлений, с прошлого декабря почти до конца мая этого года.

Знание фактов в данном случае указывает нам, что повреждение это не является результатом общей конструктивной слабости этого судна, или же вследствие необычных напряжений, свойственных большим судам, а произошло только от местного перенапряжения материала, возникшего вследствие частной ошибки в проекте, которая никоим образом не зависела от общих размеров судна.

Схематич. чертёж трещины в палубе п.х. «Мажестик»



В 1924 году летом было обнаружено, что на судне «Мажестик» имеется разрыв палубы при мидельном сечении внутри судна перед капитанским мостиком. Палуба С является прочной палубой корабля, образуя верхнюю полку эквивалентного бруса. Эта палуба сделана двухслойной в средней части судна, на несколько дюймов это доведено с каждой стороны внутри судна на несколько дюймов палубной настилки; однако эти двухслойные стрингера прорезаны с обоих бортов дымоходами, которые раздвинуты к бортам от диаметральной плоскости гораздо далее, чем это делается обыкновенно.

Рядом с этими вырезами, внутри судна к диаметральной плоскости, сделаны элеваторные шахты по одной с каждого борта, увеселительная, таким образом, общий вырез этого места.

Конструкция этого места такова, что остается только около 25% ширины судна между вырезами котельных дымоходов и элеваторов внутри судна.

Этот внутренний участок палубы не был рассчитан на восприятие каких бы то ни было усилий, что видно из следующего сравнения толщины по широте листов настилки палубы: толщина рассматриваемого участка сделана в $\frac{3}{4}$ дюйма, листы же листов стрингера имеют общую толщину двух слоев у борта палубного стрингера в середине судна, около $1\frac{1}{2}$ дюйма, 2 дюйма и в полусах, идущих к середине судна, около $1\frac{1}{4}$ дюйма. Впервые был обнаружен разрыв листов толщиной $\frac{3}{4}$ дюйма. Это конструктивное повреждение было обнаружено при снятии внутренней подволоки в этом месте. Тогда официально придали мало значения этому местному надрыву палубы.

Без сомнения, тщательное обследование показало бы, что воспринимавшие нагрузку палубные стрингера на обоих бортах значительно на значительную часть своей ширины и передали на ким поисам и частники часть усилий с указанными последствиями.

Положение дел остается в таком виде до рейса на Запад в декабре прошлого года. Очень резкие штормы сопутствовали судну во все время этого перехода. Когда судно было всего лишь в расстоянии одного дня пути до Нью-Йорка, раздался вдруг резкий звук удара, подобный, по мнению многих, пушечному выстрелу. Обследование после этого было установлено, что палуба С разорвана по всей ширине в направлении от правого борта к левому и что пояс ширестрека левого борта также сдвинулся, — трещина в нем пошла вниз по борту до верхней кромки круглого вентиляционного отверстия, где и остановилась. Ширестрек правого борта выдержал.

«Мажестик» дошел до Нью-Йорка и отправился обратно, по расписанию, в Соутгемптон.

Трещина палубы С на левом борту открывалась во время перехода около $\frac{1}{2}$ дюйма, но дальнейшего распространения повреждения не было. В течение этого перехода к востоку погода была не штормовая.

По прибытии в Соутгемптон все намеченные рейсы были отменены, и корабль был ошвартован на неопределенный период времени для производства ремонтных работ верфи Гарланд и Вольф.

После снятия деревянной настилки и подволоки офицерских кают с палубы С, конструктивные ее особенности выразились в следующем.

В переднем внешнем угле каждого котельного дымохода настилка палубы была вырезана под прямым углом. Вокруг углов выреза не было сделано никакого усиления настилки палубы.

Непосредственно за внешними углами дымоходов, отступив всего лишь около 8 дюймов, прорезаны палубный стрингер, на обоих бортах, квадратные отверстия по одному на борт размерами около 12 дюймов на 20 дюймов для вентиляционных труб. Сразу же за этими вентиляционными вырезами были размещены стыки прилегающих поясов палубной настилки с их неизбежными, часто расположенными, отверстиями заклепочных дыр.

На расстоянии около 18 дюймов в нос от дымоходов был размещен расширительный шов надстройки, начинающийся от палубы С.

Под палубой С, на одной линии с кромкой дымохода, была балка, которая крепилась небольшой кляпчей к листам обшивки котельного дымохода. Между вырезами дымоходов находились вышеупомянутые элеваторные шахты.

Все эти факторы создали отчетливо выраженную линию ослабления главной палубы, попадающую как раз на мидельное сечение.

Отметим здесь, что в данном случае повреждение произошло по слабейшему сечению.

Рассматривая структуру и возникновение разрыва, ясно, что этот разрыв распространялся, постепенно увеличиваясь. От наружных углов левого и правого дымоходов трещины прокладывали себе путь наружу к бортам от заклепки к заклепке до тех пор, легкий участок палубы начал воспринимать часть возникающих усилий.

Эта легкая часть настилки тогда то и сдвинулась; повреждение ее вскоре было обнаружено вследствие того, что в этом участке был центральный проход и внутренняя подшивка и палуба были повреждены одновременно.

Таково было положение летом 1924 года. Прогрессивный разрыв палубы С продолжался до окончательного ее разрушения, и

когда, наконец, судно подверглось сильному штурму, возникновению напряжения, в оставшейся незначительной части верхней палубы эквивалентного бруса, чрезмерно возросло и разрушение палубы произошло в виде удара.

Конструктор обдуманно старается предупредить возникновение трещин, делая все части сечения, подверженные чрезмерным местным напряжениям, значительно прочнее окружающих частей конструкции и все переходы, в этих измененных формы, плавными.

В виду таких соображений механический конструктор округляет углы и утолщает заплечики, судостроительный же конструктор старается избежать острых углов и компенсирует все отверстия утолщением окружающих листов. Ллойд и американское бюро правя требуют компенсирования листов вокруг отверстий, прорезанных в прочных частях корпуса, наложением добавочных листов.

Известно совершенно непонятным, почему германский конструктор «Магистика» не компенсировал прочность палубы, прорезанную в обе стороны от диаметральной плоскости двумя дымоходами.

Повидимому, случай скопления сосредоточенных напряжений в острых углах вырезыв был просмотрен конструктором. Последствие малых допущенных напряжений в сечении палубных стрингеров.

При исправлении повреждений было обращено самое серьезное внимание на то, чтобы обеспечить его неповторяемость.

Все разорванные листы, конечно, были заменены новыми. Первоначальная ошибка была исправлена наложением вокруг кокухов новой части палубной настилки на $\frac{1}{2}$ дюйма толще прилегающих поясов. В дополнение к прочности, вентиляционное отверстие вблизи угла было исключено, стыки палубных листов, находящиеся наружу от углов дымоходов, были отодвинуты на несколько шпаций далее, и балка снизу палубы была более надежно укреплена к переборке дымохода.

В заключение настоящего очерка укажем, что этот конструктивный недочет в «Магистике» не есть особенность больших кораблей, и мы выражаем надежду, что знание неудач в этой области принесет пользу корабельным инженерам в проектировании всех вообще морских судов, начиная с яхт и кончая самыми большими океанскими пароходами.

P.

Экономия топлива при применении контравинта. Сравнение данных рейсов перевозящего руду парохода «Сантор» между Круд, Гранде и Ватингорой, из которых пять рейсов было совершено с обычным винтом и один с установленным контравинтом, показывает экономию времени в 2,7 процентов, экономия топлива в 11,8 проц. и уменьшение сжига в 16,4 проц. Число оборотов понизилось на 0,44 процента. Улучшилась также послушность судна рулю.

(Mar. Eng.)

Пароход «Adrian Stoor». Построенный в Роттердаме угольный имеет 3770 т. грузоподъемности и 280 ф. (76,2 м.) длины. Запас угля в бункерах равен 178 тоннам. Корпус имеет один грузовой трюм в носу и один в корме. Оба трюма, кроме двух больших люков, снабжены одним малым между ними и боковые, likewise, герметически закуривающиеся. В трюмах имеется по одной деревянной переборке. Каждый люк обслуживается четырьмя стрелами с паровыми лебедками. Угольные черпаки на стрелах могут брать по тонне. При погрузке и разгрузке береговыми средствами, во все судовые погрузочные устройства убираются вместе с мостиками и мачтами. Машина тройного расширения 975 инд. сил; два котла с 318 кв. метрами пов. нагрева и 14 атм. давления.

Новый американский лайнер «Трансильвания» имеет 17.000 рег. тонн и 587 $\frac{1}{2}$ ф. длины.

Испытания пароходов: в Дании «Ааго» 2.400 т. д. в. с машиной тройного расширения в 750 сил; в Англии «Tressilian» 412 ф. д.

МОТОРНОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

Моторный флот линии Ганза. Четыре моторных судна вступили на службу линии с одинаковыми корпусами, но различными двигателями. Все они имеют по 11.000 т. д. в. и 467 (141,9 м.) длины. Судно «Schwarzenfeld» имеет два дизеля Дайце Вепке 1.800 сил на валу каждый, шестицилиндровые, с размерами 750 на 1.200 м.м. и с 105 оборотами. Скорость при 11.330 т. оказалась равной 12,2 узл. «Weissenfels» и «Neuenfels» имеют моторы M.A.N. Два мотора каждого судна имеют по шесть цилиндров, размерами 700 на 1.400 м.м., и развивают 4.000 сил при 105 оборотах. Все вспомогательные механизмы электрические. Скорость хода 12 узлов. Судно «Altenfels» имеет моторы Вулкан, работающие на один винт. Общая мощность моторов с размерами восьми цилиндров 640 на 700 м.м. равна 7.100 сил. Число оборотов двигателя — 210, число оборотов винта, работающего от муфты Вулкан — 79.

(The M. S.)

16-узловое моторное судно «Tougaïne». Построено по заказу Океан (для В. Вильгельмсен) судно имеет 9.600 т. д. в. и 458 $\frac{1}{2}$ ф. (142,2 м.) длины. На нем установлены 2 мотора Бурм и Вайн по 2.800 сил при 135 оборотах, имеющие 8 цилиндров размерами 630 на 1.200 м.м. Три трюма в носовой части и два в кормовой. Запас топлива равен 1.410 т. и достаточен на 25.000 миль. На палубе 14 лебедок, из которых 10 питонных и четыре полутонных; все они электрические. Пять грузовых люков обслуживаются стрелами в 5 тонн и одной в 15 т. Воздушный компрессор действует от паровой машины. Имеется пассажирские помещения.

(The M. S.)

Судно для транспорта патоки. В Англии построено судно «Athelchief» в 10.900 т. д. в., предназначенное специально для груза патоки. В конструкции корпуса применена система Ишервуда. Для налива патоки имеется 10 цистерн. Мостик расположен ближе к носовой части, машина в корме. Мотор системы Бурм и Вайн в 2.900 сил при 110 оборотах имеет шесть цилиндров, размерами 630 на 1.300 м.м. Насосы машинного отделения электрические, остальные вспомогательные механизмы — паровые и для них имеется два котла. Три насоса для груза подают 150 тонн в час. Скорость этого 460-футового (140 м.) судна равна 11 $\frac{1}{2}$ узлам.

(The M. S.)

Рефрижераторное моторное судно «Limerick» Union St. Co имеет 460 фут (140 м.) длины и 11.450 т. д. в. Моторы на нем Броун-Зульцера по 3.000 т.м. сил при 100 оборотах, имеют шесть цилиндров 680 на 1.200 м.м. Вспомогательные механизмы на палубе и под палубой паровые и для них установлено два котла с 3.388 кв. ф. площадью нагрева.

(The M. S.)

Судно для перевозки локомотивов. У Армстронга построено судно «Belport» в 318 $\frac{1}{2}$ ф. (96,7 м.) длины и 41.000 т. д. в. Два трюма его имеют люки особенно больших размеров и специально приспособлены для установки паровозов. Мотор Армстронг-Зульцера, четырехцилиндровый (600 на 1.060 м.м.), развивает 1.350 сил при 110 оборотах. Для палубных механизмов имеется два паровых котла; на палубе шесть лебедок.

(The M. S.)

Моторное судно «Leine». Новое итальянское судно для сообщения Италия — Калифорния имеет 10.500 т. д. в. и 450 ф. (137,2 м.) длины. Два мотора Токи по 1.200 сил при 125 оборотах имеют по шесть цилиндров 620 на 975 м.м. Запас нефти — 1.400 т. в двойном дне и 100 т. для котлов. Котлы назначены для палубных механизмов. Все вспомогательные механизмы машинного отделения дизель-электрические. Имеется четыре двойных пассажирских каюты.

(The M. S.)

Названное м. судно «Otokia». Судно построено в Англии для Новой Зеландии, имеет 10.250 т. д. в. и 438 ф. (133,5 м.) длины. В корпусе применена система Ишервуда. Два Зульцера-моторы в 1.500 т.м. сил при 110 обор., четырехцилиндровые, размерами 600 на 1.060 м.м. Паровые вспомогательные механизмы. Ход 12 узлов.

«City of Stockholm». Это моторное судно с дизелями двойного действия построено для Ellerman Hall линии. Оно однопотопно с Swanley и имеет 12.560 т. подвозмещения, 9.500 т. д. в. и 410 ф. (125 м.) длины. Мотор в 2.000 сил North British, трехцилиндровый, сообщает скорость в 10 $\frac{1}{2}$ узлов. Паровые вспомогательные механизмы, для которых котел Kockhan для моря и Scotch для портовых работ. На испитании при грузе в 6.400 тонн, мотор при 895 оборотах развил 2.492 инд. силы и дал скорость в 11,7 узлов. Расход топлива в сутки составляет 7,9 т.

(The M. S.)

«Peisander». Для линии Blue Funnel построено судно в 7.800 т. д. в. и 425 ф. (129,2 м.) длины, снабженное моторами Бурм и Вайн в 5.000 инд. сил при 125 оборотах, дающими 13 узлов хода. Его запас топлива достаточен на 30.000 м.м. Оно назначено для перевозки генерального груза и пазоминков. Электро-дизельные вспомогательные механизмы, 18 грузовых лебедок.

«Грам» м. судно «Falsterbo». При 350 ф. (106,5 м.) длины, оно имеет 6.500 т. д. в. Снабжено шестнадцатилитровым дизелем Бурм и Вайн в 2.000 инд. сил. Все вспомогательные механизмы электрические. Построено в Швеции для Fern S. S. Co.

Новые итальянские суда «Ромул» и «Рем» будут иметь по 11.400 т. д. в. Моторы в 5.900 инд. сил Бурм и Вайн дадут им 15 узлов ходу.

„ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

Маленькие однотипные суда «Кеплер», «Гаус» и «Ольберс». На Дейче Верке построено три однотипных судна по 1.675 т. д. в. и 231 ф. (71 м.) длины с моторами этой мастерской 1.100 инд. сил (800 тормазн.), шестидвигательными. Они имеют пассажирские помещения на 5 человек. «Кеплер» и «Ольберс» снабжены односторонними рулями Флетнера. Они назначены для сообщения между Германией и Испанией.

Каботажное м. судно «Rochester Castle». Судно имеет всего 250 т. д. в. и 30,5 м. длины. В корме установлено два мотора Гарднера по 96 сил при 375 оборотах, вращающих два винта и дающих скорость в 8,54 узла. Мачты опускаются при помощи 8-сильного мотора.

Новый тип каботажного судна. Соответственно опыту Америки, и в Англии построено судно не парусно-моторное, но моторное, лишь с вспомогательными парусами. Оно имеет 184,5 т. грузоподъемности (29,9 м. длины) и снабжено 72 сильным мотором, дающим около 8 узлов хода.

Каботажное м. с «Ugarnis». В Норвегии построено м. судно в 1.100 т. д. в. и 204 ф. (62 м.) длины, назначаемое для работы у норвежских берегов с многочисленными остановками на дистанции в 1.500 миль. Оно одновинтовое, с мотором в 500 сил и 11 узлами хода. Имеет два грузовых люка с тремя трюмами. Пять лебедок по 3 и 2 тонны. Шпиль, работающий от 20 сильного мотора. Дизель—двухтактный, четырехцилиндровый Atlas с 150 оборотами. Все вспомогательные механизмы электрические.

(The M. S.)

Буксирное и водоналивное судно «Тетессо» построено у Гард. и Вольфа для Pacific St. N. Co и назначается для буксировки и доставки пресной воды. Мотор на нем полудизельный в 100 сил при 275 об. Длина его 89 ф. (25,3 м.); оно имеет шесть водных цистерн на 150 тонн. Для насоса, подающего 100 тонн в час, установлен 8-сильный полудизель с 500 оборотами. На палубе имеется для якорной лебедки 18-сильный мотор. Запас топлива равен 10 тоннам, скорость хода 7 узлов.

(The M. S.)

Пожарное дизель-электрическое судно. Для Техаса построено пожарное судно в 38,3 м. длины с 14 узлами ходом. Два 500-сильных дизеля Winthrop работают на генераторы в 350 кв. Винты работают от двух 360-сильных моторов и два 410-сильных мотора назначены для насосов. Все управление двигателями устроено наверху. При полной нагрузке насосов опускается в ход вспомогательный мотор для сообщения судну способности маневрировать. Имеется приспособление для буксировки горящих судов.

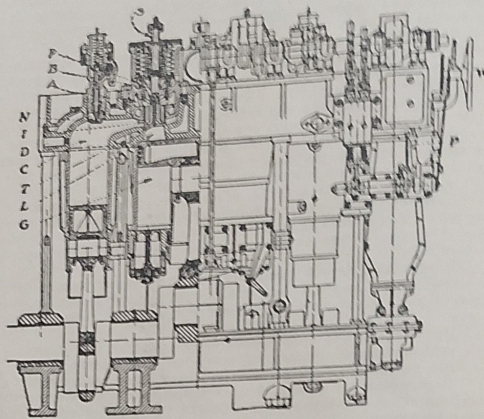
Итальянское м. судно «Mauly». У Cant. Nav. Tr. построено судно в 8.700 т. д. в. 124 м. длины с двумя моторами Fiat по 1.250 сил при 115 оборотах и 12 уз. хода. Общий запас топлива 1.450 т. на 25.000 миль. Четыре трюма и семь люков. 13 электр. лебедок, электр. якорная лебедка, гидро-электр. рулевая машина. Каюты на 8 пассажиров. Ход в море—11 узлов.

Испытаны м. суда: у Гард. и Вольфа «Larchbank» 5.300 гр. т. с моторами Бурм. и Вайн; в Дании «Malini» 2.000 т. д. в. 59,8 м. дл. с двумя Polab-дизелями по 540 сил при 210 оборотах, 11 узлами хода и расходом топлива 153 гр. на силу в час; в Германии «Vestvold» 142,87 м. длины с моторами N.A.N. в 2.000 сил и 11 узлами хода; в Дании «Sorgvad» 7.050 т. д. в. с двумя моторами Бурм. и В. в 3.600 сил и 13 узлами хода; в Германии на Дейче Верке «Sungstad» для Норвегии 7.500 т. д. в. 2.600 инд. сил Бурм. и В., там же «L. Christensen» для Норвегии 7.500 т. д. в. 2.600 инд. сил Бурм. и В., 11 уз. хода; у Бурмейстер и Вайн «Shr. Knudsen» 8.400 т. д. в. для трамп-рейсов, с моторами Бурм. и В. 2.500 сил; там же «Segundo» 6.700 т. д. в., с мот. Б. и В.; у Гард. и Вольфа «Weirbank» 9.000 т. д. в.

НОВОСТИ ТЕХНИКИ

Мотор двойного расширения. Сравнение индикаторных или диаграмм давления в цилиндре паровой машины и дизель-моторы показывают, что в первом случае диаграмма имеет плавную форму, во втором она гораздо менее полна и вблизи середины поднимается вверх под углом почти в 90°.

Когда у дизеля поршень находится вблизи своего самого верхнего положения, давление составляет приблизительно 35 кр. на кв. см., в середине же хода давление падает почти до 1/4 этого. Это обстоятельство привело к мысли применять для второй части хода материал гораздо меньшей крепости и прочности, что должно дать такое же распределение, как у паровых машин двойного, тройного



и четверного расширения, у которых пар работает, переходя последовательно из одного цилиндра в другой. Однако основания для такого распределения работы газов дизеля на две ступени не нова, но не имела до сих пор практического применения. Американским инженером Сперри в 1890 году производились испытания, в результате которых он пришел к возможности осуществления принципа двойного расширения. Помещаемый чертеж представляет новый тип двигателя частью в разрезе, частью в наружном виде.

Мотор имеет два расположенные снаружи цилиндра высокого давления и один цилиндр низкого давления посередине. Оба цилиндра высокого давления работают как четырехтактные (простого действия), цилиндр низкого давления как двухтактный (также простого действия). Поршни высокого давления не засасывают воздух из атмосферы, а он подводится к ним через трубчатый золотник j. под давлением. Сжатие воздуха производится воздушным насосом G, соединенным с поршнем низкого давления. В цилиндре высокого давления вдуваемый воздух сжимается далее до давления 35 кр. на кв. см.

При обычных конструкциях давление воздуха в цилиндре высокого давления с указанного падало до 1 кр. на кв. см. Вследствие этого камера сжатия имела высоту, равную всего около 1/8 длины хода поршня, и плоскую форму, неблагоприятную для распределения вбрызгиваемой нефти и для хорошего воспламенения. В новой конструкции Сперри высота значительно больше и форма благоприятна. Кроме того, количества работающего воздуха и нефти также больше, что дает значительное увеличение мощности по сравнению с цилиндрами без предварительного сжатия.

Посредством клапана M нефть, как обычно, вбрызгивается в сильно сжатый воздух, воспламеняется и горит вниз поршнем.

Когда последний доходит до своего нижнего положения, то открывается пропускной клапан T, который расположен внутри трубчатого золотника j и охлаждается входящим свежим воздухом. Через этот клапан газы направляются в цилиндры низкого давления, где они расширяются дальше, работая на его поршень и накопитель при обратном ходе последнего выталкиваются наружу через выпускной клапан.

Из чертежа видно, что двигатель является очень компактным. Вес его сравнительно также. Описанный мотор является судовым с числом оборотов 400 в минуту. Его ход поршня цилиндра высокого давления 280 мм, а диаметр его 180 мм. При таком числе оборотов его вес составляет 13,5 кр. на тормазную силу.

Особенное значение для судового двигателя имеет небольшая высота мотора Сперри, достигаемая разделением хода поршня на две части.

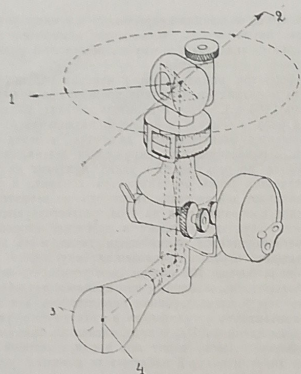
Ручное колесо управления мотором и насос для горячего расположены впереди.

Солнечный компас. При полете Акундоса к северному полюсу на аппаратах были применены «солнечные компасы». Эти компасы были изготовлены, по указанию Акундоса, фирмой Герда на гидро-компас не могут служить сколько-нибудь надежными указателями направления в полярных областях. Устройство этого поворачиваемой части прибора, отражающей через призму по верти-

кальной трубу, части его. Малейшее изменение как направления, так и скорости вращения приводит к ошибке. Так, вращение в 1° в минуту в 10-м месте стекла. Угол между числами. Век. долгого мессе. На помещенной цифрой 1 обозначен курс; цифра 2 при точном вращении винта сбоку ключа до

Способ. Первоначально хода с углом, и быстро или коротко, сжатый воздух одна от другой, и брызг колокол, записи на диске, сигнализация в проекции в об-звук механизм, раскачиваемом, переставляя зву, неравномерным, трудно. Эти районы.

Уже пере-оанты приком-Море, сперва с водными, с магнетомой, в неудовлетворит-струкция, ме-ция этого воз-кембрала, рас-и приводится в-ним током. Д-обычно вмонди-ство дает высо-указал цифру, что при нем оч-ним коэффициент-ных вращающих-констант, вращ-скороности судна-скороности даме



кальной трубке вниз и здесь зеркалом отражается в горизонтальную трубку, имеющую раструб с матовым стеклом в широкой части его. На матовом стекле, имеющем особую сетку, получается маленькое изображение солнца. Стекло с его сеткой и отраженным солнцем на нем остается неподвижным перед глазами пилота, в то время как вся верхняя часть аппарата может быть приведена во вращение посредством часового механизма, и тогда она совершает полный оборот в 24 часа, соответственно движению не заходящего солнца. Таким образом, раз пойманное чрез отверстие перископической трубки на матовое стекло изображение солнца, при приведенном в движение механизме, останется все время на одном месте стекла, пока самолет сохраняет неизменное направление. Угол между курсом и направлением на солнце должен быть вычислен. Беспрерывно устанавливается в положение, соответствующее долготе местности.

На помещенном схематическом рисунке солнечного компаса цифрой 1 обозначено направление на солнце, цифрой 2 — выбранный курс; цифра 3 указывает матовое стекло, а 4 — изображение солнца при точном курсе. На рисунке также видны головки микрометрических винтов, служащих для наводки и установки прибора, и сбоку ключ для заводки часового механизма.

ВОПРОСЫ МОРЕПЛАВАНИЯ

Способы подводной звуковой сигнализации. Первоначально для подводной сигнализации употреблялись колокола с углоштырными краями, дававшие громкие, резко разграниченные и быстро следующие друг за другом звуки при помощи языков или молотков, приводимых в действие или электричеством или сжатым воздухом. Станции подводной сигнализации отличались одна от другой интервалами между звуками. На плавучих маяках и буйках колокола подвешивались, на береговых станциях устанавливались на дне. Последний способ имеет то преимущество, что сигнализация находится в безопасности от всяких влияний и повреждений в любую погоду, при ледоходе и т. п. Производящий звук механизмом подводных колоколов у буйка приводился в действие раскатыванием от поплавка. Поэтому при спокойном море сигнал переставал звучать, а во время волнения звуки были совершенно неравномерными, так что различить один сигнал от другого было очень трудно. Этим затруднялось устройство многих сигналов в одном районе.

Уже перед войной, а особенно во время ее, производились опыты применения в подводной сигнализации знаков или сигналов Морзе, сперва на частозвучащих колоколах с молоточком, затем с водяными сиренами, подобными воздушным, и действующими нагнетаемой водой. Все такие аппараты на практике оказались неудовлетворительными, и дальнейшие изыскания привели к конструкции мембранного электромагнитного передатчика. Принцип этого устройства тот, что под водой устанавливается мембрана, рассчитанная на внешнее давление до 10 атмосфер и приводится в колебания электромагнитом, возбуждаемым переменным током. Для отличия от других звуков и шумов на борту, обычно имеющих менее 1000 периодов в секунду, сигнальное устройство дает высоту тона в 1000 периодов или выше, при чем опыт указал цифру в 1050. Большое чисто периодов не годится, потому что при нем очень трудно получение большой силы звука с хорошим коэффициентом полезного действия. Установка таких мембранных передатчиков на маяках дала хорошие результаты, при чем констатирована была дальность возможности различать звук (при скорости судна в 18 узлов) в 29 морских миль, а при меньшей скорости даже и больше. Большое преимущество магнито-электри-

ческих передатчиков состоит в том, что они допускают возможность производства продолжительно однообразных сигналов, разделенных на короткие и длинные, тогда как при обычных сигналах колокола возможны только короткие звуки и тоны.

Расстояние, на котором подводные сигналы могут быть различимыми, зависит от качества приемных и передающих аппаратов, но главным образом от особенностей передающей среды — воды. Радиус действия прележных сигнальных колоколов был от 4 до 6 морских миль летом и 10 — 12 зимой. Колебания дальности зависят от различий воды (в горизонтальном направлении) по температуре и содержанию соли. Если, напр., вода у поверхности теплее, чем у дна, то направление звука отклонится ко дну, где в значительной степени поглощается, лишь частично отражаясь. Вследствие этого летом дальность распространения звука меньше. Если же, наоборот, вода у поверхности холоднее, то направление звуков отклонится к поверхности, которая в полной мере отражает звуковые волны, распространяющиеся дальше без всякой потери в силе. Следствием является большая дальность распространения звука зимой. Отклонения в ту или иную сторону зависят от степени разности температур и солености воды, которые изменяются соответственно особенностям дна, глубине и течению. С современными мембранными передатчиками (осцилляторами) достигались дальности до 100 миль. Особенного внимания заслуживает то обстоятельство, что неравномерность распространения звука под водой относится исключительно к изменению радиуса действия, но не к отклонению в горизонтальном направлении, которое могло бы влиять на правильности определения передатчика.

Для обнаружения подводных сигналов на судне служат приемники с микрофонами, помещаемые возможно глубоко под ватерлинией в носовой части с правого и левого борта и соединяемые проводами (кабелями) с батарей и телефонным слуховым аппаратом в рулевой или штурманской рубке. Почти все без исключения приемники подвешиваются в особых коробках, наполненных водой и укрепленных непосредственно на бортовой обшивке. Звуковые волны передаются заключенной в коробке воде и приводят в колебание мембрану.

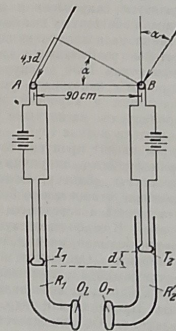
В одной из новых конструкций мембрана приемника является частью обшивки судна и может непосредственно из морской воды воспринимать звуковую энергию. Коробка приемника снабжена надежным фланцем и с резиновыми прокладками укрепляется болтами на обшивке. Контроль приемника может производиться в доке или на эллинге, где легко делается, в случае надобности и замена помпы.

На маленких судах (напр., рыбачьих), на которых применение микрофонных приемников невозможно из-за отсутствия электрической энергии, устанавливаются «акустические» приемники. В этих, очень простых в употреблении, устройствах приемник получает звуковую энергию непосредственно из воды и с хорошей отдачей передает воздушной проводке. Трубки проводятся в рулевую рубку, где при помощи слухового аппарата и возможно наблюдение за сигналами. Приборы эти не содержат никаких требующих замены частей и не нуждаются ни в каком уходе.

Определение направления наблюдаемой с судна станции подводной сигнализации, как в микрофонных, так и в акустических приемниках, производится посредством сравнения силы звука в приемнике правого и левого борта. Судно поворачивают до тех пор, пока сила звука в том и другом не сравняется: тогда нос судна укажет направление на источник звука. Но в последние годы делались опыты с аппаратами, не требующими, для определения направления, изменения курса судна. В этих аппаратах обычно сравниваются не интенсивность звуков, но наблюдается разность во времени истечения в тот и другой приемник звуковых волн. Оба приемника располагаются на одном борту по возможности симметрично. Звуковые волны направляются в разное время к ушам наблюдателя и вызывают т. наз. «сметание» направления. Ухо воспринимает разницу во времени между 0 и 0,0006 сек., как впечатление направления в пределах от прямо по носу до траверза.

Для избежания ошибок в определении направления применяется «компенсатор», включаемый между телефоном и ухом наблюдателя. Такие слуховые определители направления установлены на многих пароходах и дали хорошие результаты.

Чем больше промежуток времени между появлением звука у того и другого уха, тем более в сторону от курса расположена посылающая сигнал станция. При угле в 90 град. разность времени должна соответствовать расстоянию между ушами. Это расстояние равно 21 см., и при скорости звука в 33.300 см. делением получим разницу времени в 0,0006 сек. Так как скорость распространения звука больше



профсоюзы, не следовало бы упускать из виду и интересов мореплавателей а вместе с тем и самих рабочих, — поэтому профсоюзы должны быть более уступчивыми.

Северный навигационный конгресс. В конце августа в Копенгагене происходил конгресс по вопросам навигации в северных морях. Он вынес определенные решения по вопросу о мореходности судов, проходящих сквозь льды. Приняты постановления относительно судов с легким грузом леса и палубным грузом и с легким лесным грузом. Также выработаны единообразные правила о радио-установках на борту для судов северных стран.

Практика автоматического рулевого на «Асранги». Действие автоматического гироскопического рулевого аппарата, установленного на моторном пассажирском судне «Асранги», может быть регулировано в зависимости от состояния погоды и соответственно допущен рыскания судна. Регулировка возможна, начиная от $\frac{1}{2}$ градусного отклонения от курса при спокойном состоянии погоды до $2\frac{1}{2}$ градусов при сильном волнении и даже до 10 градусов. Указатель курса показывает разницу между ручным управлением рулем и автоматическим: при ручном управлении рыскания судна достигают 3—4 градусов в обе стороны, при автоматическом всего — $1\frac{1}{2}$ град. в спокойную и 2 градуса в свежую погоду. Рыскания при тяжелом волнении намеренно не толкают же сдерживаются перекачиванием руля.

Хорошие условия скорости «Асранги», достигающей вместо требуемых 16 узлов в плавании 17 узлов, могут быть отнесены на счет его хорошего рулевого устройства.

На судне установлено два лага, из которых у одного число оборотов допущается электрическим током в штурманскую трубку, у другого (подобно пазотрафу Гюль) скорость судна определяется посредством измерения скорости морской воды, протекающей по трубке, установленной в дне судна.

(Motorship)

Опрокинувшийся буксир. В конце сентября село на мель у берегов Германии моторное судно «Vogtland». Пришедший ему на помощь буксир стащил судно с мели, но в тот момент, когда оно сошло на свободную воду, буксир оказался с боку и потонувшими тросом был опрокинут. При этом утонуло шесть человек команды. Подобное же несчастье произошло в Германии несколько месяцев назад. В обоих случаях причиной несчастья послужил отказ буксирного устройства. Это ясно доказывает необходимость применения конструкции, обеспечивающей быстрое и безопасное освобождение буксирного троса в любой момент.

МОРСКОЕ ВОСПИТАНИЕ

Учебные парусные суда. Постоянно возобновляющиеся в Англии дискуссии по поводу того, необходимо ли или нет возобновить широкое обучение моряков на парусных судах, снова оживились вследствие вивата аргентинского учебного парусника «Presid. Sarmiento». Это судно имеет вооружение фрегата и совершает плавания, главным образом, под парусами, даже носил дельца, почти уже не сохранившиеся у современных парусных судов и напоминающие про старые времена быстроходных клиперов. Судно построено в 1917 году в Биркенхеде, имеет водоизмещение 2.750 тонн и скорость до 15 узлов. Его машина имеет поворотный винт. На нем может поместиться до 400 человек учеников.

В 1918 году это судно было превращено в грузовой пароход для каботажного плавания, но уже в следующем году оно было модернизировано и получило теперешнее вооружение.

Новый порядок назначения на должности в немецком торговом флоте. 1-го августа опубликованы и с 1 октября вступили в силу новые правила занятия ком. должностей в торговом флоте Германии, вызвавшие много толков в морских кругах. Новое в порядке степеней получения дипломов то, что после свидетельства на капитана (шкippers) каботажного плавания идет свидетельство на штурмана малого плавания, затем по старому следует капитан малого плавания, штурман дальнего (большого) и капитан дальнего плавания. Полученные до 1-го октября свидетельства на капитана мал. плавания с этого момента приравниваются к капитанам штурмана малого плавания. Большое значение имеет сильное удлинение времени учебных плаваний. Для капитана каботажного плавания требуется не менее 4 недель плавания; для штурмана малого плавания не менее 12 недель, то же число определяется для капитана малого плавания; для штурмана дальнего плавания требуется в подготовительном классе не менее 20, в старшем не менее 40 недель плавания; те же сроки и для капитана дальнего плавания. На все должности, за исключением капитана каботажного плавания, допускаются лишь прошедшие курс мореходных школ.

Для штурмана малого плавания обязательно 50-месячное плавание, из которого 18 месяцев — на паруснике. По окончании же школы требуется еще 24 месяца, после которых следует трехмесячное посещение школы и тогда экзамен на капитана малого плавания. Для капитана дальнего плавания обязательно 74 месяца плавания с разделением на 50 и 24.

Новые правила предусматривают повышение требований профессиональных знаний, давая время на усвоение всех новейших способов и методов на всех областях мореходства.

(A. d. W.)

Трудное плавание учебного судна. Немецкий парусник «Ландскрихен», английской постройки 1915 года, в 1917 бр. тонн, отправился летом этого года в Рио де Жанейро с балластом песка. 24-го июля судно достиг первой штурманской воды, причем балласт начал переползать и должен был быть закреплен. Через два дня — снова штурманской воды, но тогда поставили брамсеель. Следующий день для возможности неподалеку поставить брамсеель, но уже 28-го развалился настолько сильный шторм, что пришлось прибегнуть к успокоению гребней волн маслом. Балласт снова пришел в движение и перевалялся на подветренный борт. Пришлось две недели вытаскивать его закладыванием и укреплением. Паруса начали рваться; судно лежало в дрейфе, и попытка сделать поворот не удалась. После небольшого облегчения, 30-го снова заштурмановали и снова легли в дрейф. Очень сильная качка привела балласт опять в движение и при открывшейся течи откачивание было затруднено отсутствием свободных рук и тем, что помпы плохо работали. После полудня волны сделались настолько велики, что судно черпало обоими бортами. Капитан решил уходить попутным ветром; поворот удался, хотя фок разлетелся в клочки. На полном курсе судно пошло спокойнее, и удалось откачать воду, хотя зная были полны песком. Когда шторм, наконец, стих и судно могло идти своим курсом, команда приплакала день и ночь чинить все разорванные ветром паруса. Затем, так как капитан полагал, что слишком низко помещенный балласт лишает судно мореходных качеств, то он начал перегрузку песка в межпалубное пространство. К этой работе присоединялось еще постоянное откачивание воды из трюма. Когда 75 тонн песка было уже перегружено, начался новый шторм, на этот раз с NO, который судно переносило еще тяжелее, так как оно стало плохо слушаться руля, сильно дрожало, с трудом поднималось и перекачивалось на другой борт. Тогда, силами двух вахт, балласт отгнали опять вниз. Стало лучше, но барометр все падал; судно лежало в дрейфе и набирало много воды. В льдах же было до 4 дюймов песка, перекачиваемого вода размыкала его, и он переползал все дальше. Паруса и шкаты рвались и с большим трудом были почищены. Наконец, 4-го августа было решено идти в ближайшую гавань из-за невозможности продолжать рейс. Курс был взят на Сантос, но перед самой гаванью ветер, с силой шторма, задул прямо навстречу. Пошли далее, в Рио. Однако же и здесь, перед самой гаванью, ветер зашел в лоб; пришлось выйти обратно на рейд. Стать на якорь здесь было невозможно, буксира не было. Так как ветер несколько стих, то решили, поставив марсели, идти дальше. Но при постановке грот-марселя фал лопнул, рея упала на нижнюю марселевую, сорвала ее и застряла на грот-рее. При этом были разорваны и те паруса, которые удержали до сих пор. К счастью для злополучного судна, наконец, к нему вышел буксир и увел его в гавань. Для находившихся на борту 20 учеников это плавание было очень суровой школой, но лучше бы было, если бы в детских капитана выражалось более знания и опыта.

Полные учебные парусные суда. В Японии строится четырехмачтовая баркентина 85,34 м. длины, 13,4 м. шир., 8,08 м. грузины, 6,97 м. осадки, 2518 брутто тонн и 2770 кв. метров парусности. Она снабжается двумя вспомогательными паровыми машинами в 600 инд. сил. Постоянный балласт 100 тонн железа и 600 тонн камня под грузовыми трюмами и 315 т. водного в двойном дне. Для 120 учеников назначается 15 кают (Shipbuilder). Новое шведское учебное судно, 4-х мачтовый фрегат «Pedersen» отправилось в океанское плавание.

ТОННАЖ

Статистические данные Ллойд-регистра за четверть года, окончившуюся 30 сентября, показывают весьма неблагоприятное положение судостроения. В Великобритании в конструкции находилось всего 1.099.155 тонн, что на 84.000 тонн меньше зарегистрированного за предыдущую четверть и на 459.000 т. меньше, чем год назад. Тоннаж, сущущий на воду в течение четверти года, именно 225.236 т., на 72.925 тонн меньше, чем в предыдущие три месяца. Во всех странах мира строилось 2.206.905 т., что дает уменьшение в 162.925 т. Германия, Италия, Франция и Голландия имели в постройке соответственно: 306.626, 260.802, 150.220 и 127.770 тонн, а число судов в постройке было: 73, 40, 36 и 44. В отношении изготовления дизелей возрастание продолжается и ими будет снабжено 1.088.888 тонн строящихся

CHACHNE

[illegible]

(Hauptstadt)

ЭКСПЛУАТАЦИЯ

	Предположено.	Оказалось.
Средн. скорость плавления .	14,75 узл.	15,45 узл.
Расход пара на силу в час.	4,35 кг.	4,30 кг.
Расход нефти на силу в час	0,454 кг.	0,368 кг.
Температура выд. нефти . .	9,660	10,150
Термический коэфф. в. д. .	14,62 проц	17,14 проц

Расход топлива хороших турбинных судовых установок достигает 0,45 до 0,52 кг. при силе в час. у «Орлеана» был 19,000 сил, а 20-секундная пробежка была достигнута цифра расхода в 3,863 кг. Таким образом, применяя для «Орлеана» турбину, мы значительно уменьшили величину установок на «Орлеане», цифры расхода здесь очень благоприятны.

Турбина «Орлеана» в 100 сил, а стандартными турбинными установками в 25 процентов, так что судовые установки должны быть еще значительно усовершенствованы, чтоб дать тот же результат. Для сравнения можно привести еще цифры потребления нефти паровозов «Экс Вальде» и «Экс Ориенте» той же паровой той компании с поршневыми машинами в 4000 и 5000 сил, достигавшие 0,51 кг. на гид. силу в час. При дальнозвонных рейсах «Экс Ориента» расход нефти с тоннопроизводительностью в 9560 был равен 3,986 кг. на гид. силу в час.

(См. таблицу стр. 10)

(Schiffbau)

Пароходные моторы и суда. Шведской судоходной компанией «Траксаттан» произведены были подсчеты сравнительно эксплуатационных расходов для имеющихся у них моторных и паровых судов. Бюлге были два судна совершенно одинаковых и два очень близких друг к другу, но всем данным размерам. Измерения таковы: пароход «Анте» и м. судно «Экнаре», имеют по 132 метра длины, 9900 т. д. в. и могут вытеснить 10 000 т. мот. судно 327,570 куб. фут. зерна, пароход 339,183 куб. ф. «Экнаре» снабжен мотором Дюфур, четырехцилиндровым в 3000 сил нп. л., а «Анте» — машиной тройного расширения в 2600 нп. сил. Скорость хода обоих судов одинакова—12 узлов. Цены на топливо были приняты средние, выведенные для угля из 4 различных цен. Стоимость сутака хода, включающая в себе стоимость топлива, смазки, оплаты персонала, пайов, и машинных расходов и провант составила для м. судна 844 кроны, для парохода 1972 кр. Для моторных судов составления двух меньших судов: парохода «Силья» в 6230 т. д. в. и м. с. «Инарне» в 3925 т. д. в. в сточная стоимость хода выражалась в 682 кр. для м. судна и 778 для второго. Стоимость сутака в тавани для «Экнаре» составила 439 кр., для «Анте» 558 кр. а для меньших судов—для «Инарне» 339,9 кр. для «Силья» 405 кр. Вследствие различных механизмов на пароходах паровые, на м. судах электрические.

Что касается до грузовой вместимости при полных бункерах, то у «Шипаров» развита 527,570 куб. фут., а у парохода 484,698 куб. ф.; у «Шипаров» 305,000 к. ф., а у «Сильвии» 267,758 куб. ф. Грузовая вместимость для одного и того же района действия в 120 суток у «Шипаров» составляет 527,570 куб. ф.; «Антон» всего лишь 334,412 к. ф.; у меньших судов разницы еще больше и при запасе на 135 суток вместимости м. судна развита 305,000 к. ф., а парохода 192,096 к. ф.

[illegible]

Длинные узкие долины Кирума и Цыла в долине реки Калыма являются постройкой порта, таких же размеров, как и в Хамаранде, в 20-ти километрах к югу от города Калыкса (ч. Бондхальма).

Первоначальное предположение в делах экономики построить не два порта, а один общий торговый порт Шеняи в северной Ботанике, надвинутой ближе к границе Финляндии, который одинаково обслуживал бы район долин реки Торнео и реки Каппи. Однако условия местности и направление железнодорожных линий не благоприятствуют этому проекту.

Кроме того, необходимо жёстительно построить подобный порт на прибрежном озере в Рундидионе.

Халандера и Вильмс будут играть роль посредников ввозимых пунктов, но главный торговый базис внешней торговли всей северной Швеции будет принадлежать служить Лундс. На дальнейшее обморожение и развитие этого уже и теперь крупного порта

Развитие торговли с северою части Ботнического залива шло через Швецию существовавший роз. По данным 1913 года, нацио в этот период северные порты Швеции составляли 2,889, и 2,489% всей внешней торговли страны. При этом общий грузо Швеции превышал грузо на 28 миллионов тонн, тогда как общий грузо северных портов достиг лишь 1,5 миллиона тонн, из которых на сумму 1,1 миллиона тонн. Таким образом, наладившее обслуживание в северной шведской портах в северной Ботнике будет означать содействовать теснейшим образом торговому балансу Швеции с иностранной.

(Tidnings Tidnings 5 sept. 1925 s. 48)

Расходы на ремонт и содержание за 1923 и 1924 годы выражались в 21.000 кр. для «Экнарен» и 24.000 для «Антеп».

Стоимость рейса из Гамбурга в Батавию выражалась для «Экнарен» в сумме 35.012 кр., для «Антеп» в 43.920 кр. Этот рейс совершен был «Экнарен» с полезным грузом в 7.068 т., «Антеп» с полезным грузом в 6.425 тонн, т. е. на 616 т. меньше при совершенно одинаковой цифре тонн д. в. в 8.200. Рейс дальностью около 8.800 м. миль, совершен был обоими судами в 36 суток, со скоростью около 10,5 узлов. Средний расход топлива выражался для «Экнарен» в 8,5 т., для парохода в 35,5 т. в сутки.

Суточный расход для этого рейса равнялся 917 кр. для моторного судна и 1220 кр. для парохода. Стоимость перевозки тонны груза на моторном судне, таким образом, выражалась в 4,70 кр., на пароходе 6,80 кр. или на 45 процентов больше.

(Теск. Tidskr.)

МОРСКОЕ ПРАВО

Фрахтовая политика. Попытки искусственного уменьшения торгового тоннажа с целью увеличения фрахтов делаются уже давно. Но в виду исключительно конкурентного характера торгового мореплавания организационности в этом деле трудно добиться, тем более, что выгода в мировом масштабе уменьшения тоннажа — не осязательна для отдельных судовладельцев. Заслуживает внимания недавний проект главного директора транзитной паровой компании, который предлагает учредить в Лондоне центральный комитет. Две трети мирового тоннажа, по этому проекту, подлежат исключению и предполагаемую организацию вместе с главнейшими портами всего света, как представителями центрального комитета. Далее, каждый судовладелец обязуется вносить ежемесячно на расчет по 2 ш. 6 пенс. с тонны, причем компенсация за безработный тоннаж основывается на том же расчете. Однако английская печать несимметрично относится к указанному проекту, указывая, что если судно находится в отдаленном порту в ожидании груза, то ему выгоднее наняться за дешевой фрахт, чтобы попасть в более оживленный район. Так как подобный выход будет ему запрещен, оно вынуждено оставаться в неопределенное время, пока комитету не удастся определить ставку фрахта, или уйти с балластом.

Право на задержание в открытом море было недавно, по сообщению Ship World от 29 июля с. г., предметом судебного рассмотрения в С. Америке по поводу задержания таможенным крейсером американского буксира с большим запасом виски в 34 милях от берега. Вопрос, по мнению суда, заключался не в праве задержания, так как таковое, при осуществлении его суверенной властью над собственными национальными судами, бесспорно при нарушении ими противозаконного закона, изданного той же властью. Суд признал, что юрисдикция в открытом море не может осуществляться даже президентом или по его уполномочию другими органами исполнительной власти. Для этого требуется специальное возмещение суверенной власти в виде закона согласно северо-американской конституции.

Исключение переработанных дней из диспача (Despatch money) и включение их в простой. Переработанные дни, т. е. воскресные и праздничные, а также дни, в которые доставка или прием груза не могут состояться вследствие действия непреодолимой силы, зачисляются в срок простоя по постановлениям законодательства германского, норвежского, финского и португальского. Каждый день простоя — прямая потеря для судовладельца, потому что каждый день по окончании срока загрузки или выгрузки он мог бы воспользоваться для совершения плавания, независимо от того, воскресный или праздничный это день, и могла ли совершаться нагрузка или выгрузка или нет.

Напротив, исключение переработанных дней из диспача основывается на том соображении, подтвержденном и решением Арбитражной Комиссии при С. З. О. Торговой Палаты 10 октября 1923 г., что целью диспача является не столько вознаграждение фрахтователя за предоставление судовладельцу возможности скорейшего выхода в море, сколько вознаграждение фрахтователя за бережное (saved — по английской терминологии) им рабочее время, назначенное ему по чартеру. T. G. Carver в своем капитальном труде: A treatise on the law relating to the carriage of goods by sea, 3 ed., 1900, стр. 727-728 — цитирует судебное решение 1893 г., признавшее, что бережливость для определения временем следует считать каждый рабочий час, но не время, которым закончилась разгрузка ранее оговоренного чартером срока (... It was held that every hour saved meant every hour saved from the allowed working time not every hour by which the discharge was completed earlier than the contract required). На этом основании суд постановил возмещать с фрахтователю диспач в соответственной разнице между 252 часами (обусловленными по чартеру на расчете 2103 тонны по 200 тонн в день) и 106 часами, т. е. числом действительных рабочих часов (the number of working-day hours actually occupied).

Грузоприематели не точно определяют понятие «чистый коносамент», так как, согласно определению, данному Carver'ом («A treatise on the law», стр. 193), на лицевой стороне такого коносамента (clean Bill of Lading) должно отсутствовать указание на то, что судовладелец имеет какие-либо претензии, кроме как по фрахту, а в отношении между продавцом и покупателем должно отсутствовать указание на недостатки груза в смысле его состояния или количества¹⁾. Между тем, в данном случае с в/х «Геррат» выданный капитаном его коносамент содержал указание «quality, condition and packing of the goods». Следовательно, пометки грузо-покупателем обосновать свои требования на возмещение убытков за недостающие 19.581 шт. дубовой клепки с вычетом за них фрахта ссылки на выдачу капитаном чистого, т. е. без пометок указаний, коносамента не заслуживают уважения: тем более, что тот же коносамент имел еще другое указание «all the terms and exceptions contained in the charter-party are herewith incorporated, что соответствовало оговорке самого чартера о неответственности судовладельца за количество штук пропсов (the owners shall not be responsible for the number of pieces signed for by the master). Равным образом, по смыслу ст. 14 германских правил 1912 г. о коносаментах, судовладелец не несет ответственности за считающееся неизвестным содержание или количество груза, если не доказано, что был принят другой, а не усвоенный для перевозки груз. Также толкует ст. 14 правил и автор Rotterdam'а вышедшего в 1924 г. труда «Die Ladung».

Портовая практика. Безответственность судовладельца за лихтера была подтверждена недавним решением финляндского суда по следующему поводу. Поздней осенью прошлого года в Котке свирепствовал штурм, которым было поломано и несколько лихтеров, стоявших у п/д, грузившихся лесом, и погибла часть груза на этих лихтерах. Владельцы последних наклонили на в/х арест, но капитан его предъявил встречный иск за простой п/х и прочие убытки. По приговору суда, владельцы лихтеров были присуждены к уплате всех убытков в сумме нескольких десятков тысяч марок.

Портовые сборы во Франции. Независимо французское правительство внесло в парламент соответствующий законопроект, касающийся внимания исключительно так называемого droit de quai (сбора за набережную). Этот сбор будет вноситься государством независимо от всяких местных сборов, вносимых в местные же кассы. В последние годы делались неоднократные попытки в законодательном порядке об увеличении сбора за набережную, но безуспешно, и лишь настоящий законопроект, по видимому, удастся провести благодаря поддержке в палате депутатов, которая раньше отклоняла подобные законопроекты из-за энергичных протестов заинтересованных портов и пользующихся этими портами предприятий. При обсуждении законопроекта выяснилась крайняя неудовлетворительность существующей системы, подлежащей изменению в зависимости от автономии отдельных портов, как Бордо или Гавр. Автономные порты имеют до сих пор собственное финансовое управление, куда вносят все сборы, включая набережный, причем сборы подлежат внесению в первый на портов, куда заходит судно, так что все остальные порты терпят доход, если судно зашло во французский порт. И те порты, которые ближе и удобнее расположены для приходящих с моря судов, получают неоправданные преимущества перед остальными. По существующим законам, руководящим принципом является, откуда судно идет, а не куда направляется. Так, например, судно, идущее из Америки в Голландию, платит по франку с тонны, а идущее из Голландии в Америку только по два франка. Далее, если среди груза находится лишь меньшая часть закорского происхождения, то взыскиваются более высокие сборы за все количество груза независимо от того, что большая часть груза предназначена для береговой торговли. Другой несообразностью существующих правил является основание тарификации сборов: так, судно в 4 тыс. тонн, имеющее всего 400 тонн груза, платит по франку за тонну выгруженного груза и при вместимости в 500 тонн — по два франка. Все эти несообразности новым законом отменяются, так как сборы основываются на исчислении нетто-тоннажа и в зависимости от операций, фактически производящихся в данном порту.

Новости морского страхования. Состоявшееся 60-е в Люцерне минувшей осенью собрание международного союза по морскому страхованию (International Marine Insurance Union) выработало новую редакцию в морских полисах оговорки о землетрясениях, именно, что риск за последние кончается немедленно

¹⁾...there must be nothing on the face of the bill of lading to denote that the shipowner has any claim against the goods except for the freight. As between a vendor and a purchaser the words would probably also refer to the description of the goods, and require that there be nothing which denotes that they are defective in condition or quantity.

„ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

по прибытии судна в порт назначения, с уплатой добавочной премии при продолжении риска. Далее, на том же собрании установлен обязательный осмотр грузов по прибытии в порты британской Индии (Бомбей, Калькутта и Мадрас) и прекращение риска за них с момента выгрузки на береговых складах. Вместе с тем собрание старалось выяснить отношение страховщиков отдельных стран к ранее выработанной Институтом лондонских страховщиков «оговорке от склада к складу» (warehouse to warehouse clause), распространяющей ответственность страховщиков в течение месяца после выгрузки с парохода. Выяснено было, что, за исключением Германии, страховщики которой выработали аналогичную оговорку, ни один из остальных не встречает возражений.

Оговорка на коносаменте о непоплатности тары. Этот вопрос обсуждался недавно Ливерпульской торговой палатой и указывалось, что непоплатность тары заставит банки относиться к коносаментам с подозрительностью, как если бы и самый груз был поврежден. Поэтому было предложено выпустить слова „или по повреждению тары“ в следующей оговорке, делаемой на коносаментах: Груз, погруженный в тару, бывший в употреблении и запечатанный, также с пятнами или повреждениями обложки, но по наружному виду совершенно здоровый.

РАЗНЫЕ ИЗВЕСТИЯ

Грибная морская жизнь. Интересен и поучителен случай потопления парусника „Кайзер“, происшедшего в этом году. Этот старый парусник в 1279 г. в июне месяце был выведен на буксире из Гестемунде для следования в Вундсбиель—на слом. Проходя по фарватеру, с судна заметили за кормой полосу муты, а вскоре судно начало крениться на один борт. Несмотря на слабый ветер, почему то принесли это сиева его действие. Однако дальнейший крен заставил проверить трюм, и там оказалось уже 3½ фута воды, и она быстро прибывала, несмотря на начавшиеся усиленно работать насосы. Было вызвано спасательное судно, но его насосы вдруг отказались работать. Тогда спасательное судно присоединилось к буксирке „Кайзер“, а вскоре подошел и еще один буксир. Но вода все прибывала, и судовые насосы отказались работать, судно село в воду уже на 20 фт. Тогда один буксир стал борт о борт и таким образом они хотели везти судно в гавань Вундсбиеля. Но „Кайзер“ больше не слушался руля и со своим громадным грузом воды засел на мель. Три буксира стащили его, но в самом входе он снова засел носом, и течение поперло его. Тогда пришел еще один буксир, уже четвертый, начал откачивать воду, но она все прибывала. После призыва судно сползло кормой на глубокое место и затонуло. Буксиры и команда остались его.

При расследовании этого дела выяснились чрезвычайно оригинальные подробности. Первоначально рапорт о происшествии был подан неким капитаном Геркнером, но при дальнейшем ходе этот капитан заявил, что он отнюдь не был командиром судна, а, будучи безработным, нанялся в качестве матроса и не имел никакого отношения к ведению судна. На судне находился владетель его, только что его купивший, по профессии бочар, который и сам сознавал, что он в морском деле ничего не понимает. Матросам, набранным в гавани, судно будет кап. Геркнер, другим было указано, как на „командира“—на лондонца, который, выведя судно, сошел с него. Спрошенные матросы объяснили, что рулем они управляли каждый, как находил лучшее. Командир буксира также подтвердил, что кап. Геркнер не распоряжался на судне. Эксперт инженер заявил, что судно было еще достаточно крепким и затонуло, вероятно, вследствие проникновения воды через плохо или совсем не законпаченные грузовые порты.

При разборе дела возник целый ряд юридических вопросов и неясностей. С одной стороны, судно, как купленное на слом, не должно уже считаться морским судном и подчиняться морским законам. Но этому противоречит факт выезда его из гавани лондонцем. Затем неясно даже в точности, кто являлся владельцем судна, так как договора не было. Неясна также и ответственность командира буксирного парохода.

Но в результате всех этих комбинаций судно утонуло в самой гавани.

Разница в силе ветра на различной высоте. Во Франции были поставлены опыты с определением силы ветра в зависимости от высоты над уровнем моря на берегу Ламанша. Вблизи от уровня воды был установлен один анемометр, тогда как другой поднимался на разную высоту на эвее. Берег был выбран без холмов, возможно плоский, без неровностей и растительности. Приняты были во внимание ошибки от усиления ветра при ска-

лах и от отклонений эвее. Данные, полученные для больших вы-
да, представляют интерес лишь для дачников, для моряков же, особенно на парусников, являются интересными наметками на срав-
нительно малых высотах. Опыты показали, что скорость ветра
понижается от уровня моря вверх до известной высоты,
быстро возрастает от уровня моря вверх до известной высоты,
а затем это возрастание значительно замедляется. При этом
разница скорости в различных по высоте слоях имеется одинаково,
как при слабых, так и при средних и сильных ветрах. Больше
давление ветра является причиной того, что действительный
центр парусности не совпадает с геометрическим. Затем между
уголом между кажущимся (т.е. равнодействующим ветром стано-
вится меньше, чем у быстроходнее судно, тем больше должна
быть разница, которая также изменяется в зависимости от курса
парусов. При этом, чем быстрее судно, тем при повороте
к ветру, будучи меньше при остром курсе, чем при повороте.

Приводим следующую табличку, показывающую значительность
разницы скоростей и важности вследствие этого для всех судов
уменьшения высоты надстроек и придания им, особенно сверху,
удобнообтекаемых воздушных форм.

Высота в метрах.	Скорость ветра в метрах в секунду.				
50	2,30	6,90	11,50	20,70	34,40
20	2,15	6,44	10,70	19,20	32,00
10	2,00	6,00	10,00	18,00	30,00
6	1,87	5,60	9,37	16,90	28,00
3	1,73	5,17	8,70	15,60	25,80
2	1,64	4,74	7,87	14,10	23,40
1	1,49	4,45	7,40	13,40	22,20
0,5	1,33	4,00	6,65	12,00	20,00

Открытие движения по Коринфскому каналу.
Мы сообщали в № 1—2 нашего журнала за 1924 год об овозмож-
ности движения по Коринфскому каналу, которые закрывали возможность
соединения по нему и о начатых восстановительных работах. В на-
стоящее время работы эти закончены и канал снова открыт для
движения, как это видно на помещаемой на стр. 404 фотографии.
Коринфский канал был первоначально прорыт в 1882-3 году и при
6300 метрах длины имеет ширину всего в 22 метра, а глубину
около 8½ метров.

Книжки и жизнь. В книжках все было так красиво,
так хорошо мечталось о синем океане, странах чудес, пальмах
и аттлах. Такой захватывающей интересной казалась жизнь юнга,
на большом судне, скользящем вперед в заманчивую даль. Но
какой грубо-нестойкой оказалась действительность. Бедный новичок
на корабле своей мечты был оглушен потоком брани и крепких
слов морского лексикона. Работа—уборка офицерских кают—каза-
лась отравительной и тяжелой, и делал он ее плохо и неумело.
Брань и толчки слышались чаще и чаще. Так маленькое когда-то
море он видел только урывками, да и то сквозь слезы обиды и
боли. Такой еще несозревший, не знакомый с жизнью, он совсем
брошенный в море, которое завлекло его сюда. Первая попытка не
удалась, ему помешал его же „засильный праг“, который помощник,
воспоминанием о них, мальчик даже благодарил „за науку“. Но о
смерти. Юнга поручил свои вещи стюарду и кинулся в море.
Попытка спасти его была бесплодной.

Отец погибшего мальчика выставил в суде обвинение в жесто-
ком обращении, но свидетельские показания не подтвердили этого.
Все эти показания говорили о том, что мальчик, попавший в среду,
резко отличающуюся от той, в которой он вырос, не справился
с возложенной, отравительной для него, работой. Не имея еще
никакого представления о действительности морской жизни и нуж-
дах для нее качеств, разочаровавшись в море и тоскуя по дому,
дошел до последней степени отчаяния.

Этот, недавно разбиравшийся в немецком морском суде, случай
является ярким доказательством недостатков случайного, необуче-
нного широкого развития специально учебных кораблей и нава-
лекомый своей любовью к морю, попал сперва на учебный корабль,
то здесь, в среде сверстников, под начальством людей, считающихся
с особенностями незрелого организма и психологии, он посте-
пенно основался бы с той наружной грубостью и кажущейся жесто-
костью, которые и связаны в значительной мере с особенностями
морской жизни и являются ее традиционным свойством, и, вероятно,
стал бы хорошим и любящим дело моряком.

(S. Z.)



На общем фоне бур-
процесса во всех област-
ской спорт, несомненно, с
один из боевых участков
ния торгового флота. Ибо
морской спорт служит
турн, то, с другой сторо-
роль его, как рассказни-



Яхты в Ленинграде в 1923 г.



Одним из участников

для больших вы-
да мориков же,
менения на спал-
о скорость ветра
известной высоты,
ветра. При этом
ветра. Больше
то действительный
м. Затем вверх
между действитель-
ным ветром стано-
вется и бросок
ем больше должна
сности от курса
при полете.
ую значительность
для всех судов
особенно вверх,

х в секунду.

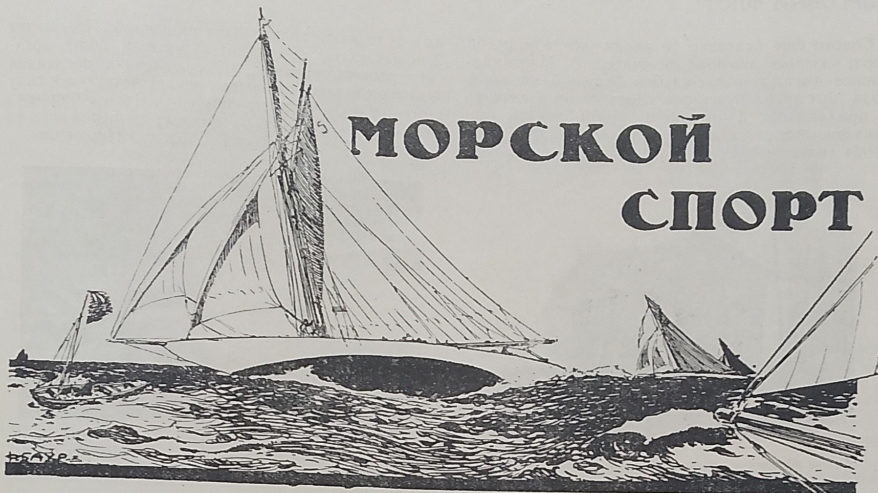
0,70	34,40
0,20	32,00
0,00	30,00
0,90	28,00
0,60	25,80
0,10	23,40
0,40	22,20
0,00	20,00

тому каналу.
год об оползнях,
или возможность
работ. В на-
шова открыт для
404 фотографии.
1882-3 году и при
етра, а глубину

до так красиво-
чудес, пальмах
ас лишь юги,
вную даль. Но
Бедный повичек
рани и крепких
кают—каза-
ло и немело.
нишее когда-то
слезы обиды и
пью, он совсем
на уйти из нее,
вая попытка не
орой помощник.
г. Растротанный
за науку. Но
возродил мысль
пнулся в море.

щение в жесто-
дтердил этого.
навший в среду,
не справляясь
не имея еще
й жизни и нуж-
оску по дому,

ом суде, случай
льного учениче-
флота, необхо-
раблей и изда-
если бы юноша,
ебный корабль,
, считающихся
ни, он посте-
ежащее жесто-
особенностями
ом, и, вероятно,
(S. Z.)



К итогам сезона

The Results of the Season

(Морской спорт и морской туризм)

На общем фоне бурного восстановительного процесса во всех областях нашего хозяйства морской спорт, несомненно, следует рассматривать, как один из боевых участков единого фронта воссоздания торгового флота. Ибо, если, с одной стороны, морской спорт служит целям физической культуры, то, с другой стороны, не менее значительна роль его, как рассадника морских знаний в ши-

роких массах населения и могучего пропагандиста морской идеи в стране¹⁾. Поэтому те успехи, которые мы к концу настоящего сезона с полной уверенностью можем зарегистрировать на этом скромном участке, должны быть отнесены также и к общему делу создания торгового флота.

¹⁾ См. мою статью "Государственное значение морского спорта" в № 2 1923 г. журн. "Торг. флот".



Яхты в Ленинграде в 1923 году



Yachts in 1923, Leningrad



Общий вид стоянки яхт в 1924 году

Winter-Quarters in 1924, General View

„ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

Совсем еще недалеко то время, когда морской спорт, казалось, погибал окончательно. Многомиллионное имущество яхт-клубов, будучи без всякого ухода, быстро разрушалось. Достаточно взглянуть на прилагаемые фотографии, чтобы понять всю безнадежность положения морского спорта еще в 1924 году.



Сарай яхтенного инвентаря в 1924 году A Shed in 1924



Яхты после наводнения 1924 года Yachts after the Floods in 1924

Что же мы видим теперь, заканчивая навигацию 1925 года! — На Черном море производятся крупные ремонты судов и инвентаря и почти все суда плавает¹⁾. На Балтике функционировали 4 яхт-клуба, причем все суда были отремонтированы и спущены на воду. В Кронштадте и Ленинграде восстановлены такие старики, как б/„Лидит“, б/„Орленок“, б/„Мойра“, которые еще задолго до войны были вытасканы на кладбище и находились там в течение многих лет. Восстанавливается б/„Гэ Паризьен“, от которой ничего не осталось, кроме набора да обшивки. Закончена большая 50-футовая парусно-моторная яхта²⁾. Эти стремительные поиски тоннажа очень характерны. Тоннажа ищут и больше не находят: все кладбища уже очищены. Мысль начинает работать в сторону постройки новых судов. И начинают строить, пока еще робко, только маломерные суда, о чем можно судить по сведениям в нашем журнале. Но факт перелома, повидимому, уже совершился.

Весьма значительна и интересна роль Ленинградского Губпрофсовета в этой восстановительной работе. Им взят в свое ведение самый большой, бывший императорский, речной яхт-клуб. В течение короткого срока капитально отремонтировано здание яхт-клуба, служебные постройки, набережная. Построены бани. Капитально отремонтированы

Усилиями Губпрофсовета создана твердая база для дальнейшего развития морского спорта в Ленинграде.

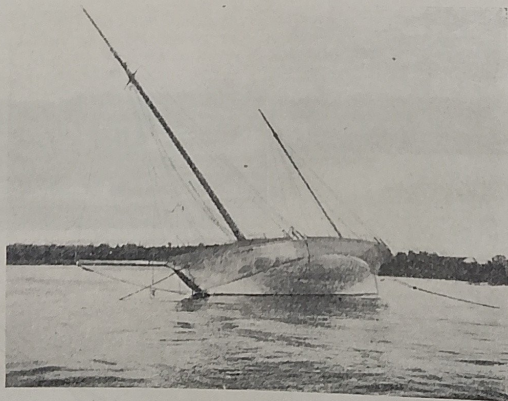
На каких же принципах строится развитие морского спорта? На этот вопрос вряд ли ктонибудь даже из его руководителей даст удовлетворительный ответ.

В каждом яхт-клубе дело поставлено по своему. Никаких общих руководящих положений не разработано. Суда везде считаются общественными, но содержание их, право пользования ими в каждом яхт-клубе различно. Как общее правило, всюду культивируется „катанье“ на яхтах экскурсантов, причем некоторые яхт-клубы стремятся морской спорт подменить этим катаньем и даже самые яхт-клубы превратить в „экскурсионные станции“.

Повидимому, в головах у руководителей этих яхт-клубов очень смутно вырисовывается разница между морским спортом и морским туризмом, а может быть, они в простоте душевной считают, что „катанье“ на яхтах экскурсантов — это и есть как раз морской спорт?

На этом вопросе следует остановиться. Необходимо как то разграничить эти два понятия — морской спорт и морской туризм.

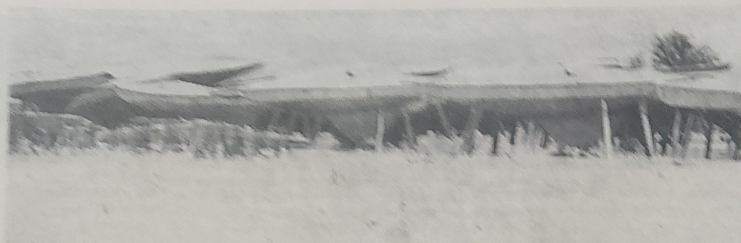
При катанье на яхте экскурсантов для рулевого и команды яхты это будет морской спорт, для экскурсанта же всего лишь прогулка (туризм), весьма, может быть, интересная и полезная, но отнюдь не со спортивной точки зрения. Все равно,



Яхты, брошенные на отмелях в 1924 году Yachts Abandoned on Shoals in 1924

¹⁾ См. хронику „Морск. спорта“ в № 7—8 т. г. журнала „Торговый Флот“.

²⁾ См. № 9 журнала „Торговый Флот“ т. г.



Здания стоянки яхт в 1925 году

The Yacht Quarters in 1925

как пассажир на морском судне: сколько бы он ни плавал, никак не может быть причислен к морякам.

Из этого однако не следует, что мы не рекомендуем пассажиру "ездить" на пароходах, а экскурсанту кататься на яхте. Наоборот, морской туризм — это совершенно новое самостоятельное и большое дело, которое следует всемерно поддерживать и развивать. Морской туризм в одинаковой степени, как и морской спорт, должен служить идее оздоровления нашей страны.

Рамки морских экскурсий надо раздвинуть и перенести их со спортивных яхт на специально построенные для экскурсий суда. При этом и район экскурсий может быть значительно расширен. При правильной постановке этого дела можно было бы даже устроить специальные экскурсионные рейсы судов за границу и организовать групповые поездки экскурсантов на пароходах.

Попытки не совмещения морского туризма с морским спортом приводят к тому, что спортсмены стараются всячески избегать "возить экскурсантов", а если, делать нечего, не ускользнули, то, вместо развития в экскурсиях любви к морю, стараются вызвать к нему отвращение и залутать. Конечно, это не посылное явление, но во всяком случае такая тенденция существует даже у наиболее сознательных спортсменов.

Таким образом, придавая огромное значение морскому туризму, мы лишь рекомендуем не смешивать его с морским спортом, не стараться одно подменить другим.

Что касается морского спорта, то здесь также быть еще не разрешена основная задача: чем должен морский спорт в наших советских условиях.

Если в отношении других видов спорта никаких особых соображений не возникало, и все они очень быстро были использованы в целях физического развития широких масс трудящихся, то в отношении морского спорта дело обстоит значительно сложнее.

В капиталистическом обществе морской спорт является достоянием почти исключительно состоятельных классов благодаря своей дороговизне.

Яхта является личной собственностью владельца, а сам яхт-клуб, главным образом, местом стоянки этих не принадлежащих ему судов. Хозяин яхты сам заботится о своем судне, плавает где и как хочет, не будучи совершенно связан никакими общественными началами.

Таким образом, по самой своей сущности морской спорт в капиталистическом обществе

является глубоко индивидуальным и собственническим. Массовым его можно считать лишь в моменты гонок и эскадренных плаваний. Однако в гонках принимает участие сравнительно ограниченное количество специально построенных для этой цели судов. Эскадренные же плавания устраиваются очень редко.

Вот почему, подучив в наследство от прошлого яхты — эти орудия индивидуального спорта, мы, к великому нашему недоумению, никак не можем правильно приспособить его к задачам советского общества, требующего, чтоб спорт прежде всего носил массовый характер.

Вопрос, следовательно, упирается в замену инвентаря — яхт, доставшихся нам от прежних владельцев, новыми, приспособленными к советским условиям. Здесь придется создать специальный тип советской яхты, приспособленной не для одиночных развлечений владельца-собственника, а для плавания и обучения команд.

Второе условие: яхты должны строиться по одному чертежу, сериями, для того, чтобы иметь все возможности для массовых выступлений — гонок и эскадренных плаваний.

Третье условие — яхты должны строиться нескольких классов. Для начала, предположим, трех классов. Первый класс — маленькие ботики для обучения начинающих. Это суда учебные. Их можно предоставлять и для "катания" экскурсантов. Второй класс — суда среднего размера, примерно шестиметровики, чисто гоночного типа. Суда этого класса — школа для рулевых. Лаборатория для вытеснения наилучшего типа судна и наилуч-



Новые постройки в 1925 году

New Boats in 1925



Авральные работы в яхт-клубе „Спартак“. Перетаскивание яхты „Красный Ворон“ с Наличной улицы

A Work Performed by all the Members of the Yacht-Club „Spartacus“

шего умения управляться. Третий класс — большие яхты шхуны крейсерского типа для дальних плаваний с большим числом команды, уже прошедшей курс на предыдущих 2-х классах. Это класс — школа для команд и штурманов — любителей. На каждом таком судне может быть предоставлено 3—4 места для экскурсантов при совершении дальних плаваний.

Далее, большое внимание в морском спорте должно быть уделено обучению управлять парусной шлюпкой. В этом направлении спорт должен оказать непосредственную и сильную помощь флоту торговому и военному. В связи с этим стоит необходимость разработки лучших типов шлюпок. Эта отрасль спорта может принять наиболее обширные и повсеместные размеры

как по дешевизне, так и по пригодности для всех местных условий.

Наконец, несомненное развитие ожидает и зарождающийся у нас сейчас спорт на байдарках. Имея свое главное преимущество в дешевизне и возможность использовать для него каждую свободную минуту, этот спорт также является спортом общественным, объединяя входящие в него единицы в гонках и общих плаваниях, могущих быть частыми и постоянными. В отношении навыков управления гребным и парусным судном он дает чрезвычайно много.

При выполнении примерно такой программы можно рассчитывать, что морской спорт получит правильную линию для своего развития в советских условиях.

Sibal



Заново отремонтированное в 1925 г. здание Яхт-Клуба

Leningrad Yacht-Club

Хроника морского спорта

Наиболее интересные гонки сезона на Западе. На кубок Сиванхака состязания между Америкой и Англией происходили в водах последней. Первая гонка была при легком ветре на дистанцию в 13,2 м.м., и первой ее кончила английская яхта *Coila III* (5 час. 21½ м.), второй американская *Lalai* (5 ч. 38 м.). Вторая гонка на 15 м.м. происходила также при очень слабом ветре, но победа досталась американцам, тогда как английская яхта совершенно заштилела и была взята на буксир. Во время третьей гонки (на 15 м.м.) дул свежий ветер и англичане взяли рифы, тогда как американцы шли под полными. К концу гонки и англичане, оказавшиеся сзади, пытались исправить положение отдачей рифов, но ничего не достигли и кончили гонку в 4 ч. 29 м. 57 с., на 20 секунд позже американцев. Была назначена четвертая, окончательная гонка на такую же дистанцию, и англичане и на ней оказались побитыми. Время их было 4 ч. 50 м., а время американцев 4 ч. 48 м. Кубок был взят американцами.

Кубок Франции достался норвежцам. Французы послали яхту *Aile IV*, норвежцы же выставили *Ranja*. На двух первых гонках норвежцы победили французов на 1 м. 20 с. и на 2 м. 13 с. На последней же на французской яхте обломился топ мачты.

Золотой кубок северных стран выиграли норвежцы (яхта *Елизавета*) против шведов и финнов.

В Германии Кильская неделя прошла оживленно, хотя вместо прежних (до войны) 20 процентов иностранных яхт было всего 5 шведских. В программу входили гонки на большие дистанции: Киль — Травемюнде (ок. 70 м.м.) и заключительная на 250 м.м. Стартовало около 60 яхт.

В большой морской гонке вокруг Борнхольма участвовало 14 яхт, при чем время прохождения растянулось от 45 часов (лучшее) до 62 часов (худшее).

На Рижской гоночной неделе было записано 46 яхт, участвовало 38. Яхты были самых разнообразных классов и много старых (включая одну шхуну с клипер-штевнем). Во время гонки «Руно» на 120 мор. миль разразился зюйд-вестовый шторм, и лишь немногие яхты удалось обогнуть о. Руно и вернуться, остальные или были отброшены в море или укрылись под берегом на якоре. Судьба некоторых была неизвестна, и 4 парохода отправились на поиски. Но в результате все обошлось без жертв и ограничилось более или менее крупными авариями. У одной яхты сломался руль и ее унесло в море, другая была выброшена на мель, третья была приближена к острову с изорванными парусами; большая немецкая *Кле* была также приведена на буксире без мачты; шхуна получила поломку руля. Одна из яхт сгорела в Пернов, другая в Гайнах; на Айевого были порваны многие паруса. Первый приезд достался яхте в 75 кв. м. *Albatross*; благоприятно закончили гонку две 6 м. (американ.) яхты. Гандикапное состязание яхт-клубов из Риги в Либаву дало первенство Либав. Я. К. Нор.

На больших моторных гонках в Стокгольме, по примеру прежних лет, помимо обычных разрядов лодок и катеров, были включены яхтенки с прицепными моторами и призы здесь получили моторы *Архимедес* и *Энто*. Кроме того, были состязания в маневрировании на катерах: спасение утопающего, подход к пристани, ловля буйки и т. п.

Классе открытых и полупатубных ботиков длиной около 14 фут. (4—5 метров) начинает получать большое распространение также и в Германии. В настоящее время для целей обучения юности построена серия ботиков 5,8×1,8 метров с 13 кв. метр. парусности, вспомогательным 5-сильным моторчиком, веслами и баками для грейби. Следовательно, предусмотрены все способы передвижения. Для почечки ботик имеет брезентовые каюты. Они назначены для плавания у Балтийского побережья, запатентованы с носа, кормы и сатка с бортов и имеют воздушные ящики. Вооружены кэтами с выдвижным килем далеко вперед, для удобства почечки.

Ковзская гоночная неделя. Ни в коем случае нельзя сказать, чтобы оживление этих знаменитых гонок напоминало оживление до военного времени. Нет совершенно ни прежнего класса больших шхун, ни обширного и эффектного класса в 15 м. или в 19 м. Для больших яхт устроены были гандикапы, в которых могли принимать участие яхты любого вооружения (тендера, шхуны, полн, кэчи). Классные гонки были для 12- и 6-метровой международной класса, да два раза для 8-метровой с участием всего двух яхт. Кроме того, в один из дней устроены были гонки для разнообразных мелких особых классов и разрядов и один раз для старых яхт. Ветер был и штилевой, и сла-

бый, и довольно свежий; поэтому яхты значительно менялись местами, особенно в 6-м. классе. В разряде самых больших яхт свыше 100 и 105 тонн стартовало от 5 до 8 яхт. Здесь дважды призы получила шхуна *Westvord*, дважды *Shawrok*, один раз *Lulworth*, *Bretannia*, и *White Heather*. Дистанция в этом разряде была около 40 м. м. (два круга). В следующем разряде яхт величиною от 35 до 105 тонн стартовало на всех 6 гонках восемь яхт с самым переменным счастьем. Два раза на первом месте удалось быть лишь *Lube*, а затем по одному разу прежним 15-метровикам *Hispania*, *Dorina* и *Rendezvous* (полн). Двенадцати-метровой международной классе дал от 3 до 5 яхт, и три раза победителем была *Vanity*, а в дни, когда на первом месте оказались *Мойана II* и *Noresea*, в эти дни *Vanity* не участвовала. В самом обширном 6-м. классе стартовало от 7 до 13 яхт. Трижды победительницей была новая *Felma*, и три раза она уступала место *Thermopylae*, *Tenth* и *Victoria*.

В общем иностранные яхты блистали своим отсутствием. Некоторый интерес представляли гонки небольших моноципов (по одному чертену), но и их был лишь один разряд с 5 яхтами.

Как по французским, так и в английских гонках продолжают поразить своей полнотой женские призы. Спрашивается, что может представлять собой приз в 500—600 рублей для богача, имеющего шхуну, одно суточное содержание которой обходится в десятки тысяч, или приз в 20 рублей для владельца гоночной 6-метровой яхты.

Океанский переход. Яхта *Advance* была в текущем сезоне построена по американским чертежам в Норвегии и совершила переход из Осло в Марбохид (Америка) в 45 дней. Яхта имела 88 фут. длины крайней, 63 ф. по ватерлинии, 16 фут. 9 д. ширины и почти 12 фут. осадки. Вооружение яхты очень оригинально; на двух мачтах шхуна она несет: на грот-мачте большой безафельный грот и два стакселя, грот, стеньги, стаксель и очень большой грот—стаксель; на фок-мачте, кроме клявера и стакселя, имеется сравнительно небольшой фок, треугольный, без гика и напоминающий трисель.

Оригинальное вооружение. На американской яхте-шхуне *Fei Seep*, при обычном безафельном гроте, одним стакселем и летучке, фок имеет своеобразное устройство. Он безафельный, но имеет форму соединенного вместе гафельного паруса и треугольного триселя над ним. Однако вместо гафеля поставлено лишь два рейка, между которыми фок зажат и которыми он расправляется, подобно латам.

В океанской гонке из Сан-Франциско на Таити на дистанцию в 3160 миль приняли участие 4 американских яхты.

Согласно Ллойд Регистру американских яхт насчитывается 3769, яхт-клубов 418 и парусн. обществ—35.

Сандхемская гоночная неделя в Швеции. Тогда как в довоенное время записей на гонки достигала 90 яхт, теперь едва набирается 50. Больше всего яхт 45- и 30-метровой (по парусности) класса. Кубок Балтийского моря в 30-м. классе выигрывают немцами, после очень серьезной борьбы. Большое оживление также в разрядах маленьких ботиков в 22 и 15 метр.

(Tiel Bors)

Несчастья с яхтами. Пронесшийся над скандинавским полуостровом в середине июня внезапный шторм причинил ряд более или менее крупных несчастий. В Швеции этот день был заключительным днем гоночной недели в Норрпинге. День начался шквалами, затем как будто установилась хорошая погода, но около полудня разразился почти без заметных предварительных признаков страшный шквал с грозой, перешедший затем в шторм с градом. На гонке участвовало 26 яхт, и шквал налетел с такой поразительной неожиданностью, что никаких мер не успели принять. Три яхты *Alice*, *Vivan* и *Sassa* опрокинулись, две яхты были выброшены на камни и поломаны, на двух сломаны мачты и разворочена палуба. Лишь одна яхта все же прошла курс. В тот же день на озере Меларе опрокинулась яхта с 3 людьми, две яхты выброшены на берег, опрокинулась байдарка, много мачт поломано. Частично в ряде несчастий причиной должна быть указана неопытность. В Норвегии этот шквал по времени гонки ограничился только поломкой двух мачт. Английская яхта *Bugler* в свежий ветер села на камни и затонула. Все спаслось. Гамбургская яхта

„ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

Gerata села на мель, при пуске вспомогательного мотора произошёл взрыв и яхта сгорела.

Другая немецкая яхта Hela была перерезана пополам парохом. Яхта участвовала в гонке, которая была прекращена из-за очень суровой погоды. При возвращении обратно на неё в гавани наскочил и утопил её сопровождавший гонку парох. Капитан парохода, насчитывавший уже 17 лет службы, не признал себя виноватым и указал на то, что многочисленные парусные яхты часто очень легкомысленно ведут себя на море. Однако, морской суд, в виду невыполнения основных правил расхождения судов, вынес капитану безусловно обвинительный приговор.

В Германии же в устье реки Прегеля произошло столкновение заливовшей парусной яхты Noek с парохом. Яхта находилась в неблагоприятных условиях из-за высоких берегов, то получив шквалы, то шторм. После одного из поворотов на яхту наскочил парох и сильно поломал её, хотя и дал перед самым столкновением задний ход. Капитаном парохода дан был неправильный звуковой сигнал.

Гамбургская яхта Гюршау 4 затонула во время свежей погоды. Причиной тому явилось то, что за некоторое время до того яхта сидела на камнях и была снята и отбуксирована парохом.

О яхте «Лейф Эрикссон», шедшей из Норвегии в Америку и, видимо, застигнутой по выходе со стоянки в Гренландии штормом, до сих пор все еще нет известий, почему приходится считать яхту и команду ее погибшей.

Спортивный лагерь. В Германии вблизи Потсдама устроено было эскадренное плавание, в которое вошло 60 байдарок. На расстоянии нескольких часов плавания был раскинут лагерь палаток, в котором спортсмены провели несколько дней, причем уезжали днем на работу по железной дороге. Устраивались празднества, фейерверки и т. д.

Подобный же лагерь устроен был в расстоянии трех часов плавания на байдарках вблизи Франкфурта. Из города отправилось

совместно 30 байдарок, но затем очень многие присоединились в пути. Лагерь насчитывал 50 палаток, а в возвращении участвовало уже 100 байдарок. Здесь устроены были любимые немцами спортивные турниры на байдарках.

(Kanu-Sport)

Международные гонки на тузах происходили в Англии в Коркской гавани. Представлена была Англия, Голландия, Ирландия и Бельгия. Наилучший результат в трехдневных состязаниях показала Голландия.

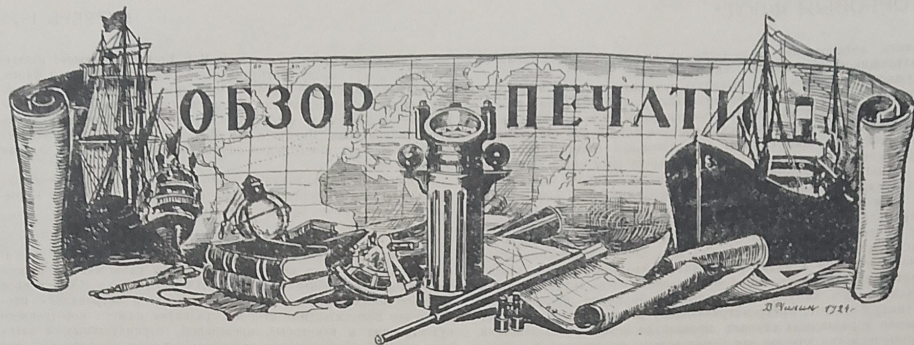
Новая форма корпуса яхты. В Швеции на одной яхтенной верфи тридцати метровой (парусности) шхеры крейсер строится по чертежам Хольма, сконструированным по принципу линий наилучшего обтекания. Ватерлинии туго закруглены впереди, где находится и наибольшая ширина судна. Отсюда линии идут постепенно сужаясь, далеко назад, к необычайно длинной и острой корме. Мачта поставлена совершенно впереди и имеет лишь один нарус, что также теоретически наиболее благоприятно.

Работа спасания любителей водного спорта в Германии на оз. Мюггель имеется спасательная станция, обслуживаемая совершенно добровольно силами членов водно-спортивных обществ. В течение 25 лет существования станции на ней зарегистрировано 12.500 случаев подачи помощи и 493 спасенных человеческих жизни. Только что построена новая спасательная станция. Организация дела поставлена так, что для наблюдения с башни вся видимая поверхность озера распределена на секторы. На двух спасательных моторных лодках станции имеются карты, с нанесенными на них теми же секторами. При замеченном несчастии достаточно указать сектор, в котором оно произошло, и моторная лодка легко найдет место. Спасательные принадлежности применяются, главным образом, надувные из резины, особенно резиновые воротники.



Открытие Коринфского канала
Первый пароход в канале

The Opening of the Corinthian Canal
The First Steamer



ИНОСТРАННАЯ ПРЕССА

В № 19 журнала «Werft, Reederei, Hafen» находим в сокращении статью шваб. Голландца «Николаас» — торговый порт на № 10—11 «Торгового флота»; там же помещена и заметка из того же номера о работах по погону судов в Ревельской гавани.

Проект морск. кодекса СССР. Присланный в Редакцию для сведения выработанный Цумором проект Морского Кодекса СССР заслуживает внимания, как давно назревшая работа в смысле формального регулирования торгового мореплавания. Об обширности и всесторонности охватываемого проектом материала можно судить по одному перечислению глав его, число конх 12. Из них первая — о «морском судне» с подразделением: а) о праве плавания под флагом СССР и о владении морскими торговыми судами на праве собственности; б) о приписке судов к порту и о внесении их в судовой регистр; в) о судовых документах и Раздел IV о продаже и залоге судов. Главы I и 8 — о вознаграждении за оказание помощи на море — представляют кодификацию действующего общесоюзного законодательства по торговому мореплаванию с изменениями и дополнениями. Раздел 4 о морской перевозке грузов и пассажиров и 10 об ограничении пределов ответственности владельцев морских торговых судов — еще ранее были представлены на рассмотрение Комиссии Законодательных Предположений. В следующих главах заключается переработка действующего законодательства: в 3-ей — о судовом экипаже, в 6-ой — об авариях и в 7-й — о столкновении. Наконец, совершенно новыми отделами проекта являются главы: 2 — о судовойладельце и судовом товариществе, 5 — о бомреесе, 9 — о затонувшем в море имуществе, 11 — о принудительных требованиях и 12 — о морском страховании.

Столь разнобразный материал, естественно, вызывает объединение его в виде вводной части к кодексу, в которой должны и оговариваться и предусматриваться затруднения, если таковые явятся при применении кодекса, и по возможности будет даваться разрешение возникающим на практике сомнениям. Этого введения к кодексу присланный в Редакцию экземпляр проекта не содержит, но, вероятно, оно будет выработано дополнительно при внесении в законодательные органы СССР всего проекта. В соответствии с общими принципами Советского строительства, советизация торгового мореплавания выдерживается проектом вполне последовательно на основе почти полного исключения влияния иностранного капитала. Подобная тенденция вполне оправдывается в столь космополитичной отрасли народного хозяйства, как торговое мореплавание, и нет сомнения, что в перспективную эпоху восстановления торгового флота советизация его прозана бы опасностью при допущении иностранных капиталов. С другой стороны, видимо, считалось с той же космополитичностью торгового мореплавания, составители проекта признавали целесообразным не уклоняться, насколько это было совместно с духом советского строя, от принципов современных законодательств государств, ведущих морскую торговлю. Вполне понятно, поэтому, желание составителей проекта не дать преимуществ в смысле международного влияния на него привело к исключению столь сильного в международной торговле фактора, как обычай. И на необходимость этого исключения уже было указано при обсуждении главы 4 проекта (о перевозке грузов и пассажиров) Сов. Зап. Обл. Торг. Палатой. Кстати следует заметить, что ст. 115 проекта, относящаяся к той же перевозке, вызвала горячие прения при обсуждении ее в названной Палате, при чем признано было желательным изменить эту статью в том смысле, что по договору морской перевозки предоставляется: все судно, часть его или определенное помещение, или же груз принимается без определения места

погрузки его на судне. Между тем в редакции ст. 115 проекта объем понятия чартера суживается, несмотря на то, что в практике, кроме случаев найма судна или его части, встречаются случаи составления чартера и без указания определенного места на судне.

В столь важной отрасли морского права, как перевозка, проект исключает действия обычая, а, например, в главе 3, посвященной, как сказано, судовому экипажу, возлагает на капитана обязанность соблюдать обычай торгового мореплавания как в море, так и в портах (стр. 62). В той же главе согласно ст. 71 проводится довольно рискованное постановление о праве капитана, прибывшего на помощь судну, терпящему бедствие, решать, что помочь другим вызванным последним судам — излившая. А если он окажется не в силах спасти судно, обнаружив эту невозможность уже после ухода прочих вызванных судов? Вызывает замечание и ст. 92 проекта в той же главе. Эту ст. необходимо дополнить указанием на обязанность капитана представлять при явке к нотариусу или заграничной консулу выписку из судового журнала с изложением обстоятельств, которые послужили поводом к морскому протесту, что так важно для сличения с журналом показаний судового экипажа. Оговорить это требование о представлении указанной выписки необходимо еще и потому, что соответствующее постановление отсутствует в действующем уставе внутренней службы на судах морского торгового флота СССР от 20 марта 1924 г., где в конце 105 ст. указывается лишь, что «капитан на основании действующих законов совершает морской протест». Как видно из содержания разд. IV о продаже и залоге судов (глава 1), проект удерживает ипотечный порядок только для залога судов, для их же отчуждения оставляет нотариальный (примеч. 1 и 2 к ст. 37). И далее в ст. 39 оговаривается, что для обязательности акта о продаже по отношению к третьим лицам необходимо, кроме внесения надписи на судовом свидетельстве, еще внесение таковой в судовой реестр. Следовательно приведенным постановлением ст. 39 предупреждается столкновение вещных прав на судно. Но при передаче закладной без согласия собственника заложенного судна, согласно ст. 43 делается излишним требуемое той же ст. сообщение нотариусов регистрационным бюро о передаче закладных. В тех же целях облегчения ипотечного кредита представляется желательной передача закладных не только без участия нотариусов, но и по бланковым надписям, что однако ст. 43 запрещается. Проект умачивает о двух потребностях морского промысла, имеющих практическую важность.

Во-первых, о праве собственника совершать акт о залоге судна на самого себя, чтобы получать возможность в качестве держателя закладной реализовать ее путем бланковой надписи. Во-вторых, о залоге строящихся судов, чтобы иметь возможность строить суда в кредит. Вызывает замечание перечисления ст. 161 случаев, когда с фрахтовщика снимается ответственность за груз. Исходя из общих принципов гражданского права, представляется излишним отговаривать действие непреодолимой силы (пункт а ст. 161), оправдывающее снятие ответственности. Эта оговорка необходима лишь для указания, во избежание недоразумений на практике, на ком лежит бремя доказывания, т.е. обязан ли фрахтовщик доказать действие непреодолимой силы, или фрахтователь обязан доказать вину фрахтовщика или капитана. По общим судопроизводственным правилам всякий, желающий оправдать себя какой либо причиной и фактом, наступление этой причины или факта должен доказать. Но судебная практика иногда признает обязанность грузоотправителя или грузополучателя доказывать вину капитана при убытках в стихийных условиях. Возложение на фрахтовщика указанной обязанности доказывания оправдывается еще и следующими соображениями. Так как не всякое действие стихийной силы может служить отговоркой для фрахтовщика, а лишь такое, вредное

влияние которого не могло быть ни учтено, ни предотвращено фрахтовщиком, т.е. именно «непредвидимое», то доказывание его в сущности сводится к доказыванию принятия им всех мер предосторожности для предотвращения стихийных условий. Например в случаях пожара может возникнуть сомнение, не произошли ли он из-за упущения самого фрахтовщика, почему и английский закон 1924 г. о морской перевозке снимает с фрахтовщика ответственности за пожар при отсутствии его вины или недоба (fire unless caused by the actual fault or privity of the carrier — IV пункт 26). Кроме того возложение на фрахтователя доказывания вины фрахтовщика или капитана недопустимо и потому, что путем формально зарегистрированного морского протеста у нотариуса или в суде капитан фактически постарается улизнуть ответственность судна и в том смысле, что последним было все сделано для парализования предосторожного действия стихии. И против такого обеспечения доказательств в пользу фрахтовщика фрахтователю очень трудно бороться, доказывая его вину. Приведенные соображения применимы и в пункте б ст. 161, предусматривающему безответственность фрахтовщика в различных случаях проявления человеческих действий, которые не могут быть учтены или парализованы фрахтовщиком. Особо оговаривать эти случаи также не представляется необходимым и, обобщая в одном пункте случаи, сходясь бы лишь оговорить, как выше указано, на кого падает бремя доказывания. При предлагаемой формулировке относительно случаев, как от действия стихии, так и человеческой воли, не зависящих от фрахтовщика, становится совершенно излишним и пункт а, ст. 161. Тем более, что редакцией п. а, повторяется в сущности и пункт г, ст. 161, освобождающий от ответственности фрахтовщика за морские ошибки судовых служащих, так как пред от случайностей, не влияющих на результат умысла или небрежности фрахтовщика или его служащих, может произойти и от незнания их ошибок, покрываемых пунктом г. Нуждается в уточнении ст. 244 просто определяющая пределы ответственности судовладельца, «не выше стоимости судна», в том смысле что с гибелью судна прекращается ответственность судовладельца в пределах его стоимости, каковая ответственность остается лишь в пределах заработанного фрахта по английской формуле Ship lost or not lost и требований, перечисленных в ст. 245.

Сделанным бездумным обзором, конечно, не исчерпывается рассмотрение проекта кодекса. Недостаток места не позволяет отметить хотя бы главные вопросы, возникающие при чтении прочих глав, как например, в главе 6 об аварии в смысле достаточности охраны интересов фрахтовщика и фрахтователя; в главе 11 о приписываемых требованиям в смысле соответствия этой главы существующим международным проектам и т. д.

В заключение ограничимся пожеланием, чтобы проект этот скорее вошел в жизнь и чтобы его не постигла судьба царского проекта улодения о торговом мореплаванье, создавшегося около 10 лет и восталки не вошедшего в действие несмотря на крайнюю устарелость Устава Торгового.

Франк Уотте. Методы повышения производительности труда пер. З. А. Янковой, под ред. З. А. Паничева. Изд. НКРКИ—СССР. Москва 1925; 134 стр. Ц. 1 р. 25 к.

Среди довольно обширной литературы по НОТУ как общей, так и специальной, книжка Уотте занимает особое место, хотя бы уже по тому одному, что автор англичанин, а не американец, и это ясно чувствуется при чтении книги. Мы знакомимся с идеями и методами НОТ'а, т.е. обр. по американской, затем по немецкой литературе, а в посл. время у нас вместе с довольно обширной литературой. Книга Уотте для русского читателя, работающего в русской обстановке, представляет особый интерес еще потому, что из нее усматривается, каким образом система, которая в своем первоначальном виде рассматривалась и подвергалась гонению исключительно как «орудие работодателей» и «эксплуататоров», могла стать средством для достижения целей рабочих. По справедливому выражению редактора русского перевода, автор показывает, какое своеобразное освещение получает теперь вопрос НОТ'а в наиболее передовой капиталистической стране Европы. Добавим, что делает он это с чисто английской ясностью, отчетливостью и объективностью, в тоже время оставаясь на чисто реальной, практической почве.

Уотте психолог, книга его довольно серьезная, не рассчитанная на массового читателя; проблемы, которые он ставит и рассматривает чрезвычайно интересны и подход к их решению также английский: в отличие от немецких психологов, по которым мы, русские, знакомимся с вопросами психологии труда, Уотте «наряду с изучением индивидуума, рассматривает психологию группы», т.е. не следует изучать человека вне той среды, в которой он работает.

Из весьма интересного содержания книги отметим лишь главы, трактующие о выборе профессии, научном управлении и труде, брожении умов в промышленном мире и творческом импульсе в промышленности.

Е. Г.

Морской Сборник № 9. В. Е. Егорьев посвящает статью историческому обзору сотрудничества Академии Наук и флота, выражавшейся прежде всего, в совместных работах и географических и научно-исследовательских экспедициях, а также в участии в академической в журнале «Морской Сборник» и в научных трудах по морским вопросам. Вместе с тем В. Е. Егорьев кратко помещает дальнейшие пути приращения научной мысли Академии к задачам морской обороны.

Техническое приложение этого номера журнала содержит доклад Берга о современной радио-телефонии и статью С. Коньковского «Подводное резанье металлов».

Вестник промышленности, торговли и транспорта № 6. Здесь помещены две статьи, касающиеся вопросов торгового мореплаванья. Первая статья Д. Руспнова «Современное торговое мореплавание и условия развития нашего собственного водит все положительные стороны развития нашего собственного судостроения и некоторые, проходящие, отрицательные, а затем дает краткий обзор наиболее существенных черт, характеризующих судостроение в Европейских странах, Америке и Японии.

Вторая статья Д. Койкина останавливается на новейшем английском законе о морских перевозках и отмечает его значение для нашего торгового мореплаванья.

Водный транспорт № 8 и 9. Журнал не оставляет своим вниманием морское судостроение, и в указанных номерах находит несколько статей, затрагивающих его интересы. Статья Тухолца «О системах управления морскими портами» дает обзор некоторых Европейских и Американских систем управления и высказывает соображения относительно наших портов. В статье Голубева «Служба личного состава на океанских пассажирских пароходах» уделено больше всего внимания продовольственному и кухонному составу, стирке белья, мытью посуды и т. п. Распорядок вят только по Board of Trade. Для нашего мореплаванья статья не представляет интереса.

В статье Нехаева «Подъем Народовольца» изложена вся история и ход работ, довольно подробно и с хорошо поясняющими чертежами. Не указано лишь, для полноты освещения вопроса, какие соображения привели судно, характеризуемое автором, как вполне пригодное для дальнейшей службы, к определению на слом.

Кроме того, помещена статья И. Яковлева «Приближенный метод определения высоты надводного борта морских торговых судов».

Словарь-справочник котельщика. Под ред. Н. Любарского. Изд. журн. «Лесное Хозяйство, Лесопромышленность и Топливо», Ленинград, 1925, 148 стр. с чертежами.

Вышеуказанным журналом котельщика назначается, по мнению, прежде всего, для котельщиков фабрично-заводских котлов, но может быть полезной и для всякого котельщика вообще, в том числе и судового. Словарь составлен только и, помимо практических сведений, дает и некоторые физико-химические простейшие понятия. Понятно, что в такой маленькой книжечке нельзя найти ответы на все вопросы, но на все наиболее важные они имеются. Словарное расположение материала представляет определенные удобства.

Lloyd's Register of Shipping. Rules and Regulations for the construction and classification of steel vessels 1925-26. Стр. XLVIII + 391, in 4°.

Новые вышедшие Правила постройки морских судов Английского Ллойда на 1925-26 год представляют интерес.

Наиболее существенным дополнением против издания 1924-25 года является введение новой главы, содержащей Правила постройки нефтеналивных судов (стр. текста 71 — 83; таблицы размеров на стр. 332 — 384).

Сверх того введено значительное число добавлений и изменений в разделы, касающиеся конструкции корпуса и электротехнических установок на судах.

Что касается до таблиц размеров деталей набора корпуса для обычных судов, то и здесь добавлено несколько таблиц (стр. 182 — 193) — бортовой набор для однопалубных судов; стр. 231 и 253 — таблицы, касающиеся скелетных флор и широко расставленных пиллерсов в междупалубных пространствах; некоторые таблицы подверглись небольшому изменению (бортовой набор, а также палубный настил вне вырезов для люков).

Что касается до Правил постройки нефтеналивных судов, то интерес их сосредоточивается около того обстоятельства, что эти Правила касаются так называемой продольной системы набора. Как известно, еще с 1907 года стали строить суда, главным образом, нефтеналивные, по этой системе; но Правила постройки нефтеналивных судов Английского Ллойда вплоть до последних лет

касались поперечной системы. Английский Ллойд набранных по поперечной системе.

Следует отметить, что в Правилах Ллойда (стр. 204 ф. (91 мт.)). Что касается до того, что оно должно быть (7,3 мт.). Это с для двух случаев: расстояние между рамами может быть равно как поперечной, так и продольной.

Правила и в кромке судна равно как поперечной, так и продольной.

Набор для расширения.

Как известно, бора вместо поперечной системы.

Путем сравнения с судами, относящимися к продольной системе, можно заметить, что в продольной системе больше.

Ширину набора судна Толщина же днища набора оказалась 1,5 мм. для

ниша между двумя судами, то того же судна системы поперечной системы оказалась с относительной.

Что же касается судна можно отгера и палубы (2 мм.).

Оставшиеся концы очень разнапр, конкрет утолщения или 1924-25 г. прос

допустимость у размеров, которые даются.

Следует отметить, что считается табу для судна; в определении в случае судов.

В качестве полезного обилие свидетельствует Толчок, данный

желает служить и скового Ллойда.

Роль Ллойда. Новый под

ный истинный и в раскрытии и упорством в до

Без лишнего дополнения его с представления сс

экспедиция, до того истощения указывает на Амундсеном не мореплаванья.

Журнал

ном выпуске (и исследованию м

скалах Швеции изображающие

дают возможность строения брон

утверждать, что стала уже тог

касались поперечной системы набора корпуса. Очевидно, Английский Ллойд накапливал опыт наблюдения за постройкой судов, набранных по продольной системе, и лишь теперь счел возможным издать печатные Правила.

Следует отметить, что расстояние между поперечными ребрами в узлах шестипанельной системы допускается Правилами до 9,1 (м.т.). Для легких системы допускается длина 80 фут. Что касается до числа поперечных рам в пределах системы, то оно должно быть равно двум, если длина системы 24 фут. (7,3 м.). Это следует из того, что таблицы размеров составлены для двух случаев: когда устанавливается одна рама (в этом случае расстояние между рамами может быть равно 10 и 12 фут.) и когда устанавливаются две рамы (в этом случае расстояние между рамами может быть равно 8 и 10 фут.).

Правила имеют в виду расположение машинного отделения в корме судна и наличие юта, покрывающего машинную шахту, равно как полубака.

Набор для испытания задается в 8 фут. над высшей точкой расширительной шахты.

Как известно, в связи с принятием продольной системы набора вместо поперечной имеет место изменение в толщинах.

Путем сравнения соответствующих таблиц, относящихся к обычным судам, набираемым по поперечной системе, с таблицами, относящимися к нефтеналивным судам, набираемым по продольной системе, можно обнаружить, в частности, следующее:

Ширину пазухи клин задается одинаковой, но толщина она является большей для нефтеналивных судов. Так, для судна с дедвейтом в 10,000 тонн разница в толщине составит 3 мм. Толщина же днищевой и бортовой обшивки при продольной системе крепления обшивки будет одинаковой, а при поперечной — у непотопляемого судна эта разница составит 1 мм, для динца и 1,5 мм для борта. При этом интересно отметить, что разница между толщиной бортовой и днищевой обшивки одного и того же судна больше в случае продольной системы, чем в случае поперечной. Это объясняется тем, что при продольной системе толщина днища бортов и динца допускается, начиная с относительно меньших судов, чем при поперечной системе.

Что же касается до верхних связей, то в случае упомянутого судна можно обнаружить допускаемое утонение пазубного стрингера и пазубного настила в случае продольной системы (порядка 2 мм.).

Остановившись на добавлениях и изменениях в разделе, касающемся конструкции корпуса, следует отметить, что эти изменения очень разнообразны. Они уточняют некоторые указания, например, конкретно указывают в отдельных случаях требующиеся толщину или допускаемые ослабления, — там, где в Правилах 924-25 г. просто указывались на необходимость утолщения или опустошения утолщения. Они дополнительно указывают некоторые размеры, которые в предыдущих Правилах не приводились и так далее.

Следует отметить, что «короткой» средней надстройкой теперь считается такая надстройка, длина которой не превосходит 15% длины стержня. Раньше таким пределом считалась 10%.

В определении высоты борта судна уточнено измерение ее в случае судов с полными надстройками.

В качестве общего замечания следует отметить, что сравнительно обильные различные изменения в новом издании Правил свидетельствуют о продолжающемся прогрессе содержания Правил. Отсюда, данный Ллойд работой Британской Корпорации, продолжает служить на пользу содержанию Правил постройки Английского Ллойда.

И. Сморгонский

Робальд-Амундсен. На крыльях и страну без-
одея. Изд. «Земля и фабрика», Ленинград, 1926, 61 стр.

Новый подвиг мужества, выносливости и твердости, совершенный истинным моряком, человеком с ярко горящими стремлением раскрытию неизвестного с неистывающей энергией и неутомимым порывом к достижению.

Без лишних слов описывает Амундсен свой поход и, только полагая его старательное изложение объективным данью, можно представить себе, каких страшных усилий стоила участникам эта экспедиция, доводящая, как говорит последовало, Амундсена до полного истощения и потери сил. Восторженный очерк Н. Папанина ставит на значение с такой настоятельностью проводимого Амундсеном исследования северных полярных областей для науки, что, читая, забываешь, что это не фантастика, а реальность.

III.

Журнал «Teknisk Tidsskrift» поместил в своем судостроительном выпуске (в №№ 7, 8 и 9) статью А. Норден, посвященную исследованию многочисленных рисунков, высеженных на камнях и яшм Швеции и относящихся к бронзовому веку. Эти рисунки, изображающие более или менее удачно корабли тех времен, от возможности сделать некоторые заключения о северном судостроении бронзового периода. Совершенно определенно можно утверждать, что система постройки с обшивкой на шпангоутах была уже тогда известной. Интересна также конструкция яхт, имевших

штейн, из которых иногда только один, а иногда оба высоко поднимаются вверх. Также можно считать, что северные плавальщики тогда уже умели устраивать судья и подобные им приспособления. Не вполне ясно плавальщики, фигурирующие на многих рисунках опускающих вниз в средней части корпуса плавников или крыльев, несколько примитивных описки кисти. Может быть, даже констатируем научные познания своей ветви при помощи рисунков. Относительно способа движения судов того времени рисунки нельзя было найти указаний, кроме одного, представляющего человека с одноплечным веслом-гребком в руках. Возможно, предполагая, что гребки тогда имели такую форму, как бы включили, блестяще подтвердилось благодаря открытию в центре текущего года (для Египта) большого рисунка (4 метра длиной), изображающего запряжку с высоким поднятым (двойным) форштевнем, очень высоким ахтерштевнем и, поименованным, рулем. На этой запряжке определено видны фигуры шести гребцов, держащих обеими руками по одному веслу-гребку. Это открытие имеет данные в историю древнего мореплавания.

G. A. Mulach, Die Schifffahrt im Wandel der Zeiten, Verl. Dieck und C., Stuttgart, 136 ermann.

Эта первая книга из серии «Судостроение в картинах» содержит 12 страниц текста, а все остальное представляет альбом картин. Вступительный текст отмечает значение моря и морских сообщений в жизни народов, затем дает сжатый очерк истории мореплавания.

Подбор картин интересен и довольно полон. Здесь показаны суда всех времен и народов. Пароходы и парусники, моторные катера и башки, яхты и рыбацкие боты, военные корабли и подводные лодки, землетрясательная и буксирная, бетонный яхтер и легкая гондола; после китайской джонки роторный корабль; гренадский каяк и австралийская широта и т. д. и т. д., а в заключение — детский вид океанского челнока.

Просмотр картин дает яркое, наглядное представление о многообразии и обширности средств морского сообщения, подчеркивает важность мореплавания.

Исполнение в большинстве хорошее, на отличной бумаге.

C. J. Luther. Paddelsport und Flusswanderu.
Verl. Dieck, Stuttgart.

По этой книжке можно легко судить, какое громадное распространение имеет водный спорт в Германии, в частности, спорт на байдарках. За два с половиной года эта книжка уже выдержала одиннадцать изданий.

и привлекать внимание. При хорошей освещенности, она дает именно наиболее необходимое для зрителя, отражающегося на байдарке, хотя на первый взгляд она и кажется несколько легкомысленной. Ее указания очень толково изложены и весьма полезны при плавании. Приводимые в ней наставления во многих вопросах даже удачнее, чем даваемые более объемными книжками на ту же тему, а иллюстрации безусловно хорошо освещают изложение.

Ioh. Müller und I. Krauss, Hilfsbuch für die Schiffsführung. Verl. I. Springer.

Краткий перечень содержания книги таков. Навигация вдоль берегов. Конструкция и употребления карт. Система обозначения и освещения. Сокращенные обозначения. Обозначения на картах. Лад и зот. Компас. Определение места пеленгами. Определение расстояния, измерение узлов. Прокладка. Плавание на течении, в тумале и во льдах. Сведения из метеорологии и океанографии. Приливы и отливы. Правила плавания.

Все усовершенствования (технической) навигации: гидрокомпасы и силланые с ним приборы, как-то, автоматический рулевой, указатель и регистратор курса и т. п. Радио-пеленгатор, подводная сигнализация, определение места по сигналам, ведущие на башни, эхолоты и т. д. Новые приборы и способы измерения скоростей. В конце, конечно, ротор-суда.

Дм. М. Татарченко изж.—металлург. *Металлургия чугуна, железа и стали* в общедоступном изложении для рабочих и мастеров; 8°, 312 стр. Изд. «Прибой», Лгр. 1925. Ц 1 р. 60 к.

Среди разновидностей многих популярно-технических книг, написанных за последние время, следует отметить «Металлургия» Л. Татарченко как хорошее, руководящее дающее в едином издании наиболее общедоступной форме чисто практические сведения, причем в основу изложения положены теоретические соображения, касающиеся не содержания, так и по форме изложения книгу смело можно считать пособием для рабочих обывателей наших клубов и парадоксально прочесть ее не только специалистам, но и для любителей, разумею металлургии. Но и здесь, возможно, дело о машинах частями изложено. Конечно, чисто металлургические подробности могут отсутствовать, а это тем не менее не уменьшает ее ценности.

Книга состоит из вступления и 5 глав; во вступлении даются общие сведения о металлургии, о металлургической химии, о горении и т. п.; 1 глава посвящена доменному процессу, 2 —

„ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

водству чугуна, 2 глава—производству литой стали, 3—прокатному делу, 4—термической обработке, 5—электроставке. В каждой главе попутно, без особых отступлений сообщаются краткие исторические сведения и, что особенно ценно, сведения из русской практики и так сказать, из промышленно-экономической географии и статистики нашего Союза; следует лишь показать, что из слишком мало. В общем—книга хорошая и полезная, и следует похвалить ее за широкое распространение. Однако, следует отметить и некоторые недостатки: вообще говоря, хорошо выдержанное общедоступное простое изложение иногда, к счастью не часто, замечается несколько вульгарным и развязным стилем, который носит характер грубой подделки под «простонародный» язык. Казалось бы, что это совершенно не требуется, т. к. обыкновенный хороший русский язык достаточно понятен и не требует подобных приемов, как напр.: «о напряженных в таком металле можно сказать тоже, что о птичьем молоке: говорят, что кур дают, вот только молоко редко кто пьет». Затем автору понадобился такой «образный» язык, непонятно и неостроумно.

Затем нельзя не поставить автору (да и издательству, выпустившему эту книгу в 1925 году) в упрек, что он не везде пользуется метрической системой, а часто «создает путаницу», думая, двойми и пр., даже там, где это совсем не нужно и где переход на метрич. систему уже совершился и не нарушает ни исторических данных, ни традиций, ни привычек. В техническом пособии это совсем неуместно.

Книга иллюстрирована довольно плохо—всего имеется 150 рисунков и чертежей; цену книги 1 р. 60 к. следует также считать неперушенной, опечаток вообще не много, а искажающих смысл совсем не заметно, хотя есть мелкие недомолвки.

Е. Г.

Ален Жербо. В одиночестве через Атлантический океан. Перев. с франц. Изд. Ред.-Изд. Отд. Мор. Сил. Ленинград 1925, 80 страниц с рисунками.

О переходе через океан француз Жербо на яхте в 36 фут длины, на которой он представлял все, и капитана и матросов, и кока и парусника, уже сообщалось своевременно в отделе Морского спорта нашего журнала. Теперь РИО. М. С. выпустил перевод описания самим Жербо его плавания.

Книжка ценна уже потому, что само плавание, несомненно, является необычайным и редко повторяющимся. Мы знаем лишь очень немногие примеры подобных переходов, а Жербо совершил его, кроме того, на мало пригодной для этого яхте, отчего выполнение задачи стало еще значительно труднее. Его судно «Файр-кросс»—старый насчитывавший уже 30 лет плаваний английский тендер, очень узкий (11 метров на 2,6 метров), с длинным, низким бушпритом, тяжелым вооружением, рассчитанным на очень большое сопротивление с длиной возмещение (около 10 тонн), большими и сильно изогнутыми к тому же парусами. Такое судно со свойственной этому типу перегруженностью балластом должно было быть очень беспокойным на волнении; длинный бушприт с постоянно поднимающимся такелажом причинял Жербо много хлопот и в конце концов все же сломался; ружье все время то здесь, то там паруса требовали постоянной серьезной починки. Судя по

описанию, хорошая погода не очень баловала Жербо, и в течение долгих месяцев плавания он имел много свежих ветров; были, вероятно, и штормы, хотя может быть, и не в таком большом числе, как казалось это автору на его так мало пригодном к штормованию суденышке.

Описание плавания Жербо—описание борьбы изо дня в день, с часа и тем человека с океаном, упорной борьбы изо дня в день, с часа на час, с редкой возможностью отдыха, с необходимостью выполнять дьявольской трудности работу во что бы то ни стало, без надежды на какую либо помощь. Стоило лишь немного сдаться мыслям и воле, и немедленно дело гордо завершалось.

Жербо говорит, что его плавание не было вовсе стремлением к славе, а лишь проявлением любви к морю, но если внимательно прочесть книжку, то уже по пастойности, с которой он не хотел в момент величайшего риска плавания выйти на Берхудские острова и нарушить свой план превзойти всех своим прямым океанским переходом, а также и по некоторым другим менее ярким признакам видно, что и честолюбие отнюдь ему не чуждо. Кроме этой нескрипучести и изложения, в общем довольно простого и часто почти драматичного именно своей простотой, иногда появляются вполне деланные, определенная манерность и чисто французская пустота фраз.

Нельзя сказать, чтобы Жербо сумел дать нам действительно полное изображение общей картины своей жизни. Слишком много на страницах его описания недоговоренных и подчас неудобных мест. Даже день отплытия, несмотря на довольно подробные места хронологии, не указан, что сразу же вносит некоторую неопределенность. Приходится отметить и некоторую излишнюю самоуверенность, например, хотя бы в том, что Жербо, до своего плавания не имевший оснований претендовать на неоспоримую, глубокую опытность, как моряка-парусника, особенно в области яхтсмей, несколько притворчески отказывается о «теоретиках» с их полетами и мечами и считает для своего плавания наиболее подходящим тендерское вооружение, то само, которое причинило ему потом столько хлопот, лишний труд и риска. Точно также в отношении безопытности его обсерваций и вычислений по сравнению с таковыми встречного парохода, приходится верить Жербо на слово, так как сомнительна сама возможность той позднейшей проверки, которая должна убедить нас.

Но конечно, Жербо настоящий, всем существом своим моряк, с огромной, нескорогеной проникающей его любовью к морю и в его плавании, в котором он один на один, лицом к лицу стоял с мощным, полным красоты океаном, как с врагом и как с другом,—власть моря захватила его так, что теперь он наивно обречен быть вечным скептиком, пока океан все же не скажет «до свиданья».

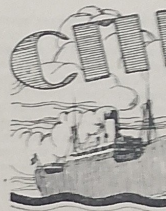
Что касается до издания, то книжка очень аккуратная с эффективной обложкой, по подлинным иллюстрациями. В переводе довольно неточности в морских терминах. Желательно было бы в книжке, напечатанной для широкого читателя, введение от редакции, а также, если не фотографии, то рисунки, дающий действительно представление о величине и формах «Файркреста».

Ф. Ш.



Парусный спорт в центре города в 1925 г.
(р. Фонтанка, в Ленинграде)

Sailing Sport in the Centre of Leningrad



В первой половине октября в них фратовый рынок значительно основанно падает, что в ближайший стигнет еще больших размеров (по с недавних катастрофических и). Ранняя осень текущего года с ее ожидание ранней и сухой и привит все меры к скорейшей отладо рост споса на тоннаж и, в том ставке. Уже теперь выйти портов не легко, многие грузовладельцы оставят свой товар до весны.

На зерновых рынках заметными. Несмотря на близкий Лаврентия, Монреальский рынок него в это время года ожидания фратовых в крупных размерах на континент. На Лаврентийском январь/февраль здесь зафрахтован 21 0. И в Австралии, и в Южно Черноморско-Дунайском зерновых плавания цен на зерно и увеличение перевозок. В южно Дунайском еще не зафрахтованного зерна. Судном наличия экзотических зерно в ближайшее время эти трудности неизбежно вызовут увеличение спроса.

Начавшаяся в конце сентябряного рынка продолжалась и в перуальсе наблюдается даже некоторый скопление запасов экспортного угля Тоннаж—преимущественно готовился бовался для перевозки угля в Сред Канаду. Тем не менее, несмотря дел, общее положение экспорта а стигает. По данным Лондонского «зрения», экспорт угля по Великобритании текущего года составил 31 с 46,792 тыс. тонн на соответствующий период прошлого года, т. е. на 1,5 млн. тонн больше. По стоимости экспорт угля на июль более 30 %.

Лесные рынки продолжали фратовый был здесь не велико. Спрос на тоннаж под перевоз с Явы и О-ва с Малайзия был оставался твердым с тенденцией две недели под сапар с Кубы был пароходов.

В средних числах октября на следующие фратовые ставки.

На уголь. На Южного Углия на Лиссабон 8,6, на Гибралтар 5, на 9,3, на Порт Саид 10,0, на Иллу 13,0, на Сингапур 13,0.

На портов Тайла на Лондон 3,0, на 3,9, на Роттердам 3,7, на на 4,0.

На Firth of Forth на Шотландию на Западную Италию 9,9, на Ливорно 10,0, на Роттердам на Ривер Ила.

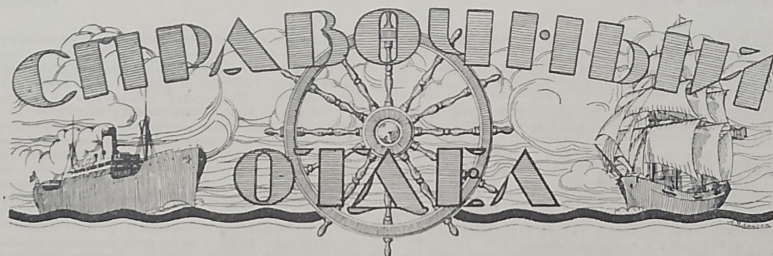
и в течение
ов, были, не-
львом числе,
шторгова-
льного духом
и дня, с часа
остью выпол-
таго, без на-
дать мыши-
но организм
м.
стремлением
внимательно
он не хотел
ские острова
и океанским
ким призна-
Кроме этой
том и часто
поплавается
чисто фран-

бывало, что
много
неудачно
подробную
наличию
до своего
восприимую,
о в области
тиках» с их
нее подходи-
ему потом
отношении
ленно с та-
на слово,
и проверки,

вом морик.
к морю и
лику стои-
ник с дру-
верно обр-
скажет «до-

атная с эф-
фюде две-
и в книжке.
и, а также,
е предста-

III.



Мировой фрахтовый рынок

The World's Freight Market

В первой половине октября потокение на главнейших северных фрахтовых рынках значительно улучшилось и окрепло. Есть основания полагать, что в ближайшие недели это улучшение достигнет еще больших размеров (конечно — улучшение сравнительно с недавним катастрофическим положением фрахтовых рынков). Главная осень текущего года с ее сильными бурями и штормами, ожидание ранней и суровой зимы — заставили грузоотправителей принять все меры к скорейшей отправке своих грузов, а это вызвало рост спроса на тоннаж и, естественно, повышение фрахтовых ставок. Уже теперь на тоннаж под грузом из шведских портов не легко, многие грузоотправители будут, вероятно, вынуждены оставить свой товар до весны.

На зерновых рынках настроение продолжало оставаться вялым. Несмотря на близкий конец навигации по реке св. Лаврентия, Монреальский рынок далеко не проявил обычного для него в это время года оживления. Все же тоннаж в Монреале фрахтовался в крупных размерах по ставкам от 14 до 15 центов на континент. На Лаврентийском рынке перемены не было, на январь/февраль здесь зафрахтовано несколько пароходов по ставке 21 0. И в Австралии, и в Южной Африке, и в Индии, и на Черноморско-Дунайском зерновых рынках — всюду тихо, вследствие падения цен на зерно и уменьшения спроса на тоннаж под его перевозку. В одних Дунайских портах скопилось до 300,000 тонн еще не экспортированного зерна. Судовладельцы, основываясь на большом наличии имеющихся зерновых грузов, рассчитывают, что в ближайшее время эти грузы будут реализованы, а это неизбежно вызовет увеличение спроса на тоннаж.

Начавшиеся в конце сентября оживление английского угольного рынка продолжалось и в первой половине октября. В Южном Уэльсе наблюдается даже некоторый недостаток тоннажа, что вызвало скопление запасов экспортного угля и повышение фрахтовых ставок. Тоннаж — преимущественно готовый немедленно принять груз — требовался для перевозок угля в Средиземное море, Южную Америку, Канаду. Тем не менее, несмотря на оживление в последние недели, общее положение экспорта английского угля далеко не блестящее. По данным Лондонского «Иностранного Торгового Общества», экспорт угля по Великобритании за первые девять месяцев текущего года составил 37,464 тыс. тонн по сравнению с 46,792 тыс. тонн за соответствующий период 1924 г. и 59,472 тыс. тонн за первые девять месяцев 1923 года. При этом, помимо количественного уменьшения (по сравнению с 1924 г.) на 20%, по стоимости экспорт угля за январь — сентябрь 1925 г. потерял более 30%.

Лесные рынки продолжали оставаться спокойными, и число фрахтовое было здесь не велико. Спрос на тоннаж под перевозку сахара как с Кубы, так с Ямы и О-ов св. Маврикия был устойчивым, и фрахтовые ставки оставались твердыми с тенденцией на дальнейшее повышение. За две недели под сахар с Кубы было зафрахтовано более дюжины пароходов.

В средних числах октября на главнейших направлениях были следующие фрахтовые ставки.

На уголь. Из Южного Уэльса на Руан 4 6, на Бордо 4 9, на Лиссабон 8 6, на Гибралтар 5 6, на Барселону 10 3, на Геную 9 3, на Порт Сант 10 0, на Лос Пазамас 9 10, на Ривер Плату 18 0, на Сингапур 13 0.

Из портов Гайаны на Лондон 3 6, на Штеттин 6 3, на Гамбург 3 9, на Роттердам 3 7, на Антверпен 3 9, на Руан 4 0, на Геную 9 0.

Из Fifth of Forth на Штеттин 6 6, на Гамбург 4 6, на Руан 5 0, на Западную Италию 9 9, на Либаву 6 6.

Из Роттердама на Ривер Плату 16 0.

Из Буенос-Айреса на Ла Плату 17 0.

Из Дурбана на Бомбей 9 0.

На зерно. Дунай Кюстенджи / Сузина — Англия / Континент 15 0, Монреаль — Англия Континент за квартал 3 6, за 100 бушелей 15 центов, Сан Лоренцо — Англия Континент 14 9, Бомбей Карачи — Англия Континент 23 6, Южная Австралия — Англия Континент 43 0, Южная Африка — Англия / Континент 21 6, Сантафе — Роттердам 16 0.

На руду. Карфаген — Антверпен цинк 7 0, Сантандер — Кардифф 6 0, Хуэлья — Роттердам 5 9, Фельзен 9 9, Лиг 9 0, Руан 6 6, Дамит 13 0, Бона — Роттердам 4 9, Бишбао — Роттердам 5 0, Нарвик — Сидней 5 0, Тунис — Антверпен 9 6.

На лес. Бордо — Бристольский канал провоз 8 0, Архангельск — Голландия 900 стандартов 70 0 — с заходом в восточные порты Англия 72 6, Улеборг — Кале 600 стандартов 42 0, Улеборг — Вест Гартленд 750 стандартов 41 0, Хольмунд — Портсмут 250 стандартов 60 0, Гейде — Ньюпорт 180 стандартов 65 6, Кемп — Гуль 500 стандартов 60 0, Або — Дунди 700 стандартов 36 3.

На разные грузы. Антверпен — Филадельфия цемент 5 10, Александрия — Гуль хлопок 10 0 за 60 куб. футов, Чили — Япония селитра 27 6, Чили — Александрия селитра 25 0, Чили — Северная Испания селитра 23 6, Куба — Англия Континент сахар 17 6, о-ва Маврикия — Англия сахар 23 3.

Фрахтовые ставки на русских направлениях. По данным фрахтовой конторы нашей торговой делегации в Лондоне и Arcos Shipping Co., в середине октября (17-го) на русских направлениях были следующие фрахтовые ставки.

I. Регулярные рейсы. Совторгфлот и Arcos Shipping Co.

Общие грузы. База за 40 куб. фут. Лондон — Ленинград 18 0, Ливерпуль — Ленинград 23 0, Англия — Черное море 32 6, Черное море — Лондон дубовая клепка 17 0, Черное море — Антверпен шпалы 16 0, Черное море — Континент 17 0.

Иностранные пароходные компании.

Общие грузы. Лондон — Рига или Ревель 22 6, Ливерпуль — Рига или Ревель 25 0.

II. Свободный Фрахтовый рынок.

Гиделовое зерно. Черное море — Континент 12 6 — 12 9, Черное море — Англия 12 9 — 13 0.

Жмыхи. Черное море — Дания 15 6 — 16 0, Черное море — Континент 14 3, Черное море — Англия 14 6.

Подсолнечное семя. Черное море — Континент 20 0, Черное море — Англия 21 0.

Руда. Потт — Балтимора 4 доллара, Потт — Континент 12 6, Потт — Англия 11 0, Николаев — Континент 10 0.

Уголь. Мариуполь — Италия 11 6, Мариуполь — Константинополь 12 6, Мариуполь — Греция 6 6.

Лес. Белое море — Восточный берег Англия 600 стандартов 62 6, 800 стандартов 60 0, Ленинград — Англия 1000 стандартов 46 0, Ленинград — Восточный берег Англия 800 стандартов 55 0.

Нефтепродукты. Черное море — Континент Англия бензин 12 6.

ЦЕНЫ НА УГОЛЬ И НЕФТЕПРОДУКТЫ

На Лондонском рынке в средних числах октября были следующие цены на уголь и нефтепродукты.

Уголь. Кардиффские угли. Best Admiralty 23 6 — 24 0, Second Admiralty 22 6 — 23 6, Monmouthshire Black Veins 21 6 — 22 0, Ньюкастельские угли. Davison's, Cowpen, Bothal (D. C. B.) 15 6, E. Hartley Bowers, Buddles, Ravensworth 14 6 — 15 0.

Норкширские угли. Best South Yorkshire Hards 18/6—18/9, Best Derbyshire Hards 19/6—21/0.
Koke, Durham Patent Sundry Coke 19/0—21/0.
Куанский уголь. South Hetton, Ryhope, Silksworth etc. 18/0—21/0.
Шотландские угли. Screened Navigation 20/9, Bent, Watson's Russels Splint 19/9, Lochgelly, Cowdenbeath Steam first class 14/9, Prime Lothians 14/0.
Антрацит. Best quality large 45/0—47/6, Second quality large 35/0—41/6, Machine made Cobbles 52/6—55/0, Machine made French Nuts 55/0—57/6, Machine made Stove Nuts 55/0—58/0, Machine made Beans 42/0—44/0.
При экспорте угля и антрацита из Южного Уэльса взимаются еще британский сбор 3¼ пенса с тонны угля (Кардиффа и Монмутшир) и 4¼ пенса с тонны антрацита.
Нефтепродукты. Керосин: марки Whit Rose и Snowflake наливом, 10 пенсов галлон, марки Royal Daylight и Empire, на-

ливом, 9 пенсов галлон. Цены со склада в бочках на 3 пенса за галлон дороже.
Бензин: Pratts' и Shell авиационный 1 шиллинг 8 пенсов галлон, Pratts' Perfection и Shell—1 шилл. 4 пенса галлон, обмененный и Mex—1 шилл. 2 пенса галлон.
Смазочные масла: американское красное от 13 фунт. 5 шилл. 25 фунтов 5 шилл. тонна, американское цилиндрическое не фильтрованное от 21 фунт. тонна, американское цилиндрическое не фильтрованное от 12 фунт. 15 шилл. до 34 фунт. 5 шилл. тонна, американское цилиндрическое не фильтрованное от 20 фунт. до 35 фунт. 5 шилл. тонна.
Жидкое топливо для бункеров наливом с пристани 3 фунт. 17 шилл. 6 пенса тонна, жидкое топливо для дизелей наливом с пристани 4 фунт. 7 шилл. 6 пенса тонна.
Солария наливом с пристани 4¼ пенса галлон.
Парафин. Цены в зависимости от точки плавления (от 118 до 130° по Фаренгейту) от 3¼ до 5 пенсов англофунт со склада.
(По данным „Иностран. Торгового Обзорения“, Лондон).

Экспортные фрахты Ленинграда

1—8 октября 1925 г.

НА ГЕРМАНИЮ.

На Бреген: доски 37/0 за стандарт.
На Штеттин: льняное семя 8/9 за тонну, шларина лесная 5/6 за тонну.

НА АНГИЛИЮ.

На Грениджаут: доски 40/0 за стандарт.
На Абердин: раундвуд 40/0 за англокуб.

НА ДАНИЮ.

На один порт: рожи 7/9 за тонну.

НА БЕЛЬГИЮ.

На Гент: лес 23/0 за тонну, кудель 25/0 + 40% за тонну, пакля, охолок 35/0 за тонну.

НА ФРАНЦИЮ.

На Гавр: пшеница 9/0 за тонну, дектраны 80/0 за тонну, деккоры 19/0 за кубометр.

НА ФИНЛЯНДИЮ.

На Выборг: рожи 50 финских марок за тонну.
На Ваау: рожи 100 за тонну.

НА С.-А. С. Ш.

На Нью-Йорк (через Копенгаген): кишки мокросо-леные 14 америк. долларов за тонну, канаты 18 америк. долларов за тонну.

9—15 октября.

НА ГЕРМАНИЮ.

На Штеттин: резиновые галоши 35/0 за тонну, стружка, шлаки 5/6 за тонну.

О ЛЕСНЫХ ГРУЗАХ.

Перевозка грузов леса занимает в морском транспорте особое место. Дерево принадлежит к числу тех массовых грузов, которые определяют общее положение фрахтового рынка. Различные сорта деревянного груза имеют свои преимущества и недостатки для транспортных предприятий.

Прежде всего дерево подразделяется на более или менее грубо обработанное и на подвергнутое большой степени обработки. К первому роду относятся все круглые сорта, как: бревна, балансы, пропсы, чулки или кражи, дерево для выделки бумаги, жерди и т. д. Ко второму роду причисляются обтесанные и опиленные сорта, как: все сорта пиленного леса (доски, бруски, ящичные доски, планки, рейки, решетки и т. д.), брусья, четвертинки, шесты и пр.

Результат рейса всякого грузового судна зависит, помимо всех других обстоятельств, от его груза. При лесных грузах опыт показывает, что нельзя рассчитывать вперед на определенный результат погрузки. Здесь играет роль именно род погрузжаемого

На Кенигсберг: чечевича, горчичное семя, просо 9/9 за тонну.

НА АНГИЛИЮ.

На Лондон: мороженая баранина 72/6 за англокуб.
На Гримсби: доски 43/9 за стандарт.
На Лейт: доски 40/0 за стандарт.
На Гуль: доски 42/6 за стандарт.
На Восточный берег: доски 42/0 за стандарт.
На Финтууд: балансы 52/6 за англокуб.

НА ГОЛЛАНДИЮ.

На Роттердам: доски 36/0 за стандарт.
На Заандам: доски 36/0 за стандарт.
На Фейллен: балансы 20½ голланд. гульденов за англокуб.

НА ФРАНЦИЮ.

На Гавр-Бордо: пшеница 12/6 за тонну.

НА ШВЕЦИЮ.

Омек: 14/0 за тонну.

НА ФИНЛЯНДИЮ.

На Выборг: Котку или Гельсингфорс: рожи 50 фин. марок за тонну.
На 3 порта—Выборг, Улеаборг, Рендх: рожи 10/0 за тонну.

НА С.-А. С. Ш.

На Нью-Йорк (через Гамбург): кожаные 25 америк. долларов за тонну.

леса, способ размещения груза, размеры и особенности грузовых помещений и сама работа погрузки. Длинные бревна, планки, жерди и т. п. обуславливают большую потерю места, особенно тогда, когда откладывают партии и штуки имеют разную длину.

Фрахт лесных материалов обычно рассчитывается по объему, причем оговаривается: с корой или без коры, так как при толстой коре разница получается очень значительная.

Груз круглого леса связан с плохими результатами погрузки. Поэтому стремятся эти грузы принимать на основе «шириши» (оптом на все судно), причем следует также учитывать, на отправление желает ли погрузка и разгрузка. Понятно, что грузы, исподволь судно и погрузить возможно больше леса в судно и на палубу. Так как тоннаж судна ограничен, то это достигается «риш» таковы:

«Расходы погрузки обычно лежат на судне. Исключения бывают при зафрахтовании по определенному договору (так наз.

по французскому тону или «то аттоиона»), при этом и обычно грузоправитель на грузе.

При погрузке бревен, расклевки, если нет точных данных средней длины, так и длинны, а необходимо сортировать на среднюю и длинную бревна, для которых

Наилучший груз—при этом проходы до 9 футов, этого—длинные. Но в личной длине и толщине различия в разных гаванях от 6 до 8 футов. Известие такого разности. Хотя франц. обшакан в 216 куб. футов, дают значение на длину вследствие разницы диаметров (порты каюты единицы меры применяются и другие, например, куб. сажень в 2 или же русская сажень, геттербургская сажень, равная 1,25 метрам).

Лучший грузовой ящик идет в погрузку обычно лучше, чем проходы, и меньше. Фрахт чаще всего фут или же по метраж

Норвежс

1. В свое время, погрузкой образцов для лесных материалов, судов, перевозимых на Торговлю и Промышленность.

В 1915 г. Норвежское Общество своих повеления. Далее, народным конференцией, с некоторыми в

Оставили в стороне лесных образцов, и в уменьшенных размерах.

2. Прямая перевозка Норвежских Пород в Норвежские порты.

Когда судно вернулось с соблюдением условий грузовой марки, они указывают на необходимость доследия осязая правый груз (присутств. мар.

Лесная марка рейна—с 1 ноября по 31

3. На палубу судна—с 1 ноября по 31

Высота погрузки лесных

Штуки более 0,4 м

4. Судно должно и

ицу требованию для

по таблице «А» Прав

Палубы должны

5. Судно должно

судна, а также сред

покрывающие палубы

с. Судно должно

не менее 1,9 мтр.

Лес высотой не

в тех местах, где с

стоят в этом случае

1,2 мт., а лес от

менее 0,30 мт.

Временный лес и

доски.

Всего напечатано

архивные, лесные

по французски en rouche, по английски «charter by the lump» или «argo aversionem», при котором расходы несутся по соглашению и обычно грузоприврателем, как заинтересованным в большой нагрузке.

При погрузке бревен, жердей, балок могут встретиться недоразумения, если нет точного условия о длине. Недостаточно указания средней длины, так как это не гарантирует от подвозки очень длинных, а необходимо определение максимальной длины. Если договор заключен на среднюю длину, то капитан обязан погрузить и очень длинные бревна, для которых судно может быть и не приспособлено.

Наилучший груз — пронос. Они грузятся различной длины, причем пронос до 9 фут. длины называются короткими, свыше этого — длинными. По в этих пределах пронос бывают также различной длины и толщины. Предписания относительно проносов различны в разных гаванях; так, напр., в Либаве пронос считается от 6 до 8 фут., в Риге от 2 до 9 и в Вильяне от 7 до 8 фут. Вследствие такого разнообразия потери места при погрузке очень велика. Хотя фрахт обычно рассчитывается за объем (за куб. сажень в 216 куб. фут. = 6,117 объема метра), по все же обращают внимание на длину, потому что иначе возможна потеря вследствие различной длины. Безусловно следует рекомендовать определение рода (короткий или длинный) проносов, а также, за какую единицу меры указывается фрахт, так как для проносов применяются и другие измерения, чем сажень в 216 куб. фут.; наприм., куб. сажень в 343 куб. фута (английская сажень 7.8.8.) или же русская сажень (7.7.8 = 392 куб. фута) и, наконец, гебогорская сажень, равная 180 куб. фут.

Лучшим грузом является дерево для выделки бумаги, оно идет в погрузку обычно длиною до 2,59 метр. и укладывается лучше, чем пронос, почему разница в результатах погрузки меньше. Фрахт чаще всего нечислится по кубическим в 216 куб. фут или же по метрам объема.

Хотя груз пиленого и обтесанного леса дает возможность гораздо лучше рассчитать результаты погрузки, но и здесь разница между предположенным и действительно размещенным количеством может быть значительной. Для пиленого леса важно, чистотой обрешен ли он или обшивкой, так как при последнем невозможно плотная укладка, и фрахт должен быть повышен. Мелкие сорта дерева, планки, рейки и т. п. грузятся или унакованными или неунакованными. Погрузка неунакованного требует больше времени и обуславливает высокий фрахт.

Фрахт на пиленый лес по большей части исчисляется по стандартам. Русский стандарт = 165 англ. куб. фут. или же в куб. метрах. Фрахт на обтесанные шпалы исчисляется различно. Для «нормальных» шпал — за куб. фут на груз (load) в 50 куб. ф. или на груз (load) в определенное число штук, иногда же на куб. метр.

В Риге приняты бревна, очищенные от коры и выдающихся сучков и слегка обтесанные на два канта с двух противоположных сторон, чтоб выправить их.

Круглые бревна норвежской обтески распиливаются за 12 штук 18 футов. длины и 11 дюймов. толщины вершины, тогда как при 10 дюймах на 17% меньше, а при большей толщине — за каждый дюйм превышения 20% больше нормы.

В общем условия лесных перевозок не могут быть так точно определены, как при таких грузах, как уголь, железо, руда, зерно и т. п. и всегда связаны с известным риском для судовладельца. Установленные фрахты в настоящее время являются совершенно непригодными и неправильными, а стоимость погрузочных работ слишком велика.

В системах измерения лесных материалов существует крайнее разнообразие и старые системы все еще крепко держатся, особенно футовая английская, которая продолжает применяться наряду с метрической.

Норвежские правила надводного борта для лесовозных судов

(The Norwegian Freeboard Rules for Wood-cargo Ships, by I. Smorgonsky, Nav. Arch.).

1. В свое время Норвежские правила 1903 и 1909 гг. послужили образцом для составления русских правил: «О перевозке лесных материалов» и «Специальная грузовая марка для судов, перевозящих лесные грузы» (утверждены 6. Министерством Торговли и Промышленности в 1913 г.).

В 1915 г. Норвежцы переработали эти правила. В 1921 г. Норвежское Общество Судовладельцев добавило к этим Правилам свои поправки. Далее пошло обсуждение на специальных междупартийных конференциях, где была принята в предварительной форме, с некоторыми поправками, Норвежская точка зрения.

Оставшая в стороне от конференции, мы считаем небесполезным ознакомить читателей с Норвежскими Правилами 1915 г. и упомянутыми поправками Норвежских Судовладельцев.

2. Правила, касающиеся лесовозных судов, изложены в §§ 70—79 Норвежских Правил о грузовой марке.

Когда судно перевозит лесной груз и в трюме и на палубе, с соблюдением условий Правил, то оно получает, сверх обычной грузовой марки, еще и специальную лесную марку; эта марка указывает наибольшую допустимую осадку для лесовозного судна; последняя осадка превышает осадку судна, перевозящего генеральный груз (рисунок марки — см. ниже).

Лесная марка действительна с 1 апреля по 31 октября; зимняя — с 1 ноября по 31 марта.

3. На палубе следует грузить лишь «легкий» лесной груз (т. е. ель, сосну и т. п. и легкие сорта дерева или лесных материалов). Высота нагрузки должна быть не меньше 1,2 метра.

Штуки более 0,4 м. не могут грузиться выше фальшборта.

4. Судно должно иметь «класс» и конструкции, соответствующую требованиям для получения наименьшего надводного борта по таблице «А» Правил о грузовой марке.

Палуба должна быть надлежащей прочности.

5. Судно должно иметь подубак длиною не менее 0,97 длины судна, а также среднюю надстройку или возвышенный четвердек, покрывающие машинные и котельные шахты.

6. Судно должно иметь либо фальшборт, либо деер высотой не менее 1,0 метр.

Деер высотой не менее 1,2 м. должен быть также устроен в тех местах, где сложен на открытой части палубы; деерные стойки в этом случае требуются ставить в расстоянии не более 1,2 м., а деер протягивать в расстоянии по вертикали не более 0,30 м.

Временный деер может также состоять из часто поставленных досок.

Большое значительное отверстие в палубном грузе должно быть прикрыто, либо защищено деером.

Если палубный груз неровный, то он должен быть снабжен ходовыми досками.

7. Судно по всякое время должно быть обеспечено вполне достаточной остойчивостью. За выполнение этого требования отвечает командир судна. Последний обязан при всякой загрузке судна удостовериться в том, что судно приняло достаточно балласта, сообразно весу и распределению принятого груза.

Судно не должно иметь крепа при выходе из порта.

8. Высота палубного груза должна быть такова, чтобы не закрывать горизонт с мостика. Укладка груза должна сообразовываться с тем, чтобы не стеснялась работа судовых помп, шлюпок и т. д.

Укрепление части палубного груза, лежащего выше фальшборта, должно быть независимое от нижележащего палубного груза.

Крепления верхней части палубного груза должны легко отделяться для возможности, в случае надобности, спуска части палубного груза за борт.

9. Доступ в помещения экипажа должен быть всегда свободен; при этом надлежит учесть возможность передвижки палубного груза. Желательно устраивать входы сверху.

10. Уменьшение нормальной величины надводного борта (в дюймах) определяется для лесовозного судна следующей формулой:

$$F = (A - C) \left(\frac{1}{L} + 0.6 \right).$$

Здесь А — обычный летний надводный борт для полнопалубного судна, не имеющего надстроек (по таблице «А» Правил о Грузовой Марке).

С — тоже для легкпалубного судна (по таблице «С»).

L — длина судна.

р — коэффициент, определяемый по следующей таблице:

Высота борта судна.	р
4,0 м. и ниже	0,50
5,5 " " "	0,44
7,0 " " "	0,25
8,5 " " "	0,05

Промежуточные величины определяются интерполяцией.

11. Ниже изображен рисунок марки:

Слева и выше диска Ланмсоля изображена лесная марка, справа — обыкновенная марка

TS — лесная марка, лето; TV — тоже, зима;

TVL — тоже, сев. часть Атлантического океана;

TFV — тоже, пресная вода;

EV — обыкновенная марка, пресная вода;

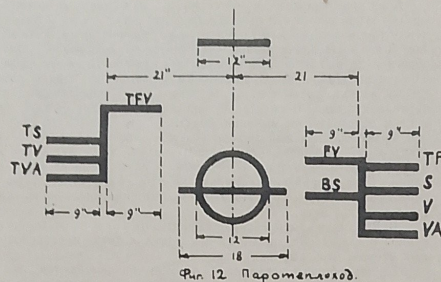
TF — тоже, Индийский океан, лето; S — лето, соленая вода;

V — зима; VL — зима, сев. часть Атлантического океана;

BS — надводный борт для летнего плавания соответственно

Английским законам «Board of Trades» (это относится лишь к судам, имеющим высоту борта ниже 6,7—7,3 метра).

*) См. нашу заметку в № 4 «Водного Транспорта» за 1925 г., стр. 251.



12. В пояснениях Норвежского Общества Судовладельцев (1921 г.) прежде всего отмечается, что лесовозные суда имеют умеренную погрузку в надводной части и достаточно свободную палубу для возможности размещения палубного груза.

Для придания судну требующейся остойчивости необходим, как правило, подный балласт.

При трюмах, загруженных лесом, судно почти непотопляемо, как это, между прочим, было доказано во время войны.

Палубный лесной груз, если он хорошо укреплен, дает увеличение свободной высоты борта, что увеличивает плавучесть и остойчивость судна.

Наличие палубного груза приводит также и к более спокойной качке.

13. В 1903 г. в Норвегии были изданы правила, касающиеся перевозки лесного груза на палубе; требовалась выборка специального сертификата на этот предмет.

В 1909 г. были установлены Правила о грузовой марке, допускающие для лесовозных судов уменьшение до 200 м.м. надводного борта против судов, перевозящих генеральный груз.

14. Опыт применения Правил привел к их переработке и 17 декабря 1915 г. были изданы новые правила о специальном надводном борте для лесовозных судов.

В эти Правила входит также требование, касающееся палубного груза, именно его укрепления, укладки и т. д.

Так как использование лесной грузовой марки необходимым образом предполагает наличие палубного груза, то оба эти вопроса теперь объединены. Содержание Правил 1915 г. приведено выше.

15. Уменьшение надводного борта для лесовозных судов по Правилам 1915 г. обычно меньше 225 м.м.

Вообще же это уменьшение составляет некоторую долю того вычета, который допускается Правилами о грузовой марке для сплошной надстройки той же длины что и часть палубы, занятой лесом.

16. Установление предельной высоты палубного груза, который может перевозиться, предоставлено командиру судна.

Если судно будет загружено сухим легким лесом, то оно не сидит на специальной лесной марке, если только не будет принято значительное количество балласта. Таким образом, право иметь большую осадку для лесовозных судов ведет к возможности принять балласт, а, следовательно, обеспечить судну требующуюся остойчивость.

Вообще же вопрос о том, будет ли создавать опасность для экипажа и судна определенная высота палубного груза, решается в зависимости от разных обстоятельств, и главным образом в зависимости от остойчивости судна; последняя зависит от веса и распределения всего груза, а также от количества и распределения балласта.

Опыт плавания вполне убедил в необходимости предоставления командиру определенное безопасной высоты палубного груза. Необходимо лишь, чтобы у командира были данные для решения вопроса в каждом частном случае.

17. За 11 лет, с 1909 по 1920 г.г. в течение которых действовали Правила о лесной грузовой марке, были выданы сертификаты примерно 290 судам, причем не погибло ни одно судно, имевшее такой сертификат, исключая случаев войны. Статистика гибели людей не дала ни одного такого случая на судах, грузивших лесом.

Нет никаких оснований предполагать, что опасность гибели судов и людей на лесовозных судах, имеющих лесную марку, выше, чем на других судах, имеющих обычную грузовую марку.

Необходимо лишь отметить, что иногда верхние слои палубного груза ссыпаются за борт; это предусмотрено и в Правилах.

18. Британский Комитет по грузовой марке 1913—15 г.г. указал, что невозможно путем административных или других мер обеспечить выполнение тех специальных условий, при которых следовало бы разрешать более глубокую осадку для лесовозных судов.

В докладе этого Комитета содержится критика тех положений, которые имелись в Норвежских Правилах 1909 г.

Необходимо отметить, что и Норвегия отказалась от ряда положений Правил 1909 г., переработав их в 1915 году.

Комиссия по морскому законодательству в Гааге, в 1920 г. признала необходимость выдачи сертификата, удостоверяющего пригодность судна для перевозки палубного груза.

Такой сертификат, по мнению Комиссии, должны иметь все суда, перевозящие палубный груз, в количестве, превышающем 5% их девейта.

Такого рода постановление обозначает возврат к положению, от которого Норвегия отказалась в 1915 г. и которое является непрактичным.

В самом деле, какое-бы малое количество палубного груза не перевозилось, безопасность будет обусловлена, прежде всего, надежным укреплением груза; следовательно, необходимым условием Правил является определение способов распределения груза и его укрепления.

Далее, вопрос перевозки палубного груза—есть вопрос остойчивости судна; удостоверение в том, что остойчивость будет достаточно при всяких условиях плавания—скрейпер не может взять на себя.

Это видно совершенно ясно из доклада вышеупомянутого Британского Комитета по Грузовой Марке. Комитет этот говорит следующее: «природа и распределение груза должны быть таковы, что обеспечивается достаточная остойчивость судна, когда оно находится в грузом состоянии. Ответственность за нагрузку судна для получения достаточной остойчивости должна оставаться на капитане».

Поэтому правильным является тот путь, который принят в Норвежских Правилах 1915 г. и предположения Комиссии морского законодательства в Гааге не должны быть приняты.

19. Норвежские правила 1915 г. согласованы с Датской и Шведско-динавскими стран на вопрос о надводном борте лесовозных судов.

Взгляд этот можно рекомендовать для международного применения.

Морской Инженер П. Сморгонский

О ВЗАИМООТНОШЕНИЯХ ВОЕННЫМИ И ТОРГОВЫМ

§ 2. Пограничная морская милиция от высоты островов или от границ

В пограничной морской милиции (морской милиции) пограничной морской милиции, местоположением в эту милицию, Белое и Азовское моря СССР.

В пограничной морской милиции и в необходимых случаях суда обязаны подчиняться в этих портах.

§ 5. Приход иностранных судов, в которых имеются открытые для захода в порты НКВД, НКВТ, НКВМ.

При заходе в порты, выполняющие установленные функции.

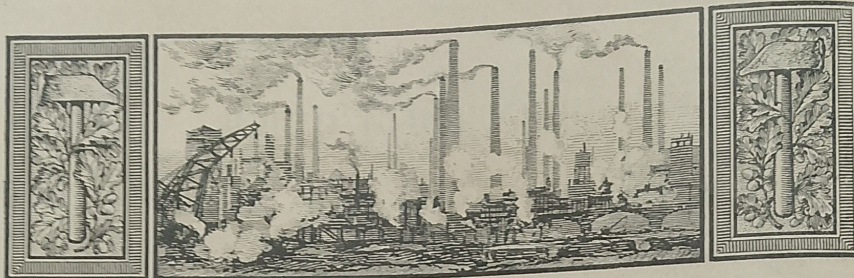
§ 6. В случаях, когда и т. п.), иностранному суду, на время штурма, а также местным властям.

§ 7. Положение в отношении различных: перевозке экипажа и в безопасности, соглашениям, вступившим в силу, допускаясь сообщать, грузки и выгрузки товаров, денным соответствующим.

Вторые же, т. е. судно, не могут подвергаться со стороны органов и установленных торгов на берегу, выходящие, рядка, в котором они, ным законам, иностранными военными властями.

Свободное общепринятое указаний, ходимых случаях этот, агента или уведомлений, разрешенные самые необходимые, воды, перевозкой корреспонденции.



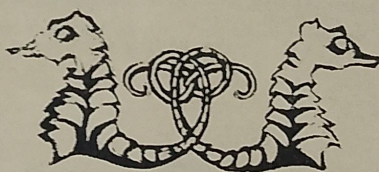


Содержание

	Стран.		Стран.
Передовая	371	Иностранное обозрение. Н. Жанколя	391
25-ое Октября 1925 года. Г. А. Абрамов	372	Новости техники и эксплуатации торгового флота	
Первые советские лесовозы. В. Черкассы	373	Исправление аварии на п.х. „Малыгин“ путем обсушки.	399
В новый операционный год. Г. А. Абрамов	376	Кап. Д. Чертков	402
Проект реформы построения тарифов. С. Родзевич	380	Остойчивость, как обеспечение безопасности судна	404
Проблемы торгового мореплавания. И. Сергеев	388	Морская хроника	410
Музей торгового мореплавания и портов. Н. Я. Васильев	385	Морской спорт	425
Вопросы мореплавания в торговых переговорах. А. Д. Кей- ли	387	Обзор печати	429
Выгодно-ли заказывать суда за границей. М. Холодовский	391	Справочный отдел	433
		Официальный отдел	

Contents

<i>Editorial. Speech of c. Krassin</i>	<i>Wassilieff, N. Museum of Merchant Shipping and Ports</i>
<i>Abramoff, G. A. October 25-th 1925</i>	<i>Kejlin, A. Shipping as Affected by Commercial Treaties</i>
<i>Tsherkassoff, W. N. Our Timber Traders</i>	<i>Holodovsky, M. Is it Profitable to Order Ships Abroad</i>
<i>Abramoff, G. A. Business Prospects for 1925</i>	<i>Jeancolas, N. Foreign Review</i>
<i>Rodzewitz, S. W. A Project of the Tariff Reform for the Carriage of Goods by Sea and Land</i>	<i>Repairs of the Damaged S. S. „Malygin“</i>
<i>Sergeeff, I. Problems of the Commercial Shipping</i>	<i>Stability as a Factor of Safety</i>



ФУНДАМЕНТАЛЬНАЯ
БИБЛИОТЕКА
Визир. Политтехникума ВЛС
имени В. И. Зайцева
№

Ответственный Редактор **И. А. Сергеев**
Зав. ред.-издатом **И. П. Альберг**

Технический Редактор **Н. Е. Фельтен**
Издание Правлений Совторгфлота и Судотреста

Ленинградский Гублит № 3385.

Госуд. уч.-практ. шк.-тип. им. В. Алексеева. Ленинград. Красная, 1.

Тираж 3000 экз.

„ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

ЧЕРНОМО

Все побережье Ч.
товаро - пассажи
жи

Срочн

Все пароходы о

Такое же

Массовых
специально грузовы
парусно-моторными,
ми и баржевым ф
грузоподъемностью

Грузы к отпра
торгово - комисс

во всех портах
по

Все справки,

В
в Правл
Москв
Телегр. адр

Во всех Мор

Во всех пунк
на Украине
флота и Мо

В заграничн

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКАЯ ГЛАВНАЯ КОНТОРА СОВТОРГФЛОТА

Все побережье Черного и Азовского морей Союза ССР связано регулярным почтово-товаро-пассажирским сообщением на полностью оборудованных товаро-пассажирских пароходах с тоннажем свыше 14.000 тонн.

Срочность движения, все удобства пассажирам обеспечены.

Все пароходы оборудованы радио-телеграфом, поддерживающим непрерывную связь со всеми радио-станциями Республики.

Такое же сообщение с портами Анатолии и Ближнего Востока (Турции).

ПЕРЕВОЗКА:

Массовых грузов
специально грузовыми, паровыми, парусно-моторными, парусными судами и баржевым флотом с общей грузоподъемностью свыше 50.000 т.

Нефтепродуктов
9-ю специальными наливными судами с грузоподъемностью свыше 8.000 тонн.

Всякого рода грузов за границу и из заграницы; хранение грузов, страхование, очистка от пошлин и т. п.

Сухопутные коммерческие агентства Совторгфлота принимают:

Грузы к отправке в смешанном железно-водном сообщении, с производством торгово-комиссионных и экспедиторских операций и выдачей ссуд под товары и грузы.

Морские агентства Совторгфлота

во всех портах Черного и Азовского морей располагают обширными складочными помещениями, приспособленными для хранения грузов.

Все справки, касающиеся пассажирского сообщения и перевозки грузов, можно получить:

В МОСКВЕ:

в Правлении Совторгфлота

Москва, Пятницкая, 37.

Телегр. адр.: Москва — Совторгфлот.

В ОДЕССЕ:

в Черноморско-Азовской Главной Конторе Совторгфлота

Одесса, ул. Лассаля, № 2. Телегр. адрес: Одесса — Совторгфлот

Во всех Морагентствах приморских городов, телеграфный адрес — название города, Совторгфлот.

Во всех пунктах местонахождения отделений и комиссионерств Украинбанка на Украине и в Объединенных Городских Коммерческих Агентствах Совторгфлота и Московско-Киево-Воронежской ж. д. — в Харькове, Киеве и Одессе.

В заграничных портах — у Торговых Представителей СССР и Уполномоченных Совторгфлота.



Стран.	394
ого флота	
путем обешки.	399
сти судна	402
	404
	410
	425
	429
	433

g and Ports
cial Treaties
hips Abroad

АЛЬНАЯ
ЕНА
1925
314.4

Н. Е. Фельтен
треста

Тираж 3000 экз.

ОКТАБРЬ 1925

„Торговый флот“

СЕВЕРНАЯ ГЛАВНАЯ КОНТОРА СОВТОРГФЛОТА

Товаро-пассажирские пароходы: „ЯМАЛ“, „ЮШАР“, „СОСНОВЕЦ“, „УМБА“, „КАНИН“, „СУББОТНИК“ и „ЖИЖГИН“. Товарные пароходы: „ИРТЫШ“, „ПЕЧЕНЬГА“, „ПЕША“, „ЧИЖА“, „КИЯ“, „ЧЕША“, „ЛАЯ“, „ОМА“, „УНА“, „ДЕКРЕТ“ и „ЛОЗОВСКИЙ“. Пароходы товаро-ледокольного типа: „Г. СЕДОВ“, „В. РУСАНОВ“, „А. СИБИРЯКОВ“ и „МАЛЫГИН“. Парусные суда: „АЛЬБАТРОС“, „ГАГАРА“, „НЫРОК“, „ЧИРОК“, „ЧАЙКА“, „ПИНГВИН“, „КАСАТКА“, „ЛАСТОЧКА“, „БАКЛАН“, „ГОРЛИЦА“, „ИБИС“ и „ЯСТРЕБ“.

Общая грузоподъемность судов около 20.000 тонн (1.164.528 пуд.).

ПАРОХОДСТВО ВЫПОЛНЯЕТ СЛЕДУЮЩИЕ ОПЕРАЦИИ:

- а) Принимает пассажиров и грузы для перевозки между портами и другими пунктами Белого моря, Сев. Ледовитого океана и за границу.
- б) Содержит срочные товаро-пассажирские рейсы по побережью Белого моря и Северн. Ледов. океана: из Архангельска в Кемь, Онегу, Кандалакшу, Мезень, Печору и Мурманск, с заходом в расположенные по пути мелкие становища, в Вардэ (Норвегия) и обратно.
- в) Содержит в Архангельске местное пригородное сообщение на 17-ти принадлежащих ему пассажирских пароходах.
- г) Выполняет буксировку судов в Архангельском порту и Белом море и стивидорные работы по нагрузке и выгрузке судов.
- д) Производит ремонт судов в доке пароходства.
- е) Выполняет транспортно-экспедиционные операции, как-то: прием грузов для отправки во все российские и заграничные порты, выполнение таможенных обязанностей, страхование грузов, перевозимых на судах Пароходства, выдачу под них ссуды и хранение грузов на складах.

АДРЕС СЕВЕРНОЙ ГЛАВНОЙ КОНТОРЫ СОВТОРГФЛОТА:
Город Архангельск, ул. Лавина Виноградова, д. 82.
Для телеграмм: „АРХАНГЕЛЬСК, СОВТОРГФЛОТ“.

„Торговый флот“

У. С. С. Р. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ

Одесса, ул. Ленина

Железо кровельное, сортовое, листовое, свинец, латунь, медь и проч., на санитарной технике.

Исклучительные права на продажу

Представительство: Акц. Общ.

Олифа, толь, краски, монтажно-строительный отдел, вкл. а) устройство топок под паровые котлы

ЛЕНИН

СЕКРЕТАРИАТ БИРЖЕВОГО КОМИТЕТА

Тел. 188-77, тел. коммун. ТОВАРИЩ

ТОВАРНЫЙ ОТДЕЛ

(Д. О. Тучкова наб. зал. Биржевые собрания ежедневно от 10 до 12 часов)

Тел. № 586-66, 195-00, 195-01

ЛЕСНОЙ ОТДЕЛ БИРЖИ

(Д. О. Тучкова наб. зал. Биржевые собрания ежедневно от 10 до 12 часов)

Секретариат тел. 187-04

БАКАЛЕЙНО-ФРУКТОВО-ОВОЩНАЯ

(Аптека рынка, Шуклин. Биржевые собрания ежедневно от 10 до 12 часов)

Тел. № 106-83, 506-82, 506-83

И В СЕ

В ПЕРЕВ

НЕ

У. С. С. Р. **ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНТОРА ОМП** У. С. С. Р.
Одесса, ул. Ленина 19. ♦ Тел: 2-57 и 16-79. ♦ Телеграфн. адрес „ГОСТЕХКОНТОРА“

НА СКЛАДЕ ВСЕГДА ИМЕЕТСЯ:

Железо кровельное, сортовое, листовое, трубы водопроводные, арматура, писты веревочные и кожанные, инструменты лагранжевые и русские, оловя, свинец, латунь, медь и проч., насосы центробежные и другие, стаканы, двигатели, противопожарное оборудование, предметы домоустройства и санитарной техники.

Исключительная продажа в розницу импортных инструментов и техноматериалов ГОСТОРГА.

Представительства: Ака. Об-во „ЛАКОКРАСКА“ — лаки, тертые краски, и проч. „КОКСОБЕНЗОЛА“ — смолы каменноугольные, пека, лак асфальтовый, карболинеум и проч.

Олифа, толь, краски, мел. ♦ ♦ ♦ **Плановое снабжение предприятий техноматериалами.**

МОНТАЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ ОТДЕЛ производит: а) оборудование фабрично-заводских предприятий, б) исследование и ремонт паросиловых установок, в) устройство топок под разного рода топливо, г) устройство сушильных печей, д) ремонт центр. отопления, е) всякие ремонтные и электро-монтажные работы, ж) консультации, составление проектов и смет.

ЛЕНИНГРАДСКАЯ ТОВАРНАЯ БИРЖА

Вас. Остр. Тучкова наб. зд. Биржи
Тел. коммун. Товарной Биржи 143-76, 178-81, 186-66, 586-76, 547-31, 586-67, 678-73

СЕКРЕТАРИАТ БИРЖЕВОГО КОМИТЕТА

Тел. 188-77, тел. коммун. Товарной Биржи

ТОВАРНЫЙ ОТДЕЛ

(П. О. Тучкова наб. зд. Биржи)
Биржевые собрания ежедневно от 14 до 16 час.
Тел. №№ 586-66, 195-00, 195-01.

ЛЕСНОЙ ОТДЕЛ БИРЖИ

(П. О. Тучкова наб. зд. Биржи)
Биржевые собрания ежедневно от 14 до 16 час.
Секретариат тел. 187-94.

БАКАЛЕЙНО-ФРУКТОВО-ОВОЩНАЯ ПЛОЩАДКА

(Александровский рынок, Школьный двор)
Биржевые собрания ежедневно от 10 до 13 час.
и от 17 до 18 час.
Тел. №№ 106-83, 506-82, 506-83.

БЮРО ПО РЕГИСТРАЦИИ ВНЕБИРЖЕВЫХ СДЕЛОК

Тел. коммун. Товарной Биржи № 106-82.

СЕКРЕТАРИАТ КОТРИРОВАЛЬНОЙ КОМИССИИ

Тел. коммун. Товарной Биржи № 237-51.

ОПЕРАТИВНЫЙ ОТДЕЛ ТОВАРНОЙ БИРЖИ

Тел. 605-16 и коммун. Товарной Биржи.

ПРОДУКТОВЫЙ ОТДЕЛ

(Полтавская, 12).

Биржевые собрания ежедневно от 13 до 15 час.

Секретариат тел. 587-61, канцелярия тел. 641-62.

МЯСНОЙ ОТДЕЛ БИРЖИ

(Международный, 65)

Биржевые собрания по посылкам, средам и

пятницам от 10 до 12 час. дек.

Секретариат тел. №№ 599-22, 571-15.

ФОНДОВЫЙ ОТДЕЛ БИРЖИ

(П. О. Тучкова наб. зд. Биржи)

Биржевые собрания ежедневно от 12 до 14 час.

Секретариат тел. 187-94, тел. общ. обмена № 186-76.

БЮРО СПРОСА И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Товарного отдела Биржи, тел. 187-50, 188-77.

Продуктового отдела Биржи, тел. 191-02.

БЮРО ЦЕН

Тел. коммун. Товарной Биржи № 237-51.

ГОТОВИТСЯ К ПЕЧАТИ
И В СКОРОМ ВРЕМЕНИ ВЫЙДЕТ КНИГА

„ГРУЗ“

РОТТЕРМУНДА

В ПЕРЕВОДЕ, С ПРИМЕЧАНИЯМИ И ДОПОЛ-
НЕНИЯМИ РЕДАКЦИИ ЖУРНАЛА

„ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

ТОРА
ОТА

НОВЕЦ- „УМБА“,
ходы: „ПРТЫШ“,
„ЛАЯ“, „ОМА“,
редкольного типа:
„ПИН“, Парусные
„ЧАЙБА“, „ПИН-
ПЦА“, „ПВБС“

64.528 пуд.).

ОПЕРАЦИИ:

между портами
Кана и загра-

по побережью
в Кемь, Онегу,
в расположен-
обратно.
ре сообщение

орпу и Белом
удов.

ции, как-то:
чные порты,
узов, перево-
ранение гру-

ФЛОТА:
1. 82.

ОКТАБРЬ 1925

„ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТРЕСТ ШВЕДНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
„ЛЕНИНГРАДОДЕЖДА“

ФАБРИКА

„КРАСНЫЙ (Б. КЕБКЕ) ПАРУС“
ЛЕНИНГРАД, Петровский остров, Петров-
ский пр., 5/7; телеф. 592-92
ТОРГОВЫЙ ОТДЕЛ: Комиссаровская ул. 15;
телеф. 578-41

АНГАРЫ, ПАПАТКИ: лачные, бивуачные, для строительных работ, походные
цирковые, госпитальные, экспедиционные, экскурсионные,
пионерские и проч.

СПЕЦ- и ПРОЗОДЕЖДА: для всех видов промышленности и водных орга-
низаций.

ПОХОДНАЯ МЕБЕЛЬ: кровати склад-
ные, столы,
стулья, табуреты, носилки,
спальные мешки и проч.

**ЛОДКИ. БАЙДАРКИ.
ТУЗИКИ. ПАРУСА И**

СПАСАТЕЛЬНЫЕ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ

ОБОРУДОВАНИЕ СУДОВ ТАКЕЛАЖЕМ, изготовление брезентовых
противопожарных снаряже-
ний, всевозможных чехлов, брезентов и специальных упаковок.



Правление Мурманской железной дороги и Мурманский Портовый Комитет „МУРКОМПОРТ“

Ленинград, Фонтанка, 117-6

Мурманский Торговый Порт

Вследствие незамерзаемости Порта навигация продолжается круглый год. Порт доступен
для самых больших, глубоко сидящих океанских судов.

Для многих грузов, ввозимых и вывозимых через Мурманский Порт, установлен понижен-
ный железнодорожный тариф.

На многие грузы таможенная пошлина отменена, на другие значительно снижена (см. При-
ложение к № 27 Собрания законов и распоряжений С. С. С. Р.)

Для приема судов Порт оборудован 11-ю глубоководными причалами.

Имеются приспособленные для хранения грузов склады, вместимостью до 1.000.000 пудов.
Обслуживающее Порт Коммерческое Агентство Мурманской железной дороги в Мурманске
принимает на себя:

1. Выполнение погрузочно-разгрузочных работ, в том числе стивидорных.
2. Выполнение таможенных обрядностей и очистку грузов от пошлины.
3. Выкуп и отправление грузов по железной дороге.
4. Хранение грузов.
5. Страхование грузов в пути и на складах в органах Госстраха.

Все операции производятся с материальной ответственностью за целостность грузов.

Переговоры по принятию указанных поручений ведутся:

в ЛЕНИНГРАДЕ — Коммерческий Отдел Правления Мурманской жел. дор. Фонтанка, 117-6

в МОСКВЕ — Импортно-Экспортное Отделение Коммерческого Отдела Правления Мурманской
жел. дор. Никольская ул., Верхние торговые ряды ГУМ № 222.

в МУРМАНСКЕ — Коммерческое Агентство Мурманской жел. дор.

в ПЕТРОЗАВОДСКЕ — Коммерческое Агентство Мурманской ж. д. Проспект 1 Мая д. Мурм. ж. д.

Ежемесяч

„ТО“
Издание Правл

I. СТАТЬИ: По поли-
гового мореплаван-
строению, навига-
скому законода-
образованию, мор-
санию на водах
ному делу.

II. ИНОСТРАННОЕ
временных соби-
морского транс

БЛИЖА

Г. А. Абрамов, проф.
инж. Е. Д. Герценшт-
минский, В. П. Косте-
А. Г. Навашин, инж.
Э. Розенталь, Андр-
В. Е. Тимонов, Н. К.
М. О. Шамет, А.

Имеются свои кор-
ХУДОЖНИКИ: Е. В.
Д. И. Митро

Адрес редак

Подписка приим
ФЛОТА“, Москва, Пят
телеграфных отделени
бри, 4

Для городов
иногор
загран

Отвечает. Редак



Продолжается подписка на 1925 год

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ

„ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

Издание Правления Совторгфлота и Судотреста Москва — Ленинград

ПО ПРОГРАММЕ:

- I. СТАТЬИ: По политике и экономике торгового мореплавания, судостроению, порто-строению, навигации, гидрографии, морскому законодательству, мореходному образованию, морскому страхованию, спасанию на водах и водолазно-спасательному делу.
- II. ИНОСТРАННОЕ ОВОЗРЕНИЕ: обзор современных событий и явлений в области морского транспорта за границей.
- III. НОВОСТИ техники и эксплуатации торгового флота.
- IV. ВОПРОСЫ МОРЕПЛАВАНИЯ.
- V. МОРСКАЯ ХРОНИКА: русская и иностранная.
- VI. МОРСКОЙ СПОРТ.
- VII. ОБЗОР ПЕЧАТИ.
- VIII. БИБЛИОГРАФИЯ.
- IX. СПРАВОЧНЫЙ ОТДЕЛ: Фрахтовый рынок.
- X. ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ: Советское морское законодательство.

БЛИЖАЙШЕЕ УЧАСТИЕ В ЖУРНАЛЕ ПРИНИМАЮТ:

Г. А. Абрамов, проф. Л. С. Берг, проф. Боклевский, Н. Я. Васильев, проф. В. К. Васильев, инж. Е. Д. Герценштейн, проф. В. Е. Егорьев, Ю. Ф. Иессен, К. К. Истомин, проф. А. А. Калининский, В. П. Костенко, проф. Б. Лобач-Жученко, Д. А. Лухманов, проф. В. Е. Ляхницкий, А. Г. Навагин, инж. К. К. Нехвеев, проф. В. Л. Поздунин, Д. В. Полуян, С. Родзевич, Э. Розенталь, Андрей Сабанин, И. А. Сергеев, А. Н. Смирнов, А. К. Сташевский, проф. В. Е. Тимонов, Н. Е. Фельтен, М. М. Холодовский, Г. В. Цыперович, В. Н. Черкасов, М. О. Шамет, А. И. Шаталов, проф. Ю. М. Шокальский, проф. В. В. Эвальд, А. Д. Яковлев и др.

Имеются свои корреспонденты: в Америке, Англии, Франции, Германии, Египте и др. стр.

ХУДОЖНИКИ: Е. Е. Лавсере, В. Белкин, В. А. Чикин, Ф. П. Баур, В. Н. Левитский, Д. И. Митрохин, Плансон, Léon Laugier, О. Метелицына, Э. О. Визель и др.

ПРОДАЖА ВО ВСЕХ КНИЖНЫХ МАГАЗИНАХ

Цена № 10 один рубль

Адрес редакции морского журнала „ТОРГОВЫЙ ФЛОТ“

Ленинград, Ул. Пестеля, 14. Телеф. 5-43-33.

Тел. счет в Сел.-Зем. конторе Промбанка № 1351.

Подписка принимается: в конторе редакции, Ленинград, ул. Пестеля, 14; в Правлении „СОВТОРГФЛОТА“, Москва, Петяцкие, 37; во всех главных конторах и агентствах Совторгфлота; во всех почтово-телеграфных отделениях СССР; в Госконторе „Дангатель“: Москва, Тверская, 42; Ленинград, пр. 25 Октября, 42 и во всех провинциальных отделениях и агентствах „Дангателя“

Подписная плата:

	на 1 год	на 1/2 года	
Для городских подписчиков	10 руб. — коп.	6 руб.	с доставкой и пересылкой.
„ изгородних „	12 „ 50 „	7 „	
„ заграничных „	15 „ — „	8 „	

Отв. редактор И. А. Сергеев.

Технич. Редактор Н. Е. Фельмен.

В журнале
„Торговый Флот“
обложку рисовал
Е. Е. ЛАНСЕРЕ.
Заставки, концовки и др.
украшения в тексте делали худ.:
Д. И. Митрохин, В. Н. Левитский,
В. А. Чикин, Léon Laugier,
Ф. П. Баур, В. Максимов,
В. А. Белкин, Плансон,
Фотографии
Фельтена
и др.

