

# МОРСКОЙ



# ЖУРНАЛЬ

ЕЖЕМЪСЯЧНИКЪ. ИЗДАНИЕ КАЮТЪ-КОМПАНИИ ВЪ ПРАГЪ.  
Годовая подписка — 30 фр. фр. Цѣна отдѣльнаго номера — 3 фр. фр.  
№ 97 (1). IX годъ изданія, Январь 1936 г.

Содержаніе: Король Георгъ V. Б. К. — Сонъ. В.-а. М. А. Кедровъ —  
„Подводный крейсеръ“ кап. 2 р. Монастырева, Ст. лейт. В. Н. Сахаровъ —  
Атмосферн. электр. и соврем. воздушн. корабли. Г. А. — Новый военно-  
морской флагъ С. С. С. Р. Письмо въ Редакцію. О книгахъ и журналахъ.

## Король Англіи Георгъ V.

Въ понедѣльникъ 20 января въ 23 часа 55 мин. скончался безъ всякой агоніи отъ истощенія силъ Его Величество Король Соединенныхъ Королевствъ Великобританіи и Ирландіи и Императоръ Индіи — Георгъ V, двоюродный братъ Государя Императора Николая II и здравствующей Великой Княгини Ксеніи Александровны, зачисленный 21 іюля 1909 года въ Россійскій Императорскій Флотъ Адмираломъ.

При жизни отца короля Эдуарда VII принцъ Уэльскій Георгъ служилъ въ англійскомъ флотѣ, съ которымъ на всю жизнь сохранилъ самую близкую и тѣсную связь.

Съ покойнымъ Государемъ Императоромъ Николаемъ II короля Георга связывали не только родственныя, но и тѣсныя дружескія чувства. Въ дни наибольшей трагедіи для Императора — въ мартовскіе дни 1917 года — король Георгъ счелъ долгомъ морально поддержать Государя и послалъ Ему извѣстную телеграмму: «Событія минувшей недѣли Меня глубоко потрясли. Я непрерывно думаю о Тебѣ. Остаюсь на вѣки Твоимъ вѣрнымъ и преданнымъ другомъ, какимъ, Ты знаешь, всегда былъ». Искреннему желанію короля оказать помощь своему двоюродному брату помѣшали злыя силы. День гибели Государя и Его Августѣйшей Семьи были днемъ траура при англійскомъ дворѣ и ежегодно король въ этотъ день служилъ панихиду по Государѣ.

Русскіе моряки, разбросанные революціонной волной по всему свѣту, раздѣляя великую печаль англійскаго народа по случаю кончины Короля, выражаютъ чувства глубочайшаго сочувствія Е. И. В. Великой Княгинѣ Ксеніи Александровнѣ и Его Высочеству мичману Князю Никитѣ Александровичу въ постигшемъ ихъ горѣ.

### Съ Новымъ Годомъ!

— Совѣтъ и члены Морского Собранія въ Парижѣ поздравляютъ всѣхъ членовъ морской семьи съ наступающимъ Новымъ Годомъ и праздникомъ Рождества Христова и желаютъ всѣмъ здоровья и лучшихъ дней. Адм. П. Муравьевъ.

Алжирская группа офицеровъ Флота шлетъ всѣмъ сослуживцамъ по старому, доблестному Императорскому Флоту, находящимся въ Зарубежьи, свое сердечное поздравленіе къ Новому Году съ наилучшими пожеланіями.

Клр. А. П. Гезехусъ, ст. лейт.: М. М. Максимовичъ, Б. В. фонъ Брискорнъ, Н. В. Иваненко, Г. Н. Болотинъ, лейт.: Г. М. Максимовичъ, Б. В. Манохинъ, мичм.: Н. Ф. Голубевъ, С. В. Васильевъ, В. А. Гезехусъ.

Въ наступившемъ — 1936 — году исполняется:

225 лѣтъ — со дня заключенія Россіей мира съ Турціей послѣ неудачной войны 1696-1700 гг., по условіямъ котораго только что возсозданный Азовскій флотъ долженъ былъ быть уничтоженъ — 12 іюля.

200 лѣтъ — со времени начала войны съ Турціей 1736-1739 гг., во время которой отрядъ к.-а. Бредаля содѣйствуетъ осадѣ крѣпости Азовъ, которая и заканчивается 18 іюня взятіемъ крѣпости.

175 лѣтъ — со времени продолжающейся войны съ Пруссіей 1757-1762 гг., во время которой начальствованіе надъ русскими эскадрами к.-а. Мордвинова и адм. Мишукова, дѣйствующими подъ Кольбергомъ, принимаетъ в.-а. Полянскій, бомбардируетъ крѣпость, высаживаетъ 22 августа 1761 года десантъ на берегъ, беретъ десантными войсками приступомъ береговія непріятельскія батареи со всѣми орудіями и гарнизономъ и 24 сентября того же года, оставивъ часть десанта при морскихъ офицерахъ при осадномъ корпусѣ графа Румянцева, отправляется обратно въ Россію — 24 сентября.

150 лѣтъ — со дня изданія Императрицей Екатериной II указа объ отправленіи экспедиціи «для охраненія права Нашего на земли, русскими мореплавателями открытыя». — 22 декабря 1786 года.

125 лѣтъ — со времени продолжающейся съ Турціей войны 1807-1812 гг. — славной эпохи адмирала Сенявина. 24 іюля 1811 г. отрядъ к1р. М. Быченскаго беретъ у Пендераклии безъ боя въ плѣнъ турецкій фрегатъ и корветъ.

100 лѣтъ — со дня Высочайшаго смотра флоту съ показаніемъ дѣдушки русскаго флота — 3 іюля 1836 года.

50 лѣтъ — со дня отдачи Высочайшаго приказа Государя Императора Александра III по Черноморскому флоту о восстановленіи Черноморскаго флота — 6 мая 1886 года.

50 лѣтъ — со дня открытія въ Кронштадтѣ памятника подпоручику корпуса флотскихъ штурмановъ Пахтусову — 17 октября 1886 года.

Въ наступившемъ 1936 году слѣдующіе выпуски празднують юбилеи производства въ первый офицерскій чинъ:

- 55-лѣтія — выпускъ 1881 г.
- 50-лѣтія — выпускъ 1886 г.
- 45-лѣтія — выпускъ 1891 г.
- 40-лѣтія — выпускъ 1896 г.
- 35-лѣтія — выпускъ 1901 г.
- 30-лѣтія — выпускъ 1906 г.
- 25-лѣтія — выпускъ 1911 г.
- 20-лѣтія — выпускъ 1916 г.

## Сонъ.

*Въ эпоху народныхъ бѣдствій и страданій, особенно когда всѣ усилія избавиться отъ нихъ остаются тщетными, и люди чувствуютъ себя точно въ заколдованномъ кругу... религиозно настроенный умъ... видитъ свое спасеніе въ силѣ Небесной. Подъемъ душевный нерѣдко сопровождается чудесными видѣніями... Такъ было во Франціи въ пору крайняго ея униженія, когда бѣдная пастушка Жанна Д'Аркъ слышала „голоса“, призывавшіе ее спасти родину отъ англичанъ. Такъ было и въ Смутные Русскіе годы.*

*Е. Ф. Шмурло — „Исторія Россіи“.*

Сегодня православный Новый Годъ. Мы сидимъ съ пріятелемъ на службѣ въ одной изъ канцелярій и, поздравивши другъ друга, пожелавши всяческаго счастья въ наступающемъ новолѣтіи, промолчавъ при этомъ о нашихъ дѣйствительныхъ, затаенныхъ и самыхъ горячихъ нашихъ желаніяхъ, какъ то глубоко задумались.

Работы какъ то въ этотъ день было мало и мы съ ней не торопились.

Мнѣ пришло въ голову рассказать ему свой сонъ, который я видѣлъ этой ночью. Это былъ какой то кошмаръ, который досужія бабушки истолковали бы какъ предвѣстникъ богатства.

— Да, — сказалъ мнѣ мой сослуживецъ, — конечно, все это пустяки — работа подсознанія. Замѣтьте, всѣ или, вѣрнѣе, почти всѣ наши сны отличаются безсвязностью, перескоками съ одной картины на другую — это калейдоскопъ подсознательнаго воображенія. Но бываютъ, очень рѣдко, можетъ быть, разъ въ жизни, сны, такіе сны, которые, я боюсь, что вы меня заподозрите въ суевѣріи, но я бы сказалъ, вѣщіе, и такой сонъ я видѣлъ однажды.

Меня заинтересовалъ этотъ сонъ и я попросилъ моего пріятеля-морняка рассказать его.

Послѣ нѣкотораго колебанія и предупрежденія, чтобы я не сдѣлалъ изъ послѣдующаго разсказа вывода, что то, что я услышу сейчасъ, служить ему основаніемъ предполагать, что ему дѣйствительно предназначена та роль, которая ему приснилась, и что онъ не прибавитъ и не убавитъ изъ сна ни одной черточки, онъ началъ свой разсказъ.

— Такъ вотъ-съ, видѣлъ я сонъ, что стою я на низкомъ берегу р. Невы въ Петербургѣ. Холодно. Одѣтъ я въ свое теплое форменное морское пальто. Слѣва отъ меня смутно вырисовываются очертанія верфи, а въ ея продолженіи нѣсколько яснѣе видна спускающаяся въ воду дорога-спускъ, по которому спускаются новопостроенные корабли въ воду. Противоположнаго берега не видно. Свѣжій вѣтеръ, штормовой, дуетъ

съ моря и гонить противъ теченія грязно-желтые валы съ бѣло-желтыми барашками. Небо заволочено темными, низко нависшими свинцовыми тучами. Это западный штормъ, какой часто бываетъ, особенно осенью, въ Петербургѣ, и который приноситъ съ собой наводненія и бѣдствія. Я знаю, что сейчасъ должны спустить съ этой верфи новый крейсеръ, и думаю: какъ это опасно спускать въ такую погоду — все можетъ случиться — развернетъ вѣтромъ корабль не во время и пойдетъ не по заданному направленію, куда нибудь ударить или застрянеть на спускъ! Вдругъ вижу, какъ то тоже смутно, какъ мимо меня мелькаетъ корпусъ крейсера, безшумно скользящаго въ воду. Не слышно ни обычнаго гимна, ни криковъ ура. Онъ грязно-краснаго цвѣта, т. е. выкрашенъ сурикомъ, и вдругъ, на мое безконечно горестное удивленіе, корабль не всплываетъ, а тутъ же зарывается кормой въ грязно-желтыя бушующія волны, и, не успѣваю я опомниться отъ ужаса, какъ онъ тонетъ совсѣмъ. Но вотъ, вскорѣ я замѣчаю верхнюю часть фокъ-мачты и край передней трубы торчащими изъ воды. Я въ страшномъ огорченіи и думаю — но его надо же вытащить изъ воды, надо спасти корабль! И вотъ, вдругъ еще черезъ нѣкоторое время я замѣчаю, что откуда то изъ воды виденъ повисшій съ большой слабиной толстый перлинь, повидимому, завязанный не то за мачту, не то за носъ корабля. Перлинь провисъ и тянется въ водѣ. Но вотъ я нахожу его продолженіе на берегу, и теперь я весь ухожу въ одно желаніе — въ одинъ порывъ — вытащить корабль за этотъ перлинь. Я хватаюсь за него — онъ мокрый, грубый и тяжелый. Оборачиваюсь назадъ и зову всѣхъ, кто только попадаетъ на глаза, пристать на перлинь, и не вижу ни одного знакомаго лица, ни одного матроса, ни одного офицера, а все какіе то простые русскіе мужики и никогда не виданные русскіе люди. Всѣ они располагаются вдоль по этому огромному перлиню вглубь берега, держатъ его на рукахъ и натягиваютъ его. Ни конца этого перлиня, ни конца людей не видно. Я ближе всѣхъ къ водѣ и самъ тяну перлинь и кричу: «Нажми, ребята!», «нажимай изо всѣхъ силъ!». И вотъ, къ моей неописуемой радости, народъ дружно дернулъ, что есть силъ, и корабль точно вынырнулъ изъ воды — всплылъ сразу весь. Я вижу, какъ съ него сбѣгають широкіе грязные потоки воды съ палубы, съ мостиковъ и съ крышъ недостроенныхъ рубокъ. Флага на немъ нѣтъ. Корабль спасенъ. Люди тянутъ за его перлинь, закрѣпленный на носу, онъ быстро самъ разворачивается носомъ противъ волны и вѣтра и его прижимаетъ бортомъ къ берегу. Это былъ крейсеръ «Россія». Теперь я въ страшномъ волненіи и радости сообщаяю, что надо, не теряя ни минуты, отлить изъ него воду, хотя уже опасности нѣтъ — онъ не потонетъ больше, такъ какъ

онъ на мели. Но кто же мнѣ поможетъ въ этой работѣ? Я кричу народу: «Несите ведра, отливайте, чѣмъ можете», а самъ думаю — ну, а какъ же дальше то безъ специалистовъ? Но, все же, это уже второстепенное — онъ не потонетъ, спасемъ его до конца, снимемъ съ мели и онъ будетъ плавать. Теперь только отлить воду, только воду отлить! И я все не вижу ни одного знакомаго лица вокругъ меня, и съ этимъ чувствомъ озабоченности о томъ, гдѣ я найду команду и офицеровъ для крейсера и какъ бы сейчасъ, немедленно, отлить изъ него воду, я проснулся. Такъ вотъ-съ, какіе бываютъ сны, — закончилъ мой собесѣдникъ.

— Такъ что же вы думаете по этому поводу? — невольно сорвалось у меня.

— Ищите этотъ перлинь съ Россійскаго Корабля! Онъ тамъ, въ мутной россійской водѣ, въ душахъ русскаго народа и въ душахъ нашихъ, ищите и найдете и приставайте всѣ на этотъ перлинь. Онъ грубый, мокрый, тяжкій этотъ перлинь, и трудно взяться за него, но взяться нужно, всей силой души, все отдать одному усилію и сильно, дружно со всѣмъ народомъ русскимъ потянуть, и — всплыветъ Корабль Россійскій. А тогда «не намъ, не намъ, а имени Твоему»!

Онъ кончилъ. На глазахъ его сверкали слезы глубокой искренности и волненія, а человекъ этотъ выдывалъ виды.

Быть можетъ, я поступилъ нескромно, написавъ эту вещь, но да проститъ мнѣ мой пріятель.

Б. К. —

### Исправленіе.

Статья г.-м. **Н. Ф. Фогель** о кончинѣ отст. к1р. В. А. Шателенъ была набрана съ нѣкоторыми досадными опечатками. Приношу глубокоуважаемому Николаю Федоровичу искреннія извиненія за это упущеніе и прошу читателей журнала внести слѣд. исправленія на стр. 17/225 декабрьскаго номера:

- 1) вмѣсто **Agiancon** — **Briancon**.
- 2) вмѣсто 1881 года, въ началѣ второго абзаца, — 1886 г.
- 3) на 4-й строкѣ второго абзаца вмѣсто «Учр. Морск. Министерства» — «Управл. Морск. Министерствомъ».
- 4) вмѣсто «былъ назначенъ въ распоряженіе» — «былъ назначенъ въ должность».

М. Стахевичъ.

Вице-адмиралъ М. А. Кедровъ, Парижъ.

**«Подводный крейсеръ» кап. 2 ранга Монастырева.**

На морскомъ книжномъ рынкѣ появилась на французскомъ языкѣ очень интересная книжка уже извѣстнаго морского писателя к2р. Н. А. Монастырева «Подводный корабль».

Въ этомъ новомъ трудѣ к2р. Монастыревъ какъ бы полемизируетъ съ «надводниками» и желаетъ доказать, что будущее принадлежитъ подводному кораблю.

И что, если послѣдній пребывалъ до сихъ поръ у военно-морскихъ стратеговъ и тактиковъ въ сравнительномъ небреженіи, то только вслѣдствіе рутины и нѣкоторой инертности и предвзятости военно-морской мысли.

Книжка очень интересно и живо написана и ее слѣдуетъ прочесть каждому морскому офицеру и пораздумать надъ многими вопросами, затронутыми авторомъ «Подводнаго корабля».

Подать именно этотъ совѣтъ и есть цѣль настоящей замѣтки, и книжка к2р. Монастырева заслуживаетъ этого.

Но я не могу вкратцѣ не указать, что я радикально расхожусь съ авторомъ «Подводнаго корабля» въ его нѣсколько оптимистической оцѣнкѣ современнаго подводнаго крейсера и способности послѣдняго замѣнить надводныя суда и даже «царицу морскихъ сраженій» — линейный корабль.

Объ этомъ впрочемъ я подробно писалъ автору еще во время нашей переписки по поводу его труда, когда послѣдній былъ въ черновикѣ, и я не буду здѣсь объ этомъ распространяться.

Я скажу только, что я еще и тогда писалъ автору, что увлеченіе безбронными судами типа вашингтонскихъ крейсеровъ пройдетъ.

Какъ только запахнетъ войной, то сама логика идеи боевого корабля, какъ, главнымъ образомъ, платформы для орудій, вызоветъ снова соревнованіе въ постройкѣ линейныхъ кораблей и еще, можетъ быть, большаго водоизмѣщенія, чѣмъ «Нельсоны», ибо боевая живучесть послѣднихъ совсѣмъ невелика и поэтому нельзя признать послѣднихъ, какъ неизбежный компромиссъ артиллеріи, защиты и хода, вполне удавшимся.

Кап. 2 р. Монастыревъ въ своемъ предисловіи, по моему мнѣнію, поспѣшилъ сказать, что линейные корабли уже отходятъ въ вѣчность.

Здѣсь, какъ мы видимъ, wish is mother of thought.

Его «Подводный корабль» еще не успѣлъ утратить запаха типографской краски, какъ мы слышимъ: что вездѣ принимаются за постройку 35.000-тонныхъ линейныхъ кораблей.

А англійскіе адмиралы даже грозятся и бѣльшимъ водоизмѣщеніемъ, если Лондонская морская конференція не придетъ

къ соглашенію въ количественномъ и качественномъ отноше-  
ніяхъ будущихъ флотовъ.

Теперь я хочу сказать нѣсколько словъ о боевой живучести современныхъ кораблей и отсюда сдѣлать выводъ, хотя бы весьма приближенный о степени вѣроятности шанса на успѣхъ подводнаго крейсера въ артиллерійскомъ состязаніи съ его надводнымъ противникомъ.

Ибо я совсѣмъ не согласенъ съ картиной, полной оптимизма, нарисованной авторомъ «Подводнаго крейсера», когда онъ описываетъ бой послѣдняго съ надводнымъ.

Итакъ, нѣсколько словъ о боевой живучести. Я назвалъ, въ моей перепискѣ съ капитаномъ 2 ранга Монастыревымъ по поводу его труда, коэффициентомъ этой живучести — способность корабля выдержать опредѣленное количество попаданій именно того калибра, который находится на его вооруженіи (вооруженіе такого же его естественнаго соперника) и послѣ которыхъ корабль, если не тонетъ, то все же теряетъ до 80-100% своей боеспособности.

Для вычисленій этихъ коэффициентовъ я воспользовался данными, приведенными Wilson'омъ въ его капитальномъ трудѣ «Броненосцы въ бою» (таблицы числа попаданій и числа выпущенныхъ снарядовъ по кораблямъ).

Читая эти таблицы, можно придти къ заключенію, что какъ въ Русско-Японскую, такъ и въ Великую войны линейный корабль выдерживалъ отъ 20 до 25 попаданій крупнаго калибра (12" и больше), послѣ чего онъ становился небоеспособнымъ. Какъ мы видимъ, боевая живучесть линейныхъ кораблей далеко не высока и корабельнымъ инженерамъ нужно подумать надъ этимъ.

Легкіе крейсера уже лучше — они выдерживали до 40-50 попаданій средняго калибра, имѣющагося у нихъ на вооруженіи. Эскадренные же миноносцы — отъ 10 до 12 снарядовъ 100-120 мм. — 6" калибра.

Очевидно, современное увеличеніе водоизмѣщенія безъ увеличенія калибра пошло не только на увеличеніе хода, но и на повышеніе предѣла боевой живучести.

И, какъ мы видѣли выше, для линейныхъ кораблей оно далеко не лишнее.

Между прочимъ, курьезная вещь: 3%-я вѣроятность попаданія въ бою въ среднемъ подтверждается боевой статистикой Вильсона. А если помножить все количество снарядовъ боевого запаса какого нибудь корабля Великой войны на 3%-ю вѣроятность попаданія, то получимъ снова тотъ же коэффициентъ боевой живучести.

Т. е. корабль долженъ былъ израсходовать весь свой боевой запасъ, чтобы окончательно вывести своего противника



(идентичнаго) изъ строя и самъ оставался безоружнымъ (примѣръ: японцы въ бою 28 іюля).

Отсюда необходимость увеличенія скорости стрѣльбы и количества боевого запаса по сравненію съ противникомъ при одинаковой мѣткости.

Каковъ же коэффициентъ боевой живучести подводнаго крейсера? Я полагаю, что 3-4-5 попаданій 120 мм.—6" калибра съ 12-15% взрывчатой начинки и надежной затяжной трубкой достаточно, чтобы лишить подводный крейсеръ способности погружаться и тѣмъ обратитъ его въ скверный тихоходный надводный крейсеръ со слабымъ вооруженіемъ.

Какъ разъ въ № 156-157 «Часового» есть описаніе гибели германской подводной лодки U56 послѣ боя съ эск. миноносцемъ «Грозовой» у Тана-Фіорда.

Лодка получила 3 попаданія изъ десяти 75 мм. снарядовъ, выпущенныхъ по ней «Грозовымъ» (между прочимъ, 75 мм. снаряды въ 10-12 разъ слабѣе 6"-хъ). Одно изъ этихъ попаданій, было въ балластную систерну. Лодка все же погрузилась; затѣмъ послѣ ухода «Грозового» всплыла, правда, съ трудомъ, прошла въ фіордъ; кое какъ себя заплатала и вышла въ море. Болѣе ее не видѣли. Нѣмцы послѣ войны официально сообщили, что лодка U56 затонула послѣ поврежденій, полученныхъ отъ «Грозового».

Теперь перейдемъ къ бою подводнаго крейсера капитана 2 ранга Монастырева съ его надводнымъ противникомъ.

Подводный крейсеръ всплылъ неожиданно въ 20-25 кабельтовыхъ и на двѣ минуты раньше надводнаго крейсера открылъ огонь изъ 3-хъ 120 мм.—6" орудій и такъ мѣтко, что имѣеть до 25% попаданій въ среднемъ, считая и пристрѣлку (что все же мало вѣроятно съ мокрыми пушками и прицѣлами и волной на низкой палубѣ).

Надводный крейсеръ получилъ уже 15 попаданій (что еще впрочемъ далеко даже до 50% его коэффициента боевой живучести), — и самъ открываетъ огонь изъ 6-ти 6" орудій по подводному крейсеру съ мѣткостью, допустимъ, въ 8 разъ меньшей, т. е. съ 3% вѣроятностью попаданія. За двѣ минуты дальнѣйшаго боя онъ попадетъ въ подводный крейсеръ только  $15 \times \frac{1}{8} \times 2 = 4$  снаряда. Но этого вполне достаточно, чтобы подводный крейсеръ потерялъ почти 80% своей боевой живучести, какъ подводное судно, — шансы на успѣхъ не только сравнялись, но надводный крейсеръ, конечно, закончитъ своего противника или заставитъ его погрузиться. Послѣ чего подводный крейсеръ врядъ ли уже всплыветъ, подобно германской лодкѣ U56, цитированной выше.

Все же книжка к2р. Монастырева интересна и ее слѣдуетъ прочесть.

Вице-адм. М. А. Кедровъ.

Ст. лейт. В. Н. Сахаровъ, Асунсионъ.

Атмосферное электричество и современные воздушные корабли.  
(Продолженіе).

Немедленно же послѣ аваріи «Макона» главнокомандующимъ соединеннымъ с.-ам. 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» ст. лейт. Н. Wiley, который въ своихъ показаніяхъ, пользуясь вахтеннымъ журналомъ и прокладками курсовъ, детально объяснилъ комиссіи 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 деформации или ненормальныхъ напряженій въ металлической конструкціи «Макона». Въ заключеніе онъ указалъ, что для него являются совершенно непонятными причины, вызвавшія разрушеніе кормы ввѣреннаго ему воздушнаго корабля.

Въ дальнѣйшемъ изъ опросовъ остальныхъ свидѣтелей сомнительной кажется и версія, все же по необходимости принятая вполнѣдствіи 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 ст. лейт. Jesse L. Kenworthy высказалъ предположеніе, что причиной аваріи были рулевые штуртросы, запутавшіеся въ слабину 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 комиссіи пришлось отказаться и отъ этого предположенія, такъ какъ всѣ чины команды, а многимъ изъ нихъ пришлось пробыть въ водѣ полчаса до того, какъ ихъ подобрала, заявили единогласно, что не видѣли поврежденій въ оболочкѣ кормы «Макона». Наибольше интереснымъ и важнымъ явились показанія тѣхъ свидѣтелей, которые въ моментъ катастрофы находились въ кормовой части воздушнаго корабля. Особенно въ этомъ отношеніи заслуживаютъ вниманія показанія такелажмейстера W. M. Hammond и старшаго боцманмата R. J. Davis. Первый заявляетъ, что за нѣсколько минутъ до катастрофы, когда на командномъ мостикѣ было замѣчено,

что корабль имѣеть тенденцію приближаться къ берегу и плохо слушается руля, то онъ получилъ приказаніе отправиться на лѣвый горизонтальный стабилизаторъ и осмотрѣть 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 Дэвисъ говоритъ: «Обходя по обыкновенію во время полета отсѣки корабля и наблюдая, все ли тамъ въ порядкѣ, я направился въ кормовую часть къ рамѣ № 17\*), гдѣ находятся растяжки крѣпленія мѣсть 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 прекращались. 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 которой боцманмать рассказываетъ, какъ онъ, выполняя приказанія, полученныя имъ по телефону съ команднаго поста, спускалъ резиновые 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 спасшагося экипажа въ количествѣ восьмидесяти одного человѣка не даютъ возможности точно

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

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 самого стабилизатора, либо мѣсть 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. 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 и 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 аваріи воздушнаго корабля с.-ам. флота «Мако́нъ» считать: неточность расчета передней части верхняго стабилизатора, который, не выдержавъ бокового давленія воздуха, образовавшагося при порывѣ вѣтра, былъ сорванъ, что повлекло за собой поврежденія тамъ отсѣковъ, съ послѣдующимъ прорывомъ газовыхъ камеръ и уменьшеніемъ вслѣдствіе этого подъемной силы корабля, вызвавшимъ въ дальнѣйшемъ паденіе его въ океанъ. Всѣ протори и убытки отнести на счетъ казны. Никого изъ команды корабля не считать отвѣтственнымъ въ происшедшей аваріи».

Насколько такого рода заключеніе дѣйствительно опредѣляетъ истинную причину катастрофы, сказать трудно. Тѣмъ болѣе, что «Мако́нъ» 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 сверхдреднаута была, внѣ всякаго сомнѣнія, первокласснаго качества.

Кромѣ того, необходимо принять во вниманіе, что техника 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 оболочек свободных и привязных аэростатов, которых 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 расчетамъ фирмы Цеппелинъ. Въ 1928 году, по окончаніи постройки громаднѣйшаго элинга, обошедшагося въ два милліона долларовъ (Winfoot. Ohio), было приступлено къ созданію перваго наполняющагося газомъ гелиемъ воздушнаго сверхъ-дреднаута Соединенныхъ Штатовъ «Акронъ\*»). Постройка продолжалась почти три года и 8-го августа 1931 г. воздушный гигантъ, совершивъ свой пробный полетъ, былъ принятъ правительственной комиссіей и зачисленъ въ составъ воздушныхъ силъ сѣв.-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 человекъ, находившихся на борту «Акрона», погибло 73, въ томъ числѣ и начальникъ воздухоплавания флота С.А.Ш. контръ-адмиралъ William L. Moffet. Спаслись — старшій офицеръ ст. лейт. Н. Wiley, будущій командиръ «Макона», и два матроса, подобранные германскимъ пароходомъ „Phoebus“, случайно оказавшемся вблизи мѣста катастрофы.

«Акронъ» вылетѣлъ изъ аэродрома „Lakehurst“ (New Jers.) въ понедѣльникъ 3-го апрѣля 1933 г. 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-восточнѣе маяка „Barnegat“ корабль оказался окруженнымъ со всѣхъ сторонъ грозовыми тучами. Непрерывно сверкали молніи, но вѣтеръ, по словамъ оставшагося въ живыхъ ст. лейт. Н. Wiley, въ тотъ моментъ не былъ очень силенъ. Въ 12 ч. 30 м. ночи, летя приближенно на шестистахъ метрахъ надъ уровнемъ

---

\*) Объемъ 184.000 куб. метр., длина 240 м., діаметръ 40,5 м., мощность 448 HP (8 мот. х 560 HP), скорость 135 кмтр. въ часъ, полезная грузоподъемность 91 тонна.

моря, воздушный корабль внезапно сталъ терять высоту. Энергичнымъ выпускомъ водяного балласта удалось пріостановить 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.

Несмотря на выпускаемый балластъ и на перестановку осей пропеллеровъ въ вертикальное положеніе, чтобы увеличить подъемную силу и тѣмъ пріостановить 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 «Фебуса».

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 комиссіи, заявилъ, что не можетъ понять причину катастрофы, происшедшей такъ быстро и внезапно, что люди какъ бы оцѣпенѣли каждый на своемъ посту.

Не вдаваясь въ подробности картины гибели «Акрона», по существу только лишь рисующей, но не вскрывающей причины происшедшаго, и не разбирая, насколько было возможнымъ для экипажа въ столь краткій срокъ использовать спасательныя средства, перейдемъ къ тому, что было вынесено слѣдственной комиссіей по этому дѣлу, а именно: «считать причиной гибели воздушнаго корабля «Акронъ» весьма сильный нисходящій порывъ вѣтра, который внезапно снизилъ воздушный корабль съ высоты 600 метровъ до 250. Послѣ выпуска балласта и возстановленія подъемной силы, когда «Акронъ» сталъ снова набирать высоту, второй аналогичный порывъ вѣтра, но значительно большій по силѣ, сбросилъ воздушный корабль въ море, гдѣ онъ и погибъ съ потерей семидесяти трехъ человѣческихъ жизней». —

Заканчивая краткое описаніе катастрофы «Акрона» съ вышеприведеннымъ заключеніемъ комиссіи, мы не можемъ согласиться, что это постановленіе дѣйствительно выясняетъ первоисточники причины гибели воздушнаго корабля. Гер-

манскіе «Цеппелины», т. е. воздушные корабли того же самаго типа, прекрасно выдерживали настоящіе ураганы безъ какихъ либо аварій или поврежденій. Цеппелинъ L.Z.127, объемомъ въ 105.000 куб. метр. при своемъ полетѣ изъ Германіи въ С. Америку 11 октября 1928 г., встрѣтилъ на пути столь большой, прямо ураганной силы вѣтеръ, что поступательная скорость корабля временами уменьшалась до 22-25 километровъ въ часъ, вмѣсто нормальныхъ 135. Въ этомъ воздушномъ путешествіи, продолжавшемся 111 ч. 35 м., вмѣсто рассчитанныхъ 75 час., Цеппелинъ такъ качало, что всѣ пассажиры въ количествѣ восемнадцати человекъ, летѣвшихъ на L.Z.127, послѣ своего благополучнаго прибытія въ С. Америку, — категорически отказались вернуться тѣмъ же путемъ въ Германію.

Принятое же указаніе экспертизы въ уже упомянутомъ ранѣе дѣлѣ о гибели «Макона», — что невыполненное усиленіе стабилизаторной части воздушнаго корабля повлекло катастрофу, — является лишь выходомъ изъ затруднительнаго положенія, въ которое попала комиссія, съ одной стороны, не имѣвшая абсолютно никакой возможности опредѣлить дѣйствительную причину катастрофы, а, съ другой — обязанная въ официальномъ порядкѣ все же выяснитъ таковую.

Это явствуетъ уже изъ того, что производство указанныхъ работъ по усилению скрѣпленій стабилизаторовъ должно было быть выполненнымъ, такъ сказать, судовыми средствами, во время стоянки «Макона» въ элингѣ Сенвельской базы, и находилось въ непосредственномъ вѣдѣніи командира корабля, а ни его, ни кого либо изъ офицерскаго состава «Макона», комиссія не нашла отвѣтственнымъ за происшедшее.

Необъяснимые первоисточники странныхъ явленій, происходившихъ съ большинствомъ потерпѣвшихъ аваріи и катастрофы воздушныхъ кораблей, — а ихъ у всѣхъ государствъ за послѣвоенное время погибло восемнадцать, — заставляютъ, отбросивъ малоубѣдительныя официальные заключенія, искать объясненіе въ области совершенно новой, сравнительно мало изслѣдованной, но которая безусловно, по мнѣнію автора, заключаетъ въ себѣ основные факторы, единственно могущіе пролить свѣтъ на причины, вызывающія если не всѣ, то во всякомъ случаѣ многія катастрофы воздушныхъ гигантовъ, — это: атмосферное электричество и его вліяніе на современные воздушные корабли.

(Окончаніе слѣдуетъ).

В. Сахаровъ.

#### Усопшіе.

— Въ концѣ декабря 1935 г. въ Страсбургѣ скончался лейт. В. С. Вуколовъ.

### Новый военно-морской флаг СССР.

Въ серединѣ лѣта прошлаго года въ совѣтскихъ водахъ произошла знаменательная перемѣна. Съ флагштоковъ и стѣнѣхъ совѣтскихъ кораблей исчезли красные флаги съ тощими бѣлыми полосками, расходящимися лучами. А на слѣдующій день большевицкіе корабли разукрасились... бѣлыми простынями, на которыхъ отъ когда то чисто кроваво-краснаго флага революціи осталась лишь робкая красная звѣзда въ ближайшей къ флагштоку половинѣ флага, да тщедушные красные серпъ и молотъ въ другой его половинѣ, а внизу, какъ у стараго вице-адмиральскаго флага, появилась полоска новаго, доселѣ невиданнаго у большевиковъ цвѣта — синяго.

Флагъ въ общемъ получился дикій и несуразный. Но найдутся лица, которыя въ появленіи синей полоски увидятъ подтвержденіе своихъ эволюціонныхъ теорій. Вполнѣ возможно, что у истосковавшихся совѣтскихъ подъяремныхъ людей эта синяя полоска будетъ единственной эмблемой, созвучной съ проснувшимся у нихъ русскимъ національнымъ самосознаніемъ. Но для насъ, офицеровъ Россійскаго Императорскаго Флота, никакая полоска не можетъ замѣнить эмблемы креста.

Не впервые большевики мѣняютъ цвѣта своихъ знаменъ. Сначала это были красные флаги не то съ якоремъ или со звѣздой, которые во всѣхъ портахъ принимали за турецкіе — тогда большевики спохватились и красноту своего флага разжидили паутиной бѣлыхъ лучей. Очевидно, невозможность распознать въ морѣ по этому флагу свои корабли отъ кораблей японскаго флота заставила коммунистовъ пойти на очередную измѣну своему символу и для воспламенѣнія въ груди совѣтскихъ моряковъ болѣе горячихъ чувствъ «совѣтскаго патріотизма» искать новое, болѣе модное сочетаніе цвѣтовъ. Но флагъ — не перчатки, и трудно ожидать, чтобы въ чьемъ нибудь сердцѣ проснулась даже не любовь, а только уваженіе къ флагу, лишённому всякихъ традицій и обреченному такъ же быстро исчезнуть, какъ онъ и появился. Мы глубоко увѣрены, что не успѣетъ совѣтскій подневольный людъ свыкнуться съ новымъ военно-морскимъ флагомъ, какъ произойдетъ дѣйствительно послѣдняя перемѣна и на россійскихъ корабляхъ гордо взовется посѣдѣвшій въ бояхъ и величавый своей простотой славный стягъ съ крестомъ Святого Андрея. Г. А.

### Розыски.

— Ст. лейт. П. А. Тимофѣевъ разыскиваетъ Надежду Павловну Шейковскую и ея дочь — Тамару.

— Лейт. Ник. Влад. Маляревскаго разыскиваетъ к1р. Г. В. Шумовскій.



### Подписчики.

Съ 16 ноября по 25 января на «Морской Журналъ» на 1935 годъ или полгода подписались слѣд. лица: 204) С. А. Воеводскій, Ницца, 205) А. Г. Мирковичъ, Парижъ, 206) К.-К. въ Марсели, 207) К. Д. Сантанѣвъ, Парижъ, 208) М. Ю. Горденевъ, Санъ-Франц., 209) Н. Д. Семеновъ-Тянь-Шанскій, Франція, 210) В. К. Мальшевъ, Бейрутъ, 211-212) Ю. К. Медвѣдевъ, Н. А. Олюнинъ, Гельсинг., 213) Л. М. Кажевниковъ, Данцигъ, 214) А. Н. Альбрандъ, Захле, 215-220) черезъ Э. К. Шульцъ, Ревель, 221) Е. А. Куфтинъ, Ужгородъ, 222) Ф. А. Богуславскій, Франція, 223) П. Н. Бунинъ, Дубровникъ, 224) П. И. Охотинъ, Бѣлградъ, 225-226) В. С. Макаровъ и Г. Н. Таубе, Нью-Йоркъ, 227) Д. Г. Богатыревъ, Хустъ, 228) Г. Я. Торинъ, Брно.

По 25 января на «Морской Журналъ» на 1936 годъ или полгода подписались: 1) А. С. Богдановичъ, Парижъ, 2) Ф. Н. Комаровъ, Марокко, 3) Г. Н. Усаровъ, Алжиръ, 4) Н. П. Васильевъ, Словенско, 5) В. А. Арбузовъ, Пильзенъ, 6-8) Д. В. Никитинъ, Саэттль, 9) Предсѣд. ВМС в.-а. М. А. Кедровъ, Парижъ, 10) В. Н. Давидовичъ-Нащинскій, Софія, 11) К. В. Сантанѣвъ, Парижъ, 12) К. К. Дорошенко, Прага, 13) Н. Д. Семеновъ-Тянь-Шанскій, Парижъ, 14) Н. А. Монастыревъ, Тунисъ, 15) Общество бывш. морск. офицеровъ въ Нью-Йоркъ, 16) Л. М. Кожевниковъ, Данцигъ, 17-22) Н. Ф. Фогель, Е. С. Вилькенъ, Г. В. Вахтинъ, А. А. Папаригопуло, А. А. фонъ Транзе, О. О. Ферсманъ, всѣ Копенгагенъ, 23) Н. Н. Коломейцовъ, Парижъ, 24) баронъ Н. А. Типольтъ, Парижъ, 25) В. Г. Антоновъ, Брюссель, 26) гр. С. Ледоховскій, Варшава, 27) С. И. Чепурновъ, Франція, 28) Ю. Н. Кусковъ, Парижъ, 29) Ф. А. Богуславскій, Франція, 30) А. А. Краевъ, Ява, 31-32) В. В. Загорянскій-Кисель и Ф. В. Загорянскій-Кисель, Сулинъ, 33) С. А. Заушкевичъ, Марокко, 34) И. И. Ирушкинъ, Марокко, 35) В. Н. Тарховъ, Бѣлградъ, 36) Т. Б. Боголюбская-Пономарева, Бѣлградъ, 37 и 38) В. С. Макаровъ и Г. Н. Таубе, Нью-Йоркъ, 39) г. Перабонъ, Парижъ, 40) Ю. В. Соловьевъ, Цирквенице, 41) П. В. Вилькенъ, Веймернъ, 42) И. О. Славинскій, Люцинъ, 43) Б. А. Еремѣвъ, Сайгонъ, 44) Д. Г. Богатыревъ, Хустъ, 45) И. А. Ордовскій, 46-64) черезъ Н. Д. Деменкова: Н. Д. Деменковъ, Б. Н. Степановъ, Б. А. Калиновичъ, А. Н. Шулепниковъ, А. А. Григоренко, Б. Н. Вавиловъ, В. Ф. Смольяновъ, В. Н. Потемкинъ, И. И. Помаскинъ, С. П. Лавровъ, Д. Б. Крейчманъ, П. Н. Лутовиновъ, А. И. Путилинъ, А. А. Башкировъ, В. Н. Бриккъсъ, Г. П. Бѣлянкинъ, всѣ Парижъ, 65-66) Ф. Н. Крузе и П. П. Величковскій, Персія, 67) Морское Собрание въ Парижѣ.

### Письмо въ Редакцію.

Глубокоуважаемый Михаилъ Сергѣевичъ.

Просимъ Васъ помѣстить въ ближайшемъ, по возможности въ январскомъ номерѣ «Морского Журн.» нижеслѣдующее:

Въ номерѣ 96 «Морского Журнала», за декабрь мѣсяцъ 1935 года, появилась замѣтка изъ г. Алжира о празднованіи 6-го ноября. Характеръ этой замѣтки таковъ, что получается впечатлѣніе о какомъ то общемъ, всей Алжирской морской семьи, празднованіи этого дня, что безусловно вводитъ въ заблужденіе прочитавшихъ ее. Формально она соотвѣтствуетъ дѣйствительности, за исключеніемъ нѣкоторыхъ мелочей, по существу же не отражаетъ дѣйствительности: никакого общаго обѣда и празднованія 6-го ноября въ Алжирѣ не было. 6 ноября былъ только товарищескій обѣдъ части Корабельныхъ гардемаринъ и гардемаринъ Морского Корпуса, проживающихъ въ г. Алжирѣ. Офицерская морская семья на этомъ обѣдѣ и празднованіи не участвовала. Офицерами, какъ всегда, была отслужена панихида въ русской церкви св. Андрея Первозваннаго, о которой было своевременно объявлено въ мѣстныхъ газетахъ. На этой панихидѣ ни одинъ корабельный гардемаринъ и гардемаринъ Корпуса не присутствовалъ.

Слѣдовательно, ничего похожего на морскую традицію, связанную съ 6 ноября, не было и, такимъ образомъ, замѣтка, помѣщенная въ 96 номерѣ «Морского Журнала» представляетъ собою явную передержку. Кромѣ того, день 6-го ноября — это продолженіе здѣсь, на чужбинѣ, той старой традиціи, коей носителями естественно являются офицеры, и если молодые люди (имѣющіе, кстати сказать, лишь отдаленную связь съ нашимъ флотомъ) собрались 17 ноября на товарищескій обѣдъ, безъ участія морскихъ офицеровъ, естественныхъ носителей традицій этого флота, то это имъ не даетъ права выступать на страницахъ «Морского Журнала».

Мы же, офицеры, являемся плоть отъ плоти и кровь отъ крови нашего стараго Императорскаго Флота.

Примите увѣренія въ совершенномъ почтеніи и таковой же преданности.

К1р. Гезехусъ, ст. лейт.: М. Максимовичъ, Б. фонъ Бри-  
скорнъ, Г. Болотинъ, лейт.: Г. Максимовичъ, Б. Манохинъ,  
мичм.: Н. Голубевъ, С. Васильевъ.

*Смѣю въразитъ твердую увѣренность, что авторы замѣтки, помѣщенной въ ном. 96 „Морск. Журн.“, не желали никого ввести въ заблужденіе своей замѣткой — они писали объ обѣдѣ, который имѣлъ мѣсто въ дѣйствительности.*

*Столь же твердо увѣренъ, что расхожденіе гг. офицеровъ, подписавшихъ письмо въ Редакцію, съ остальными членами морской семьи — расхожденіе временное и будетъ скоро изжито.*

*Страницы же „Морск. Журнала“ открыты всѣмъ. М. Стахевичъ.*

## О книгахъ и журналахъ.

— Въ апрѣлѣ 1936 года долженъ выйти сотый номеръ «**Морского Журнала**».

Редакція предполагаетъ издать этотъ номеръ въ увеличенномъ размѣрѣ и просить друзей журнала, его подписчиковъ и читателей оказать ей въ этомъ матеріальную поддержку, какъ это было съ номеромъ 60-мъ.

— Вышла и поступила въ продажу книга к2р. Н. А. Мо-настырева «**Подводный корабль**» на французскомъ языкѣ, внесенная въ списокъ книгъ «Русской морской зарубежной библиотеки» подъ номеромъ 35-мъ. Книга стоитъ 7 фр. фр.; выписывать ее можно у автора по адресу: M-r N. A. Monasterev, Villa Java, Monastir, Tunisie.

— Въ 1935 г. въ Парижѣ вышла книга б. преподавателя Морского Корпуса въ Бизертѣ Н. Н. Кноррина подъ названіемъ — «**Сфаятъ**». Въ предисловіи авторъ пишетъ о Морскомъ Корпусѣ: «Тамъ было и плохое и хорошее. Я здѣсь намѣренно остановился только на второмъ...» И за это мы не можемъ не выразить автору самой живѣйшей благодарности.

Книга войдетъ въ списокъ книгъ «Русской морской зарубежной библиотеки» подъ номеромъ 39-мъ.

Стоитъ она 10 фр. фр.; выписывать ее можно черезъ Редакцію «Морского Журнала».

— Вышелъ № 4-5 «**Вахтеннаго Журнала**», издаваемого Каютъ-Компаніей въ Санъ-Франциско. Какъ и предыдущіе номера, этотъ выпускъ заключаетъ въ себѣ много интереснаго и разнообразнаго матеріала. Рядъ статей принадлежит перу предсѣдателя М. Ю. Горденева.

— Вышелъ № 1 отъ 1 января 1936 г. «**Бюллетеня О-ва б. Русскихъ Морск. Офицеровъ въ Америкѣ**», изъ котораго перепечатываемъ нѣкоторыя свѣдѣнія:

—Отлично исполненныя репродукціи карты «Открытій Русскихъ Мореплавателей въ Тихомъ Океанѣ» можно заказать въ Правленіи Общества: 200 West 89 Str. New-York.

На карту нанесено не менѣе 58 русскихъ открытій, съ русскими названіями, которыя, по словамъ составителя, постепенно исчезаютъ на современныхъ картахъ и замѣняются иностранными названіями.

Стоимость: размѣромъ 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub>' за 1долл. 25 с., размѣромъ 2.0 за 50 с., плюсъ стоимость пересылки. Заказы надлежитъ направлять непосредственно по адресу: Biggart Solar Print, 26 East 4 St. New York City. Phone GRamercy 7—7319.

### Нужна помощь.

Кто изъ моряковъ не знаетъ имени мичмана Александра Александровича Гефтера, радовавшаго насъ своими высокохудожественными рассказами изъ морской жизни, при чтеніи которыхъ такъ сильно бились наши сердца.

Въ срединѣ декабря изъ Парижа вдругъ пришла неожиданная печальная вѣсть: у А. А. открылся туберкулезъ и требовались срочныя мѣры для спасенія его жизни.

А. А. долженъ былъ покинуть Парижъ. Нужны средства. Къ тѣмъ морякамъ, которые имѣютъ возможность придти на помощь своему собрату, я обращаю свою просьбу: не стѣсняясь размѣромъ суммы, пошлите ее ст. лейт. Ник. Дмитр. Деменкову, съ указаніемъ назначенія суммы, по адресу: Парижъ 15; I, Square Th. Judlin.

Этимъ вы сдѣлаете доброе дѣло.

**М. Стахевичъ.**

### Посто-телеграмма редактору «М. Ж.» М. С. Стахевичу.

По случаю исполнившагося 25-лѣтія со дня производства въ первый офицерскій чинъ, мы, проживающіе въ Парижѣ, представители 1-го и 2-го выпусковъ 1910 года изъ Морского Корпуса, — вознеся горячія молитвы Господу Богу о скорѣйшемъ возвращеніи на Родину и о ниспосланіи многихъ лѣтъ нынѣ здравствующимъ Вождямъ Флота, начальствующимъ и учившимъ насъ въ Морскомъ Корпусѣ, — собравшись въ Морскомъ Собраніи за скромной товарищеской трапезой въ молитвенномъ благоговѣніи, встаемъ и почитаемъ свѣтлую память Державнаго Вождя Флота Государя Императора Николая Александровича, Его Августѣйшей Семьи, всѣхъ товарищей по выпуску за Вѣру, Царя и Отечество на полѣ брани животъ свой положившихъ, въ смутѣ россійской убіенныхъ и въ мирѣ скончавшихся. Высоко поднимаемъ бокалы и горячо привѣтствуемъ съ нашими наилучшими пожеланіями всѣхъ нашихъ дорогихъ глубокоуважаемыхъ адмираловъ, старшихъ начальниковъ и товарищей-однокашниковъ, разбросанныхъ по всему міру.

Отъ всей души благодаримъ «Морской Журналь» за особо дружеское къ намъ вниманіе и его неутомимому редактору — милѣйшему Михаилу Сергѣевичу шлемъ горячій привѣтъ и искреннія пожеланія полного здоровья и силъ, чтобы довести наше единственное «связующее звено» до радостнаго для всѣхъ насъ дня — возвращенія на Родину.

**Г. Мусатовъ, А. Мирковичъ, И. Помаскинъ,**

**Вл. Молоховецъ, Л. Селезневъ, А. Шмидтъ, Н. Деменковъ.**