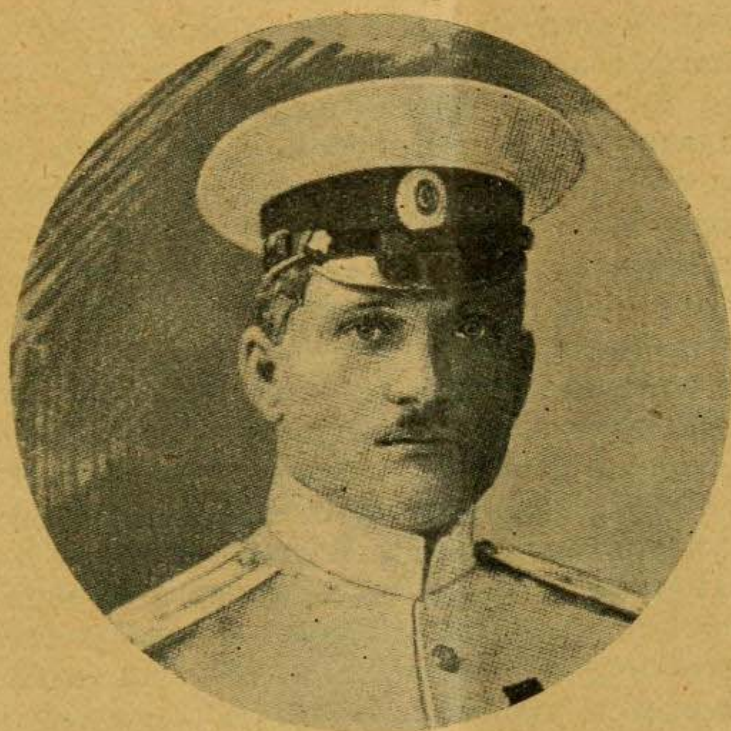


Revue de Marine

Námoňní Casopis

МОРСКОЙ



Вице-адмиралъ М. А. Кедровъ.

ЖУРНАЛЬ

ЕЖЕМЪСЯЧНИКЪ. ИЗДАНИЕ КАЮТЪ-КОМПАНИ ВЪ ПРАГЪ.
Годовая подписка — 30 фр. фр. Цѣна отдѣльнаго номера — 3 фр. фр.

№ 94 (10).

VIII годъ изданія,

Октябрь 1935 г.

Содержаніе: Вице-адм. М. А. Кедровъ. Отъ Совѣта Старѣйшинъ
ВОМО. Изъ жизни морск. орг-цій. Ст. л. В. Н. Сахаровъ — Атмосферное
электричество и соврем. возд. корабли. К.-а. А. Д. Бубновъ — Сроки при-
ближаются. А. Б. — О вопросахъ ст. лейт. М. А. Мурзина.

Вице-адмиралъ Михаилъ Александровичъ Кедровъ.

Михаилъ Александровичъ родился въ г. Епифани, Тульской губ., 13 сентября 1878 года. Первоначальное образованіе М. А. получилъ въ 4-мъ Московскомъ Кадетскомъ Корпусѣ; въ 1896 году М. А. поступилъ въ спеціальный классъ Морского Корпуса. Въ 1899 году, опять же 13 сентября, выпускъ М. А. произведенъ въ мичманы. Михаилъ Александровичъ окончилъ Морской Корпусъ первымъ въ выпускѣ, былъ фельдфебелемъ и знаменщикомъ, и фамилія его была занесена на мраморную доску, украшавшую стѣны Корпуса.

Первое заграничное плаваніе было совершено мичманомъ Кедровымъ на фрегатѣ «Герцогъ Эдинбургскій», подъ командованіемъ кр. Бубнова. По возвращеніи изъ трехлѣтняго заграничнаго плаванія мичм. Кедровъ назначается въ распоряженіе Главнаго Командира Кронштадтскаго Порта — в.-а. С. О. Макарова. По совѣту Степана Осиповича мичм. Кедровъ вскорѣ поступаетъ по экзамену вольнослушателемъ въ Михайловскую Артиллерійскую Академію. Осенью 1903 г. мичманъ Кедровъ производится въ лейтенанты.

Началась русско-японская война. Вице-адмиралъ С. О. Макаровъ назначается Командующимъ Флотомъ Тихаго океана и на слѣдующій день послѣ назначенія покидаетъ Петербургъ. вмѣстѣ съ С. О. въ должности личнаго флагъ-офицера адмирала уѣзжаетъ на Дальній Востокъ и лейт. Кедровъ. По прибытіи въ Портъ-Артуръ лейт. Кедровъ сопровождаетъ адм. Макарова во всѣхъ походахъ. 13 марта во время попытки японцевъ заградить брандерами выходъ изъ Портъ-Артура лейт. Кедровъ вызывается охотникомъ отбить нападеніе и, набравъ на катеръ добровольцевъ, атакуетъ головной брандеръ, заставляя его, несмотря на ружейный огонь, выброситься на берегъ, и тушить огонь на немъ. 31 марта — въ роковой день гибели адмирала С. О. Макарова на «Петропавловскѣ» — лейт. Кедровъ находился на эск. мин. «Боевой», ушедшемъ на развѣдку къ островамъ Эллиота.

Послѣ гибели адмирала Макарова лейт. Кедровъ назначается сперва въ Штабъ Намѣстника на Дальнемъ Востокѣ адмирала Алексѣева, а затѣмъ старшимъ флагъ-офицеромъ въ Штабъ новаго Командующаго — к.-адм. В. К. Витгефта. Въ началѣ іюля 1904 года, во время очередной бомбардировки Портъ-Артура, лейт. Кедровъ раненъ въ ногу. Это раненіе не помѣшало М. А. принять участіе въ выходѣ Портъ-Артурской эскадры 28 іюля. 12-дюймовымъ снарядомъ, попавшимъ на мостикъ брон. «Цесаревичъ» былъ убитъ к.-а. В. К. Витгефтъ и чины Штаба: лейт. Азарьевъ и мичм. Эллисъ, а Начальникъ Штаба к.-а. Матусевичъ, лейт. Кедровъ и мичм. Кувшинни-

ковъ были обожжены, тяжело ранены и безъ сознанія отнесены въ судовой госпиталь. По прибытіи «Цесаревича» въ Кіо-Чао М. А. былъ свезенъ въ германскій госпиталь, гдѣ и пробылъ около 2 мѣсяцевъ. Получивъ разрѣшеніе вернуться въ Россію, М. А. оказался въ бухтѣ Камрангъ, гдѣ явился адмиралу Рождественскому и получилъ назначеніе артиллерійскимъ офицеромъ на крейсеръ «Ураль», на которомъ М. А. принялъ участіе въ Цусимскомъ сраженіи, будучи подобраннымъ, послѣ гибели «Урала», транспортомъ «Анадырь».

По возвращеніи въ Петербургъ М. А., несмотря на зачисленіе подъ покровительство Александровскаго Комитета о раненыхъ, ходатайствуетъ о принятіи на младшій курсъ Михайловской Артиллерійской Академіи. Въ 1907 году лейт. Кедровъ кончаетъ Академію первымъ въ выпускѣ съ занесеніемъ его фамиліи на мраморную доску и съ такимъ отличіемъ, съ которымъ за все время Академію кончилъ только одинъ человекъ. Въ томъ же году М. А. за отличіе по службѣ производится въ первый штабъ-офицерскій чинъ — капитанъ-лейтенанта.

Во время пребыванія въ Академіи Михаилъ Александровичъ принималъ дѣятельное участіе въ организаціи и руководствѣ Петербургскаго Военно-Морского Кружка, вмѣстѣ съ А. Н. Щегловымъ, А. В. Колчакомъ, М. М. Римскимъ-Корсаковымъ, М. И. Смирновымъ и др.

Въ 1908 г. кап.-лейт. Кедровъ получаетъ въ командованіе пос. судно «Воевода» съ назначеніемъ завѣдующимъ Артилл. Офиц. Классомъ и съ производствомъ въ капитаны 2 ранга.

Въ 1909 г. к2р. Кедровъ приглашается адмираломъ Н. О. Эссенемъ занять должность флагманскаго артиллериста его Штаба. Здѣсь производится колоссальная работа организаціи стрѣльбы по новымъ правиламъ. Осенью того же года М. А. по болѣзни отправляется сперва въ Египетъ, а потомъ командировается въ распоряженіе военно-морского агента въ Италію. Вернувшись черезъ 8 мѣсяцевъ, М. А. продолжаетъ свою работу въ качествѣ флагманскаго артиллериста Штаба Командующаго Балт. Флота. Въ 1910 г. М. А. назначается, кромѣ того, и командиромъ любимѣйшаго адмираломъ Эссенемъ эскадреннаго миноносца «Пограничникъ».

Въ 1912 г. к2р. Кедровъ назначается командиромъ брон. «Петръ Великій» и пом. нач-ка Учебно-артиллерійскаго отряда. Въ томъ же году состоялся въ Ревелѣ Высочайшій смотръ Балтійскому Флоту, и Государь Императоръ, посѣтивъ брон. «Петръ Великій», назначаетъ М. А. Своимъ флигель-адъютантомъ — «за отличную постановку стрѣльбы».

Вскорѣ послѣ начала Великой войны кап. 1 р. Кедровъ назначается флагъ-капитаномъ Штаба Нач-ка Бригады лин.

кораблей (к.-а. Максимова), но въ сентябрѣ того же 1914 года М. А. назначается въ распоряженіе Командующаго англійскимъ «Большимъ Флотомъ» адмирала Джона Джелико, какъ представитель Россійскаго Императорскаго Флота. М. А. Кедровъ лично отвозитъ англійскому командованію знаменитую сигнальную книгу крейсера «Магдебургъ», которую русскіе моряки нашли возлѣ погибшаго крейсера и которая сослужила такую огромную службу союзникамъ вообще, а англійскому флоту въ частности.

Послѣ смерти адмирала Н. О. Эссена и назначенія на постъ Командующаго Флотомъ в.-а. Канина, командиръ лин. кор. «Гангутъ», кап. 1 р. Григоровъ, былъ назначенъ Начальникомъ Штаба Командующаго. Командиромъ же «Гангута» былъ назначенъ к1р. Кедровъ. Въ іюнѣ 1916 г., когда Командующій морскими силами Рижскаго залива к.-а. А. В. Колчакъ былъ назначенъ Командующимъ Черноморскимъ Флотомъ, к1р. Кедровъ назначается на мѣсто А. В. Колчака съ производствомъ въ контръ-адмиралы.

Принявъ новую должность, М. А. Кедровъ дѣлилъ съ морскими силами Рижскаго залива страданные дни обороны залива, лично принимая участіе въ опасныхъ минныхъ загражденіяхъ и другихъ дѣйствіяхъ флота. За дѣйствія свои въ Рижскомъ заливѣ М. А. Кедровъ былъ представленъ къ награжденію Георгіевскимъ оружіемъ съ надписью «За храбрость», которое и было присуждено Георгіевскою Думой.

Начало революціи застало к.-а. Кедрова въ Петербургѣ, гдѣ онъ случайно находился, будучи вызваннымъ изъ Ревеля въ Морской Генеральный Штабъ. Учитывая обстановку, к.-а. Кедровъ рѣшаетъ ѣхать въ Гельсингфорсъ для того, чтобы быть въ непосредственномъ контактѣ съ Командующимъ Флотомъ в.-а. А. И. Непенинымъ. Здѣсь М. А. принимаетъ участіе во всѣхъ совѣщаніяхъ, созываемыхъ Командующимъ Флотомъ. Здѣсь же М. А. получаетъ изъ Петербурга телеграмму за подписью «морского министра А. Гучкова» съ предложеніемъ явиться въ Петербургъ. По прибытіи въ Петербургъ М. А. узналъ, что Гучковъ выбралъ его въ качествѣ своего технического помощника по Морскому Министерству съ правами Управляющаго Морскимъ Министерствомъ. Работы было много и работы самой непріятной. Послѣ ухода изъ правительства «буржуазныхъ» министровъ, М. А. Кедровъ уходитъ съ занимаемаго имъ поста. Командующій Балтійскимъ Флотомъ адмиралъ Вердеревскій предлагаетъ М. А. бригаду лин. кораблей, Командующій Черноморскимъ Флотомъ адмиралъ А. В. Колчакъ — предлагаетъ ту же должность въ Черномъ морѣ. М. А. выбираетъ послѣднее, но не успѣваетъ выѣхать въ Черное море, какъ А. В. Колчакъ оказывается смѣненнымъ и вско-

рѣ, по распоряженію новаго Морского министра А. Ф. Керенскаго, в.-а. А. В. Колчакъ командируется въ Соединенные Штаты, а к.-а. М. А. Кедровъ получаетъ предписаніе отправиться въ Лондонъ и Парижъ и принять дѣла отъ военно-морскихъ агентовъ.

Попавъ въ почетную ссылку, М. А. обосновывается въ Лондонѣ, принимаетъ участіе въ работахъ Лондонск. Промышленнаго Комитета и въ работахъ междусоюзной конференціи по борьбѣ съ нѣмецкими подводными лодками.

Адмиралъ А. В. Колчакъ назначилъ М. А. Кедрова завѣдующимъ транспортомъ за границей по снабженію бѣлыхъ армій, а съ открытіемъ Версальской Конференціи приходитъ назначеніе отъ ген. Деникина экспертомъ по морской части при Россійскомъ Уполномоченномъ — Сазоновѣ. Слѣдуетъ напомнить, что союзники на этой конференціи рѣшили обойтись безъ участія русскихъ представителей.

Лѣтомъ 1920 года М. А. Кедровъ получилъ отъ ген. Врангеля предложеніе прибыть въ Крымъ и вступить въ командованіе Черноморскимъ Флотомъ. Не считая себя въ правѣ уклониться отъ предложенія, к.-а. Кедровъ выѣхалъ въ Крымъ. Ознакомившись съ положеніемъ дѣла, М. А. откровенно высказалъ ген. Врангелю свой взглядъ и послѣ повторнаго предложенія вступилъ въ командованіе Черноморскимъ Флотомъ.

Дѣятельность Михаила Александровича за послѣдніе годы протекала у насъ на глазахъ. Ему, его необычной энергіи, правильной оцѣнкѣ положенія и принятію заблаговременно нужныхъ мѣръ — обязаны тысячи русскихъ людей спасеніемъ отъ красныхъ палачей.

Напоминаніемъ объ этомъ героическомъ дѣлѣ Черноморскаго Флота подъ командой контръ-адмирала М. А. Кедрова мнѣ бы хотѣлось закончить краткій біографическій очеркъ одного изъ виднѣйшихъ адмираловъ нашего времени.

За блестяще проведенную эвакуацію М. А. Кедровъ былъ произведенъ генераломъ Врангелемъ въ чинъ вице-адмирала. Въ настоящее время в.-а. Кедровъ возглавляетъ Военно-Морской Союзъ, отдавая все свое свободное время какъ дѣламъ Союза, такъ и другихъ эмигрантскихъ организацій.

Мих. Стахевичъ.

— Приношу сердечную благодарность лейт. И. В. Галагану за присланный снимокъ к.-а. М. П. Саблина.

— Читатели журнала, не имѣющіе ноябрьскихъ номеровъ журнала за годы 1928-34 и желающіе приобрѣсти ихъ, благоволятъ обратиться въ Редакцію.

Мих. Стахевичъ.

Журналъ № 42
засѣданія Совѣта Старѣйшинъ Всезарубежнаго Объединенія
Русскихъ Морскихъ Организаций.

20 сентября 1935 года.

Предсѣдательствовалъ: Адмиралъ Русинъ (3); присутствовали: Вице-Адмиралъ Коломейцовъ (1), Генераль-Лейтенантъ Линденъ (1), Тайный Совѣтникъ Радковичъ (1), Контръ-Адмиралъ Бутаковъ (3) и Капитанъ 2 ранга Романовъ (1).

Слушали: Письмо редактора журнала «Часовой» о кончинѣ сотрудника журнала, С. К. Терещенко, отвѣтное письмо Предсѣдателя Совѣта и его статью, посвященную памяти покойнаго, какъ писателя по морскимъ вопросамъ и искренняго русскаго патріота. По предложенію Предсѣдателя почтили память почившаго вставаніемъ.

2) Письма съ мѣсть: изъ Сеаттля, Алжира и Санъ-Франциско (послѣднее — съ описаніемъ юбилейнаго засѣданія по случаю исполнившагося 10-лѣтія существованія К.-Компаніи).

Подлинный за надлежащими подписями.

Съ подлиннымъ вѣрно:

Генеральный Секретарь Капитанъ 2 ранга **ф. Кубе.**

Представительство въ ВОМО по Пловдиву (Болгарія) перешло, по случаю выбитія изъ Парижа кап. 1 р. Казимірова, къ его замѣстителю — к.-а. В. Н. Шрамченко.

Генеральный Секретарь, Капитанъ 2 ранга **ф. Кубе.**

ИЗЪ ЖИЗНИ МОРСКИХЪ ОРГАНИЗАЦІЙ.

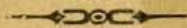
— 12 октября на могилѣ Короля-Рыцаря Александра I, въ канунъ первой годовщины со дня его трагической смерти — 6 октября — архіепископомъ Анастасіемъ съ духовенствомъ русской церкви въ Бѣлградѣ была возжена неугасимая лампада-корона, какъ «молитва всей русской эмиграціи». Въ составѣ делегации, сопровождавшей архіепископа Анастасія на Оплепацъ, находился Предсѣдатель Бѣлградскаго Морского Объединенія и Кружка б. воспитанниковъ Морского Корпуса капитанъ 1 ранга Г. Г. Хоматьяно. Какъ извѣстно, лампада сооружена на пожертвованія русскихъ эмигрантовъ, разбросанныхъ по всему міру; всего пока собрано около 48.000 динаръ; стоимость лампы опредѣлилась въ 37.000 динаръ. Пожертвованія все еще поступаютъ. Остатокъ собранныхъ суммъ образуетъ особый фондъ для покупки масла и поддержанія лампы въ порядкѣ.

— Предсѣдателемъ Бѣлградскаго отдѣла Военно-Морского Союза вмѣсто к2р. Слупскаго назначенъ к2р. Борсукъ, секретаремъ — лейт. Л. Л. Карбоньеръ; предсѣдателемъ Совѣщанія остался к.-а. Ап. И. Сергѣевъ, его замѣстителемъ — к1р. Вл. И. Медвѣдевъ.

Старшій лейтенантъ В. Н. Сахаровъ.

Асунсионъ

АТМОСФЕРНОЕ ЭЛЕКТРИЧЕСТВО И СОВРЕМЕННЫЕ ВОЗДУШНЫЕ КОРАБЛИ.



(Продолженіе).

Немедленно же послѣ аваріи „Макона“ главнокомандующимъ соединеннымъ с.-а. флотомъ адмираломъ Joseph M. Reeves, была назначена военно-морская слѣдственная комиссія подъ предсѣдательствомъ контръ-адмирала Ogin G. Murfin открывшая свои засѣданія на борту линкора Теннесси—рейдъ Санъ-Франциско.

Первымъ былъ допрошенъ командиръ „Макона“ старлейтъ Н. Wiley, который въ своихъ показаніяхъ, пользуясь вахтеннымъ журналомъ и прокладками курсовъ, детально объяснилъ комиссії двухдневный полетъ корабля. Описавъ уже приведенную выше картину гибели „Макона“, онъ добавилъ, что несмотря на свѣжую погоду, между прочимъ, значительно стихшую передъ катастрофой, имъ не было замѣчено во все время полета какихъ либо признаковъ деформациі или ненормальныхъ напряженій въ металлической конструкціи „Макона“. Въ заключеніи онъ указалъ, что для него являются совершенно непонятными причины вызвавшія разрушеніе кормы ввѣреннаго ему воздушнаго корабля.

Въ дальнѣйшемъ изъ опросовъ остальныхъ свидѣтелей сомнительной кажется версія, все же по необходимости принятая вполсѣдствіи комиссіей, о внезапномъ шквалѣ ураганной силы, бывшемъ въ состояніи сорвать верхній стабилизаторъ вмѣстѣ съ рулемъ направленія. Никѣмъ изъ находившихся на борту „Макона“, а также и на слѣдовавшей въ сравнительно близкомъ разстояніи—эскадрѣ,—не было замѣчено подобнаго рода шкваловъ.

Старшій офицеръ погибшаго корабля старлейтъ Jesse L. Kenworthy высказалъ предположеніе, что причиной аваріи были рулевые штуртросы, запутавшіеся въ слабінѣ отсырѣвшей оболочки. Въ этомъ случаѣ при перекладкѣ руля могла быть разорвана оболочка на кормѣ, а затѣмъ сорванъ и стабилизаторъ, повлекшій за собой поврежденія металлической конструкціи отсѣковъ, что вызвало немедленно же прорывъ газовыхъ камеръ. Но комиссії пришлось отказаться и отъ этого предположенія, такъ какъ всѣ чины команды, а многимъ изъ нихъ пришлось пробыть въ водѣ полчася до того какъ ихъ подобрала, заявили единогласно, что не видѣли поврежденій въ оболочкѣ кормы «Макона». Наиболѣе интереснымъ и важнымъ явилось показаніе тѣхъ свидѣтелей, которые въ моментъ катастрофы находились въ кормой части воздушнаго корабля. Особенно въ этомъ отношеніи заслуживаютъ вниманія показанія такелажмейстера W. M. Hammond и стершаго боцманмата R. J. Davis. Первый заявляетъ, что за нѣсколько минутъ до катастрофы, когда на командномъ мостикѣ было замѣчено, что корабль имѣетъ тенденцію приближаться къ берегу и плохо слушается руля, то онъ получилъ приказаніе отправиться на лѣвый горизонтальный стабилизаторъ и осмо-

трѣть оттуда въ какомъ состояніи находятся рули. Выйдя на стабилизаторъ,—говоритъ свидѣтель—я оглядѣлся вокругъ. Моросило. Капли дождя падали мнѣ на лицо. Взглянувъ на верхній стабилизаторъ я не увидѣлъ тамъ руля направленія, его уже не было. Въ это время мнѣ крикнули снизу, — Хеммондъ, уходи скорѣй со стабилизатора!—Не успѣлъ я пройти и треть прохода до корридора, какъ корма задрожала и діагональныя металлическія растяжки и крѣпленія тамъ начали ломаться и падать...

Боцманмать Davis говоритъ: — обходя по обыкновению во время полета отсѣки корабля и наблюдая все ли тамъ въ порядкѣ, я направился въ кормовую часть къ рамѣ No. 17*), гдѣ находятся растяжки крѣпленія мѣстъ установки стабилизаторовъ.

Я всегда, — поясняетъ Дэвисъ, — пробую рукой силу натяженія этихъ растяжекъ, когда корабль находится въ полетѣ и преимущественно если воздухъ не совсѣмъ покоенъ. На этотъ разъ я тоже хотѣлъ убѣдиться, — нѣтъ ли перегрузки. Въ тотъ моментъ, когда я взялся рукой за крѣпленія, вдругъ впереди меня въ кормѣ раздался страшный трескъ и грохотъ. Кругомъ все затряслось. Я бросился дальше въ корму чтобы выяснитъ что случилось, но напоръ газа сбиль меня съ ногъ. Поднявшись я быстро повернулъ обратно по корридору въ направленіи къ носу корабля. Трескъ и грохотъ сзади меня не прекращался. Судя по всему было очевидно, что металлическія части кормовыхъ отсѣковъ ломаются и падаютъ разрывая газовыя камеры. Сталь ощущаться все увеличивающійся наклонъ воздушнаго корабля на корму.. Опуская ту часть показанія въ котороя боцманмать рассказываетъ, какъ онъ выполняя приказанія, полученныя имъ по телефону съ команднаго поста, спускалъ резиновыя боты и плоты и руководилъ спасеніемъ людей, остановимся на томъ, что онъ видѣлъ находясь въ водѣ.. Прошло около 15 минутъ прежде чѣмъ я и плавающіе вокругъ меня люди взобрались на резиновый плотъ. Находясь на немъ мы всѣ хорошо видѣли, что верхняго стабилизатора не было,—но оболочка кормовой части «Макона» находилась въ цѣлости, — нигдѣ не была ни сорвана, ни разорвана. Что-то странное случилось съ нашимъ кораблемъ, прежде чѣмъ онъ упалъ въ море...

Вообще показанія всего спасагося экипажа въ количествѣ восьмидесяти одного человѣка, не даютъ возможности точно и ясно установить первопричины повлекшія катастрофу. Поэтому слѣдственная комиссія для вынесенія своего заключенія принуждена была опереться на экспертизу инженера конструктора и ремонтнаго офицера Calvin M. Volster, который высказалъ свою точку зрѣнія, что причиной гибели «Макона» послужила недостаточная крѣпость либо структуры самаго стабилизатора, либо мѣстъ его крѣпленія къ корпусу корабля. Инженеръ указалъ, что въ Апрѣлѣ 1934 года, когда корабль летѣлъ надъ Техасомъ направляясь во Флориду, произошелъ аналогичный же случай,—лопнули металлическія тяги крѣпленій лѣваго горизонтальнаго стабилизатора.

*) Обозначеніе рамъ отсѣковъ идетъ отъ кормы:—0, 1, 2, 3, 4 и т. д. Стабилизаторы крѣпятся къ рамамъ отъ No. 0 до No. 17.

Принятыми своевременно мѣрами тогда удалось избѣжать катастрофы и полетъ былъ законченъ благополучно. Послѣ этого случая было приказано усилить всю стабилизаторную установку. Но работы производились по способности, дабы не нарушать оперативной службы корабля — и ко времени восемнадцатаго и вмѣстѣ съ тѣмъ послѣдняго полета „Макона“, соотвѣтствующія усиленія крѣпленій верхняго стабилизатора не были еще закончены.

Въ результатѣ семидневныхъ засѣданій по дѣлу гибели „Макона“, военно-морская слѣдственная комиссія въ концѣ концовъ должна была вынести нижеслѣдующее постановленіе: — Причиной аварии воздушнаго корабля с.-а. флота „Макоу“, считать: — неточность расчета передней части верхняго стабилизатора, который, не выдержавъ бокового давленія воздуха образовавшагося при порывѣ вѣтра, былъ сорванъ, что повлекло за собою поврежденіе рамъ отсѣковъ, съ послѣдующимъ прорывомъ газовыхъ камеръ и уменьшеніемъ вслѣдствіе этого подъемной силы корабля, вызвавшемъ въ дальнѣйшемъ паденіе его въ океанъ. Всѣ протори и убытки отнести на счетъ казны. Никого изъ команды не считать отвѣтственнымъ въ происшедшей аварии.

Насколько такого рода заключеніе дѣйствительно опредѣляетъ истинную причину катастрофы, — сказать трудно. Тѣмъ болѣе, что „Макоу“ былъ законченъ постройкой черезъ годъ и восемь мѣсяцевъ послѣ выпуска въ воздухъ „Акрона“. когда конструкторами были учтены всѣ возможные и предполагаемые дефекты послѣдняго, такъ что инженеры имѣли полную возможность примѣнить, помимо наиточнѣйшихъ методовъ вычисленій и расчетовъ, всѣ практическія указанія извлеченныя ими при полетахъ *sistership'a* Макона, а металлическій каркасъ и вообще вся матеріальная часть погибшаго воздушнаго сверхдредноута была внѣ всякаго сомнѣнія первокласснаго качества,

Кромѣ того, необходимо принять во вниманіе, что техники сѣв.-американскаго воздухоплаванія возникла въ широкомъ масштабѣ еще до міровой войны, когда въ 1911 году извѣстной фирмой „Good Year“ было начато производство прорезиненной ткани для оболочекъ свободныхъ и привязныхъ аэростатовъ, которыхъ за это время было сфабриковано нѣсколько тысячъ.

Обладая колоссальными техническими и матеріальными ресурсами, эта фирма монополизировала въ послѣдующемъ и строительство воздушныхъ кораблей Сѣверной Америки.

Въ 1924 году было создано общество „Good Year Zeppelin Corporation“, приобрѣвшее въ Германіи права и патенты на постройку воздушныхъ кораблей жесткой системы по оригинальнымъ чертежамъ и расчетомъ фирмы Цеппелинъ. Въ 1928 г. по окончаніи постройки громаднѣйшаго элинга, обошедшагося въ два милліона долларовъ (Winfoot. Ohio), было приступлено къ созданію перваго наполняющагося газомъ гелиемъ воздушнаго сверхдредноута Соединенныхъ Штатовъ „Акронъ“. (Объемъ 184,000 куб. метра, длина 240 м., діаметръ 40,5 м., мощность 4480 Н. Р., (8 мот. \times 560 Н. Р.), скорость 135 к. въ часъ, полезная грузоподъемность 91 тонна). Постройка продолжалась почти три года и 8-го Августа 1931 г. воздушный гигантъ, совершивъ свой пробный полетъ, былъ принятъ пра-

вительственной комиссией и зачисленъ въ составъ воздушныхъ силъ съвѣтскаго американскаго флота. Прошло немногимъ болѣе полутора лѣтъ и „Акронъ“ погибъ въ Атлантическомъ океанѣ вблизи побережья New Jersey отъ причинъ такъ и оставшихся невыясненными и по сіе время. Въ этой катастрофѣ изъ 76 человѣкъ находившихся на борту „Акрона“ погибло 73, въ томъ числѣ и начальникъ воздухоплавательнаго флота С. А. Шконтръ-адмиралъ William L. Moffet. Спаслись — старшій офицеръ старлейтъ Н. Wiley, —будущій командиръ „Макона“, —и два матроса подобранные германскимъ пароходомъ „Phoebus“, случайно оказавшимся вблизи мѣста катастрофы.

„Акронъ“ вылетѣлъ изъ аэродрома Lakehurst (New Jersey) въ понедѣльникъ 3-го Апрѣля 1933 года въ 7 ч. 30 м., съ намѣреніемъ выполнить четырехдневный практическій полетъ надъ New England, но встрѣтивъ вскорѣ на своемъ пути большое скопленіе грозовыхъ тучъ, —измѣнилъ курсъ на югъ. На параллели Филадельфіи воздушный корабль попалъ опять въ неблагоприятную погоду и, уклоняясь отъ приближавшейся грозы, взялъ курсъ на нордъ-остъ. Около полуночи, находясь надъ Атлантическимъ океаномъ въ десяти миляхъ сѣверо-восточнѣ маяка „Barnegat“, корабль оказался окруженнымъ со всѣхъ сторонъ грозовыми тучами. Непрерывно сверкали молніи, но вѣтеръ, по словамъ оставшагося въ живыхъ стаплейта Н. Wiley, —въ тотъ моментъ не былъ очень силенъ. Въ 12 ч 30 м ночи, летя приближенно на шестистахъ метрахъ надъ уровнемъ моря, воздушный корабль внезапно сталъ терять высоту.

Энергичнымъ выпускомъ водяного баласта, удалось приостановить паденіе на высотѣ 250 метровъ, послѣ чего корабль началъ снова подниматься. Вдругъ весь корпусъ „Акрона“ испыталъ рядъ сильнѣйшихъ потрясеній. Несмотря на работавшіе полнымъ ходомъ моторы, корабль потерялъ управляемость. Штурвалы вращались въ пустую, — очевидно, рулевые штуртросы были разорваны. Корма провалилась внизъ образовавъ наклонъ въ 20° и корабль неудержимо началъ падать въ море.

Не смотря на выпускаемый баластъ и на перестановку осей пропеллеровъ въ вертикальное положеніе, чтобы увеличить подъемную силу и тѣмъ приостановить паденіе, —черезъ 2 — 3 минуты воздушный корабль упалъ въ море.

Сила удара о воду была настолько велика, что весь корпусъ «Акрона» былъ буквально разрушенъ. Старшій офицеръ силой толчка былъ выброшенъ изъ команднаго поста, но успѣлъ ухватиться за выдающійся надъ водой край гондолы и смогъ продержаться до момента, когда его подобрала спасательная шлюпка съ „Phoebus'a“.

Послѣ паденія „Акрона“ въ море, —говоритъ Н. Wiley, —я видѣлъ при блескѣ молній много людей изъ команды державшихся на водѣ, но черезъ нѣсколько моментовъ я потерялъ ихъ всѣхъ изъ виду.

Ту часть остова воздушнаго корабля за которую я держался сильно дрейфовало по вѣтру.

Старшій офицеръ, давая свои показанія комиссії, заявилъ, что не можетъ понять причину катастрофы, происшедшей такъ быстро и внезапно, что люди какъ бы оцѣпенѣли каждый на своемъ посту.

(Продолженіе слѣдуетъ).

Старлейтъ В. Сахаровъ.

Контръ-адмираль А. Д. Бубновъ, Дубровникъ.

Сроки приближаются.

II.

Въ настоящее время можно съ увѣренностью утверждать, что Германія спѣшно готозится къ войнѣ съ совѣтской Россіей. Это ясно показываютъ нѣкоторыя характерныя особенности ея военной, морской и политической подготовки.

Уже сравнительно давно было отмѣчено, что Германія при возстановленіи своей арміи посвящаетъ особое вниманіе созданію мощной конницы и легкихъ моторизованныхъ частей, отодвигая на второй планъ снабженіе своей арміи тяжелыми танками и артиллеріей крупнаго калибра; вмѣстѣ съ тѣмъ во всѣхъ выступленіяхъ германскихъ государственныхъ дѣятелей, связанныхъ съ вопросомъ разоруженія, особенно подчеркивается отказъ Германіи отъ такихъ танковъ и такой артиллеріи. Между тѣмъ, безъ тяжелыхъ танковъ и артиллеріи крупнаго калибра Германія не можетъ и помышлять о войнѣ съ Франціей, чьи границы покрыты мощной сѣтью укрѣпленій, но можетъ безъ нихъ свободно обойтись въ войнѣ съ Россіей, гдѣ ей особенно будутъ нужны легкія моторизованныя части и конница, мало пригодныя въ войнѣ съ Франціей.

Нынѣ извѣстно, что Германія при возсозданіи своей морской силы отказалась отъ сверхъ-дреднаутовъ и артиллеріи калибра крупнѣе 11 дюймовъ, а въ возсозданіи своего подводнаго флота ограничилась подводными лодками малаго и средняго водоизмѣщенія. Между тѣмъ, всякому ясно, что съ линейными кораблями, вооруженными орудіями 11" калибра и съ малыми подводными лодками, Германія не можетъ даже и помышлять вступить въ бѣрбу на морѣ съ французскимъ флотомъ; но вмѣстѣ съ тѣмъ такіе линейные корабли и подводныя лодки вполне достаточны, и даже особенно подходящи, для борьбы за господство на Балтійскомъ морѣ, принимая во вниманіе военно-географическія условія этого театра войны и боевыя свойства совѣтскаго флота. При этомъ бросается въ глаза, что, при возсозданіи своей морской силы, Германія въ первую очередь приступила къ постройкѣ такого числа линейныхъ кораблей, которое ей точно необходимо для борьбы съ совѣтскимъ флотомъ, а именно: 2-хъ новыхъ кораблей типа «дреднаутъ» + 3 корабля типа «Дейтчландъ», вооруженныхъ 38-ю орудіями крупнаго калибра противъ 3-хъ устарѣлыхъ совѣтскихъ кораблей типа «дреднаутъ», вооруженныхъ 36-ю орудіями крупнаго калибра; къ тому же заключенію приходится придти, рассматривая отношеніе силъ въ другихъ категоріяхъ судовъ обоихъ флотовъ.

Столь же показательными являются характерныя особенности политической подготовки Германіи къ войнѣ. Не подлежит сомнѣнію, что при заключеніи столь нашумѣвшаго англо-германскаго морскаго соглашенія, на долгіе годы обезпечивающаго Англию отъ агрессивныхъ тенденцій Германіи на моряхъ, эта послѣдняя выговорила себѣ взаменъ этой уступки молчаливое согласіе Англии на ея агрессивные планы въ восточномъ направленіи. За послѣдніе дни это предположеніе полностью подтверждается тѣмъ, что Англія, руководимая желаніемъ привлечь на свою сторону Францію въ возгорѣвшемся между ней и Италіей конфликтѣ, дала Франціи давно искаемыя ею гарантіи въ случаѣ нападенія на нее Германіи, опредѣленно при этомъ подчеркнувъ, что эти гарантіи **ни коимъ образомъ не распространяются на восточную Европу**; впрочемъ, Англии ничего не стоило дать Франціи эту гарантію, ибо она **опредѣленно знаетъ**, что Германія не имѣетъ ни малѣйшаго намѣренія на Францію напасть, а что всѣ ея агрессивныя тенденціи направлены нынѣ на Востокъ. Наконецъ, все это еще больше подтверждается упорно циркулирующими нынѣ слухами о предложеніи, сдѣланномъ Германіей Англии, Франціи и Бельгіи заключить съ ними договоръ о ненападеніи.

Подготовка Германіи къ войнѣ въ восточномъ направленіи приняла нынѣ столь конкретныя формы, что уже представляется возможнымъ опредѣленно говорить о срокахъ ея готовности къ этой войнѣ. Въ одномъ изъ предыдущихъ очерковъ было указано, что непременнымъ условіемъ для веденія войны въ восточномъ направленіи является господство на Балтійскомъ морѣ; между тѣмъ, въ настоящее время стало извѣстнымъ, что постройка новыхъ германскихъ судовъ ведется день и ночь въ три смѣны и что весь флотъ, необходимый для успешной борьбы за господство на Балтійскомъ морѣ, будетъ готовъ въ концѣ 1936 года, а, слѣдовательно, война могла бы быть начата весной 1937 года. Вмѣстѣ съ тѣмъ Германія въ спѣшномъ порядкѣ заготавливаетъ громадныя количества консервовъ для арміи, что является однимъ изъ послѣднихъ актовъ подготовки къ войнѣ. Кроме того, производство искусственнаго бензина будетъ въ теченіе будущаго года доведено въ Германіи до 100% ея полной потребности, что является однимъ изъ важныхъ обстоятельствъ въ опредѣленіи срока ея готовности къ войнѣ, ибо нынѣ безъ бензина воевать невозможно и, если бы Германія не организовала у себя производство искусственнаго бензина, то въ случаѣ войны могла бы оказаться въ безвыходномъ положеніи, такъ какъ натурального бензина у нея нѣтъ.

Съ другой стороны, ближайшіе годы, если даже не мѣсяцы, являются въ отношеніи общей политической обстановки наиболѣе благопріятными для военныхъ замысловъ Германіи.

Положеніе совѣтской Россіи, особенно послѣ возобновленія въ этомъ году агрессивной дѣятельности III интернаціонала, дѣлается все болѣе изолированнымъ и благосклонное отношеніе къ Совѣтамъ, во всѣхъ державахъ ихъ признавшихъ, все болѣе и болѣе ослабѣваетъ, чему наилучшимъ доказательствомъ является выступленіе противъ нихъ Америки; даже во Франціи — главной ихъ международной опоры, — симпатіи къ нимъ значительно ослабѣли послѣ неопровержимо доказаннаго вмѣшательства III интернаціонала во французскія политическія распри; кромѣ того, значительное вліяніе на измѣненіе отношенія къ Совѣтамъ въ державахъ, къ нимъ благосклонныхъ, имѣли кіевскіе маневры этого года, во время коихъ военные представители сихъ державъ воочію убѣдились, что красная армія, вслѣдствіе полной несостоятельности команднаго кадра, далеко не представляетъ изъ себя той силы, какую ей придала искусно ведомая большевицкая пропаганда. Это позволяетъ думать, что въ случаѣ нападенія на нее, совѣтская Россія не найдетъ тогда вооруженной помощи. Вмѣстѣ съ тѣмъ итало-абиссинская война ясно показала, что Лига народовъ не представляетъ изъ себя дѣйствительнаго и грознаго защитника мира, какъ сіе можно было думать; Италія, съ презрѣніемъ отнесшаяся къ ея постановленіямъ, бросила въ нее тотъ камень, который нанесъ ей смертельный ударъ. И если Италія, отдавая себѣ ясный отчетъ въ несостоятельности женевской организаціи, ее не побоялась, тѣмъ болѣе ее не побоится Германія, когда для сего пробьетъ въ ея исторіи рѣшительный часъ, — а часъ этотъ близится и съ нимъ вмѣстѣ близится освобожденіе Россіи отъ большевицкаго ига.

А. Бубновъ.

— Въ итальянской газетѣ „La Nuova Italia“ въ теченіе двухъ послѣднихъ лѣтъ было помѣщено 6 статей кап. 2 р. **К. Г. Люби**, написанныхъ на тему о дѣйствіяхъ Черноморскаго флота во время Великой войны и о Мессинскомъ землетрясеніи.

— Въ журналѣ «Ратникъ», издаваемомъ Генеральнымъ Штабомъ въ Бѣлградѣ, помѣщены слѣд. статьи кап. 2 ранга **Б. В. Карпова**: въ №№ 1-4 за 1934 годъ статья — «Экспедиція союзныхъ флотовъ въ Дарданеллахъ въ 1915 г.» и въ 1935 г.: въ №№ 7 и 8 — «Стратегическія и тактическія условія десантныхъ операцій».

— Въ Бѣлградѣ предприняты шаги къ устройству общаго для всѣхъ морскихъ организацій Бѣлграда обѣда 6 ноября. Намѣчается также общая панихида и молебенъ.

— Разыскивается ст. лейт. Дмитрій Дмитр. **Кочетовъ.**

О вопросах ст. лейт. М. А. Мурзина.

Я съ нетерпѣніемъ ждалъ прихода сентябрьскаго номера «Морского Журнала», надѣясь въ немъ найти отвѣтъ Военно-Морского Союза на вопросы М. Мурзина, заданные въ августовскомъ номерѣ журнала. Мнѣ казалось — и кажется — что вопросы эти, если къ нимъ подойти съ чисто дѣловой стороны, способствовали бы въ сильной степени если не окончательному уничтоженію расхожденія между ВМС и организаціями, входящими въ ВОВО, то, во всякомъ случаѣ, значительному выясненію положенія.

Отмахнувшись, замолчать эти вопросы это значить не только не выяснить положеніе и не уменьшить расхожденія, а, наоборотъ: молчаніе на конкретно поставленные вопросы могло быть нѣкоторыми понято, какъ или нежеланіе сдѣлать попытку найти общій языкъ, или какъ боязнь оголить свои позиціи. Такой выводъ былъ бы совершенно нежелателенъ для пользы дѣла, а потому, совершенно не претендуя на авторитетность своего мнѣнія и не выступая ни отъ какой группы, я прошу помѣстить въ «Морскомъ Журналѣ» мое личное мнѣніе по существу затронутаго вопроса.

Не только в.-а. Кедровъ, но и каждый офицеръ, маломальски знакомый съ жизнью нашихъ моряковъ за границей, на первые два вопроса М. Мурзина отвѣтитъ совершенно опредѣленно. Да, многіе и многіе изъ офицеровъ Флота не выдержали экзамена, предъявленнаго имъ тяжелыми условіями эмигрантскаго существованія. Лица, получившія прекрасное образованіе въ Морскомъ Корпусѣ, занявшія по окончаніи его привилегированное положеніе, много лѣтъ пользовавшіяся этимъ положеніемъ — что должны были бы сохранить они въ сердцѣ своемъ, оказавшись выброшенными революціонной красной волной за границу и видя ужасающее униженіе и Родины и Флота? Любовь и вѣрность, сугубую любовь и вѣрность тѣмъ идеаламъ, служить которымъ въ болѣе счастливыя времена они обѣщали. Тяжело говорить объ этомъ — но сколько насъ, оставшихся вѣрными, и сколько тѣхъ, кто забылъ — я не имѣю права сказать Родину, но съ полнымъ основаніемъ говорю: Флотъ? О, не говорите мнѣ о томъ, что мы ничего не могли и не можемъ сдѣлать, что слова о какихъ то возможностяхъ — только слова... Стыдно, стыдно это говорить и грустно это слышать — 2.000 крѣпкихъ, здоровыхъ людей, фанатически преданныхъ своей идеѣ, сплоченныхъ долгими годами совместной работы въ самыхъ тяжелыхъ условіяхъ войны и революціи — развѣ это не сила! Сила безусловная и значительная. А что получилось... и получилось такъ только потому, что «многіе и многіе не выдержали тяжелаго экзамена», забыли

свою принадлежность къ Флоту, забыли все то, чѣмъ они обязаны Флоту, отошли отъ морскихъ интересовъ, свое временное эмигрантское прозябаніе поставили во главу угла, стали эгоистами.

И мы сразу же получили отвѣтъ, не только на первый и второй вопросы М. Мурзина, но и на третій его вопросъ — вопросъ объ «отборѣ». Я не знаю, о какомъ именно «отборѣ» говорилъ в.-а. Кедровъ въ Прагѣ, но одинъ «отборъ» сдѣланъ самой жизнью. Самое слово «отборъ» не содержитъ въ себѣ ничего умаляющаго или возвеличивающаго. Отборъ можетъ быть совершенъ и по самымъ положительнымъ и по самымъ отрицательнымъ качествамъ и по всей гаммѣ признаковъ, лежащихъ между этими предѣлами. Жизнь совершила «отборъ» по признаку вѣрности, долга, если хотите, чести. И «Морской Журналь» сдѣлалъ тотъ же «отборъ», объединивъ около себя какое то количество офицеровъ, интересующихся жизнью своихъ бывшихъ соплавателей и сослуживцевъ, и тѣми мыслями, которыя на страницахъ журнала появляются. И морскія организаціи сдѣлали «отборъ», объединивъ въ своихъ спискахъ опять какую то часть чиновъ Морского Вѣдомства. Признаки совершеннаго и совершаемаго «отбора» самые разнообразныя и порою неуловимыя, не поддающіеся учету. Производится онъ, точнѣе, проводится въ жизнь, въ большинствѣ случаевъ лицомъ, обладающимъ энергіей въ достаточной степени. Уполномачивается это лицо на сіе дѣйствіе исключительно своею совѣстью и своими понятіями о долгѣ.

И, наконецъ, послѣдній вопросъ М. Мурзина о «достойныхъ и недостойныхъ». По моему скромному мнѣнію, въ любой средѣ, среди представителей любой профессіи и во всѣ времена и годы, а тѣмъ болѣе среди членовъ любой эмигрантской организаціи, найдется опредѣленное количество лицъ, недовольныхъ существующимъ порядкомъ вещей и желающихъ этотъ порядокъ какъ то измѣнить или, по ихъ понятію, «улучшить». Совершенно естественно, что и наша морская среда не составила исключенія изъ этого общаго правила. Какъ бы ни сильны, казалось, должны были бы быть понятія корпоративности въ нашей средѣ, — благодаря исключительно благоприятнымъ условіямъ воспитанія и совмѣстной службы, — подогнать всѣхъ подъ одну мѣрку — невозможно. Часть чиновъ Морского Вѣдомства считаетъ долгомъ состоять въ морскихъ организаціяхъ. Часть — я умышленно избѣгаю говорить «большинство» или «меньшинство» — чиновъ Морского Вѣдомства считаетъ необходимымъ соединеніе всѣхъ морскихъ организацій, разбросанныхъ по всему міру, въ одну организацію — Всезарубежное Объединеніе Морскихъ Организацій. Но другая часть чиновъ Морского Вѣдомства — по тѣмъ или инымъ

причинамъ — считаетъ, что объединеніе должно происходить по нѣсколько иной схемѣ: организаціи на мѣстахъ и центръ — сейчасъ въ Парижѣ, — не въ порядкѣ «выборности» органовъ Правленія и представительства въ Совѣтъ Старѣйшинъ ВОМО, а въ порядкѣ «подчиненія» приказаніямъ в.-а. Кедрова, какъ послѣдняго Командующаго Черноморскимъ Флотомъ. Происходитъ еще одинъ «отборъ» — отборъ по признаку цѣлесообразности того или иного способа объединенія чиновъ Морского Вѣдомства. Но и этотъ «отборъ» не содержитъ въ себѣ — и не можетъ содержать — ничего ни восхваляющаго, ни порочающаго. Развѣ можно винить человѣка за честныя убѣжденія? Развѣ можно говорить о «достойныхъ» и «недостойныхъ»? Есть инакомыслящіе, но какъ бы данный офицеръ ни думалъ по данному вопросу, онъ всегда долженъ знать и помнить, что онъ остается офицеромъ Россійскаго Флота, совершенно такимъ же, какъ и его собесѣдникъ, раздѣляющій противоположную точку зрѣнія. Это отлично усвоено адмираломъ А. И. Русинымъ и в.-а. М. А. Кедровымъ, возглавляющими ВОМО и ВМС, но относящимися другъ къ другу безукоризненно. Рядовымъ членамъ морскихъ организацій слѣдуетъ брать примѣръ со своихъ адмираловъ и искать въ своихъ взаимоотношеніяхъ не того, что разъединяетъ, а то, что должно насъ соединять. Это — наша неизсякаемая любовь къ Родинѣ, наша глубочайшая вѣра въ Андреевскій флагъ, — какъ писалъ «Морской Журналъ» въ октябрѣ 1929 года.

А. Б.

— Номеръ 154/155 журнала «Часовой» почти наполовину посвященъ скончавшемуся редактору морского отдѣла журнала — С. К. Терещенко. Въ номерѣ помѣщены статьи: Е. В. кн. С. Г. Романовскаго — «Вмѣсто вѣнка», адмирала А. И. Русина — «Бѣло-голубая лента на могилу С. К. Терещенко», в.-а. М. А. Кедрова — «Памяти С. К. Терещенко», к.-а. М. И. Смирнова — «Памяти С. К. Терещенко», к1р. М. Ю. Гаршина — «Памяти рыцаря флота», к1р. В. А. Меркушова — «С. К. Терещенко», к1р. Я. И. Подгорнаго — «Памяти дорогого сотрудника», ст. лейт. А. С. Манштейна — «Памяти незабвеннаго боевого друга», ст. л. Н. Н. Солодкова — «Вмѣсто вѣнка на могилу», лейт. А. В. Зернина — «Будемъ горды», лейт. М. С. Стахевича — «Морякъ по убѣжденію», лейт. И. И. Стеблина-Каменскаго — «Подвижникъ», Е. В. Тарусскаго — «Другу и соратнику», кап. В. В. Орѣхова — «Прощай», собо-лѣзнованія отъ Совѣта Старѣйшинъ ВОМО и Правленія Россійскаго Общественнаго Комитета въ Польшѣ и три снимка.

Издатель (за К.-Компанию въ Прагѣ) и Редакторъ М. Стахевичъ (ČSR. Praha IV. Loretanské nám. č. 109). Novinová sazba povolena řed. p. a t. čís. 25274-VII-1928. Podací úřad č. 25. Odp. red. Z. Rejman. Tiskl Chudomel, Hostivař.