

МОРСКОЙ



Вице-адмиралъ С. Н. Ворожейкинъ.

ЖУРНÁЛЪ

ЕЖЕМЪСЯЧНИКЪ. ИЗДАНИЕ КАЮТЪ-КОМПАНИИ ВЪ ПРАГѢ.

Годовая подписка — 2 ам. долл. Цѣна отдѣльн. номера — 20 центовъ.

Сентябрь 1936 г.

№ 105 (9).

IX годъ изданія.

Содержание: В.-а. С. Н. Ворожейкинъ. Клр. графъ П. Ф. Келлеръ — По поводу статьи к.-а. А. Д. Бубнова „Основы Русской морской политики“. К.-а. А. Д. Бубновъ — Отвѣтъ графу П. Ф. Келлеру. Мичм. В. Л. Богдановичъ — Подводный флотъ Германіи. Фл. г.-л. В. М. Линденъ — По поводу плаванія двухъ пароходовъ-гигантовъ. Кап. Н. М. Шугуровъ — Будапештъ — морской портъ. Изъ жизни морск. орг-цій. О кн., журн. и газ.

Выпуску 1886 года.

29 сентября ст. ст. исполнится 50 лѣтъ со дня производствъ въ мичманы выпускъ изъ Морского Училища 1886 года.

Представителей этого выпуска глубокоуважаемыхъ Сергея Николаевича ВОРОЖЕЙКИНА, Петра Ивановича ПАТТОНЪ-ФАНТОНЪ-ДЕ-ВЕРРАЙОНА и Александра Леонтьевича ЛЯТОШИНСКАГО Редакція журнала еще разъ проситъ принять самыя сердечныя поздравленія съ знаменательнымъ юбилеемъ и наилучшія пожеланія.

Вице-адмиралъ С. Н. Ворожейкинъ.

Сергѣй Николаевичъ родился 19 января 1867 года; 12-го сентября 1880 г. поступилъ въ младшій приготовительный классъ Морского Училища. Первое плаваніе, не обязательное, совершилъ на тендерѣ «Кадетъ» въ 1882 году.

Во время пребыванія въ Училищѣ плавалъ на парусныхъ корветахъ «Гилякъ» и «Бояринъ», винтовыхъ корветахъ «Баянъ» и «Аскольдъ», парусной яхтѣ «Забава», тендерахъ «Горлица» и «Малютка», кан. лодкѣ «Отливъ» и описной баржѣ.

29 сентября 1886 г. произведенъ въ мичманы съ зачислениемъ въ 8-й флотский экипажъ въ Петербургъ, где особенно выдѣлился знаніемъ строевой службы. Плавалъ на тендерѣ «Горлица» въ отрядѣ Морского Училища и въ промѣрѣ Онежскаго озера. 29 сентября 1888 г. назначенъ въ перемѣнныи составъ Морской Уч. Стр. Команды въ Ораніенбаумѣ, по окончаніи коей 16 августа 1889 года былъ оставленъ при командѣ и. д. пом. нач-ка Команды, какъ выдающійся строевой офицеръ, стрѣлокъ, гимнастъ и фехтовальщикъ. По штатамъ Команды должность эта полагалась въ чинѣ старшаго лейтенанта.

Въ маѣ 1892 г., послѣ введенія Морского Ценза, былъ назначенъ въ плаваніе на крейсеръ «Азія», яхту Вел. Князя Генераль-Адмирала, а осенью на уч. кор. — крейсеръ 1 ранга «Генераль-Адмиралъ» въ плаваніе съ учебнымъ отрядомъ квартирмейстеровъ, смѣннымъ начальникомъ и вахтеннымъ офицеромъ въ заграничное плаваніе въ Атлантическій океанъ. По положенію обѣ учебномъ корабль и морскомъ цензѣ офицеры учебнаго корабля должны были меняться каждые два года, онъ же по особому ходатайству командировъ проплавалъ на «Генераль-Адмиралъ» пять лѣтъ и годъ на смѣнившемъ его «Герцогъ Эдинбургскому», три года смѣннымъ и три года вахтеннымъ начальникомъ, причемъ, будучи третій годъ смѣннымъ начальникомъ, исполнялъ обязанности вахт. начальника.

28 марта 1893 года произведенъ въ лейтенанты. Въ 1898 году поступилъ въ Офицерскій Арт. Классъ, по окончаніи коего въ 1899 году назначенъ старшимъ арт. офицеромъ крейсера «Свѣтлана» и преподавателемъ класса гальванеровъ. Въ 1900 г. избранъ въ Совѣтъ Посредниковъ; завѣдывалъ артиллеріей судовъ, не имѣвшихъ ст. арт. офицеровъ: «Европа», «Африка», «Лейт. Ильинъ» и «Взрывъ».

Въ 1901 г. награжденъ орденомъ Почетнаго Легіона Кав. Креста.

Въ 1903 г. по своему желанію назначенъ ст. арт. офицеромъ и завѣдующимъ обученіемъ ученик. стр. кв. на уч. кораблѣ «Генералъ-Адмиралъ» въ плаваніе въ Бразилію. По возвращеніи въ 1904 г. 28 марта произведенъ въ капитаны 2-го ранга за отличіе и назначенъ ст. арт. офицеромъ «Генералъ-Адмирала». Въ 1904 г. временно командовалъ мин. № 219 при пристрѣльной станціи и минн. крейс. «Воевода». 1 іюня 1904 года назначенъ старшимъ офиц. «Герцога Эдинбургскаго».

Осенью 1905 г. по окончаніи плаванія въ Уч. Арт. Отряда ушелъ въ должности старш. офицера на «Герцогъ Эдинбургскому» въ учебное плаваніе съ учен. Стр. Кв. въ Атлантическій океанъ. Это было послѣднее плаваніе уч. корабля подъ парусами черезъ океанъ въ Вестъ-Индію.

17 мая 1906 г. назначенъ въ очередь командиромъ уч. судна «Крейсеръ» съ будущими учениками строевыхъ квартирмейстеровъ. Большую часть этого плаванія провелъ въ Либавѣ, гдѣ крейсеръ несъ охрану порта въ тревожное время. На «Крейсерѣ» было его послѣднее парусное плаваніе въ Балтійскомъ морѣ. За время плаваній на уч. корабляхъ было пройдено подъ парусами около 72 тысячъ миль. 18 октября 1906 г. командированъ въ Петербургъ, оставаясь командиромъ «Крейсера» съ командой инструкторовъ, гдѣ завѣдывалъ сначала ихъ подготовкой, а затѣмъ и вновь учрежденнымъ отдельнымъ отрядомъ молодыхъ матросовъ въ Петербургѣ въ Галерной Гавани. Блестяще поставилъ обученіе при особо тяжелыхъ условіяхъ послѣ Выборгскаго воззванія. Отряды были подчинены командиру 1-го арм. корпуса, который отмѣчалъ образцовую постановку дѣла.

7 мая 1907 г. назначенъ командиромъ лин. крейсера «Трухменецъ», переименованнаго затѣмъ въ эск. миноносецъ «Туркменецъ Ставропольскій» въ 1-й минной дивизіи, которой командовалъ Н. О. ф. Эссенъ. Въ 1907 г. и 1908 г. имѣлъ счастье состоять въ охранѣ Ихъ Величествъ при плаваніи въ Финляндскихъ шхерахъ, для коей цѣли были избраны особо надежныя суда. Осенью 1909 г. назначенъ начальникомъ 1-го дивизіона той же дивизіи, коей командовалъ Св. Князь А. А. Ливенъ. 16 февраля 1909 г. получилъ орденъ Почетнаго Ле-

гіона . офиц. креста. 18 апрѣля 1910 г. произведенъ за отличіе въ капитаны 1 ранга; 9 сентября 1911 г. назначенъ командиромъ крейсера 1 р. «Богатырь». 5 августа 1912 г. С. Н. получаетъ въ командование брон. крейсеръ «Россія», назначенный для плаванія въ Атлантическомъ океанѣ съ Уч. Стр. Унт. Оф. и школой юнговъ.

Въ вознагражденіе за плаванія (230 м-цевъ плаванія), 3 августа 1914 г. С. Н. былъ назначенъ, какъ будущій директоръ, предсѣдателемъ Строительной Комиссіи по постройкѣ зданій Морского Кадетскаго Корпуса въ Севастополь, а 18-го февраля 1916 г. его директоромъ.

30 іюля 1916 г. к1р. Ворожейкинъ произведенъ въ контр-адмиралы за отличіе.

При эвакуації Крыма к.-а. Ворожейкину удалось вывезти изъ Севастополя весь Морской Корпусъ. 6 ноября 1920 г. Морской Корпусъ провелъ на лин. кор. «Генераль Алексѣевъ» безъ всякихъ празднествъ... Затѣмъ Бизерта... Но к.-а. Ворожейкинъ замѣненъ на посту директора Корпуса в.-адмираломъ В. А. Герасимовымъ и находится не у дѣлъ. Въ Бизерть для своего существованія С. Н. пришлось разводить кроликовъ и козъ, торговать молокомъ, наблюдать за приведеніемъ въ порядокъ англійскаго военнаго кладбища, наблюдать и быть отмѣтчикомъ отъ стр. о-ва «Ллойдъ» при разгрузкѣ съ разбитаго въ 30 миляхъ отъ Бизерты американскаго парохода «Стормъ-Кингъ». С. Н. служилъ въ Travaux Public, а затѣмъ съ 1927 г. — въ Travaux Maritimes, гдѣ служить и сейчасъ.

С. Н. занимаетъ въ Бизерть исключительное положеніе: съ одной стороны, онъ простой служащий конторы, съ другой — онъ русскій адмиралъ, кавалеръ ордена Почетнаго Легіона.

Французскія власти, какъ военные, такъ и гражданскія, съ нимъ очень считаются, признаютъ адмирала за старшину русской колоніи и оказываютъ ему всяческое вниманіе. На всѣхъ церемоніяхъ и офиціальныхъ представленіяхъ адмиралъ С. Н. Ворожейкинъ приглашается присутствовать съ консульскимъ корпусомъ.

Въ настоящее время С. Н. состоить почетнымъ предсѣдателемъ О-ва защиты моральныхъ и материальныхъ интересовъ русскихъ бѣженцевъ въ Бизерть и предсѣдателемъ Комитета по постройкѣ Церкви-Памятника русской эскадрѣ въ Бизерть.

13 октября 1935 г. С. Н. Ворожейкинъ приказомъ по Имп. Арміи и Флоту былъ произведенъ въ вице-адмиралы.

Кап. 1 ранга графъ П. Ф. Келлеръ, Бухарестъ.

По поводу статьи к.-а. А. Д. Бубнова
«Основы Русской морской политики».

Морская политика, какъ часть общей политики государства, опредѣляется не только экономическими требованіями и географическимъ положеніемъ государства, но еще въ большей мѣрѣ его духовно-культурными потребностями, въ стремлениі къ достиженію національного идеала.

Россія искони стремилась къ овладѣнію Царьградомъ, а Достоевскій полагалъ, что это овладѣніе является такъ сказать, національной задачей Россіи и должно быть совершено подъ знакомъ Православія и подъ руководствомъ Самодержавнаго Царя. Онъ считалъ, что эта національная задача Россіи является какъ бы тѣмъ идеаломъ, которымъ опредѣляется самое существованіе ея; съ потерей этого идеала, по его мнѣнію, перестанетъ существовать и Россія.

Однако, самъ же Достоевскій оговаривается, что онъ не знаетъ, будетъ ли или нѣтъ этотъ идеалъ когда либо достигнуть, важно, чтобы Россія стремилась къ его достиженію.

Вполнѣ ясно, что при этомъ Достоевскій ни одной минуты не думалъ о коммерческой сторонѣ предпріятія. Если и передъ послѣдней войной нельзя было совершенно предвидѣть срока возможнаго осуществленія завладѣнія нами проливами и все было предоставлено случаю, то нынѣ, при несомнѣнномъ ухудшеніи политической обстановки, благопріятное разрѣшеніе для насъ вопроса о проливахъ посредствомъ овладѣнія ими является лишь отдаленной мечтой.

Задачей Россіи является постоянно помнить о своемъ идеалѣ и готовиться не упустить случая для его достиженія.

Для рѣшенія столь крупной задачи Россія должна быть сильна не только материально, но главнымъ образомъ духовно. Въ послѣднюю войну материально обеспечить Россію въ концѣ концовъ удалось, духовно же она не выдержала и все дѣло провалилось — подвернувшись случай былъ упущенъ.

Духовная сила можетъ быть укреплена и развита лишь общениемъ съ культурно родственными народами. Петръ Великій рубилъ окно въ Европу не такъ для материального общенія, какъ именно для культурнаго.

Я не вѣрю, чтобы культурное общеніе съ народами Средиземнаго моря могло бы намъ что либо дать — ихъ духовная культура намъ чужда.

Культура, развившая Московское Царство въ мировую Имперію, — культура сѣверной Европы, это культура варяговъ, германцевъ и кельтовъ. Стоитъ обратить вниманіе на нашу литературу, чтобы найти въ ней по духу много общаго съ лите-

ратурой съверныхъ народовъ и ровно ничего схожаго съ народами средиземноморского бассейна.

Сейчасъ Россія отрѣзана отъ непосредственнаго общенія съ съверной Европой; одинъ Петроградъ даже не форточка, и ежели это положеніе зафиксируется, то Россіи грозить опасность задохнуться культурно и быть вернутой ко временамъ Московскаго Царства, уже безъ всякой надежды разрѣшить вопросъ о проливахъ.

Что же произошло бы, ежели бы двери въ Балтійское море были бы замѣнены дверьми въ Эгейское? (вѣдь именно это рекомендуется въ своей талантливой статьѣ А. Д. Бубновъ, хотя, судя по настоящей военно-политической обстановкѣ Россіи несравненно легче восстановить свои владѣнія на Балтійскомъ морѣ, нежели мечтать о захватѣ проливовъ).

Отрѣзанная отъ своей культурной семьи, подвергшись разлагающему вліянію на съверные народы греко-латинской культуры, она культурно несомнѣнно обратилась бы вспять. Надо полагать, что болѣе дѣятельная вѣтвь (великорусская) русскаго народа съ этимъ положеніемъ не примирилась бы и вѣроятно Съверъ съ прилегающими къ нему областями отдался бы отъ новой Византіи. Въ прошломъ столѣтии мы могли наблюдать подобный процессъ въ средней Европѣ, когда нѣмецкіе Великороссы — Пруссаки — вышли изъ объединенія съ Австріей, увлекши за собою большинство нѣмецкихъ государствъ. Такъ же, какъ объединеніе Германіи съ Австріей возможно и жизненно лишь при главенствѣ Пруссіи, такъ и владѣніе Царьградомъ и бассейномъ Мраморного моря и процвѣтаніе при этомъ Россіи возможно лишь при управлениі съ Съвера; Съверъ же окажется способнымъ къ такому управлению, лишь удержавшись на пути, указанномъ предками (призывъ варяговъ) и Петромъ Великимъ, т. е. въ тѣсномъ культурномъ общеніи съ съверной Европой.

Что касается положенія на Черномъ и Балтійскомъ моряхъ съ точки зрѣнія чисто торговыхъ сообщеній, то до войны обстановка на нихъ была въ общемъ болѣе или менѣе одинакова: торговля шла изъ нашихъ портовъ и пути ея пролегали черезъ проливы, находившіеся въ чужихъ рукахъ. Въ мирное время съ точки зрѣнія коммерческой это обстоятельство никакихъ особыхъ неудобствъ въ общемъ не вызывало и не имѣть можетъ быть оправдано стремленіе къ захвату южныхъ проливовъ — дѣла громадной трудности и срока выполненія коего ни намѣтить, ни предвидѣть нельзя. Послѣ войны положеніе на Черномъ морѣ осталось тѣмъ же (можетъ быть, даже новый режимъ пользованія проливами упростился), на Балтійскомъ же морѣ обстановка кореннымъ образомъ измѣнилась — Россія потеряла почти всѣ свои порты и почти все свое побережье;

я не могу согласиться съ тѣмъ, что Балтійскіе порты могутъ быть замѣнены Мурманскими: послѣдніе слишкомъ удалены отъ населенныхъ мѣстностей Имперіи, чтобы торговля черезъ нихъ могла быть выгодна — она все равно пойдетъ черезъ Балтійскіе порты, вопросъ только въ томъ, будутъ ли послѣдніе въ своихъ рукахъ или чужихъ.

Резюмируя сказанное, я полагаю, что первой задачей національной власти въ Россіи должно быть возвращеніе въ лоно Имперіи Балтійскаго побережья и возстановленіе морской силы на Балтійскомъ морѣ.

На Черномъ морѣ въ первое время морская сила должна быть только такой, чтобы внушать спасительный страхъ туркамъ.

П. Келлеръ.

Контръ-адмираль А. Д. Бубновъ, Дубровникъ.

Отвѣтъ графу П. Келлеру.

Расхожденіе графа П. Келлера со мной во взглядахъ на основы Русской морской политики привело его къ заключенію о необходимости отдать предпочтеніе Балтійской проблемѣ надъ Черноморской.

Свои разсужденія, приведшія его къ этому заключенію, мой дорогой оппонентъ основываетъ на предпосылкахъ абстрактнаго характера «о потребности духовно-культурнаго общенія Россіи съ сѣверными народами», тогда какъ мои разсужденія, приведшія меня къ заключенію о преимуществѣ Черноморской проблемы, основываются на предпосылкахъ совершенно реальнаго характера изъ области географической и политико-экономической, каковыя лишь и могутъ въ настоящее время служить основаніемъ здравой и разумной національной вѣнчаной политики. Нынѣ для духовно-культурнаго общенія съ кѣмъ бы то ни было нѣть никакой необходимости «прорубать гдѣ бы то ни было и куда бы то ни было окна»; это общеніе значительно быстрѣе,полнѣе и лучше осуществляется при помощи радио, авиаціи, печати и обширной литературы; «прорубать окна» нужно было во времена Петра Великаго, потому что тогда этихъ усовершенствованныхъ «агентовъ» культурнаго общенія между народами не существовало, и корабль, вслѣдствіе почти полнаго отсутствія сухопутныхъ путей, являлся лучшимъ «агентомъ» этого общенія. Поэтому для установленія столь дорогого моему другу духовно-культурнаго общенія съ сѣверными народами нѣть нынѣ никакой необходимости «копья ломать», «окна прорубать», а тѣмъ болѣе вступать въ совершенно непосильную для Россіи борьбу за господство на Балтійскомъ морѣ.

А въ томъ, что эта борьба будетъ для будущей національной Россіи, ослабленной и разоренной большевизмомъ, въ теченіе долгаго ряда лѣтъ непосильной, сомнѣнія быть не можетъ. Мнѣ думается, что теперь, послѣ Нюренбергскаго конгресса, всякому ясно, что всѣ вождѣленія германскаго народа направлены на Востокъ; **непремѣннымъ** условіемъ осуществленія этихъ вождѣленій, — какъ впрочемъ сіе германская военно-политическая подготовка и показываетъ, — является господство надъ Балтійскимъ моремъ. Поэтому всякая попытка Россіи вступить въ борьбу за господство на Балтійскомъ морѣ неминуемо приведетъ ее къ войнѣ съ Германіей, каковую она выдержать, не оправившись въ полной мѣрѣ послѣ большевизма, не сможетъ. Разумная политика требуетъ, чтобы Россія въ теченіе ряда лѣтъ послѣ избавленія ея отъ большевизма, сохранила добрососѣдскія отношенія съ Германіей и набиралась силъ; попытки же рекомендуемаго моимъ оппонентомъ «насильственнаго» духовно-культурнаго общенія съ сѣверными народами приведутъ лишь къ тому, что Россія будетъ окончательно расчленена и вернется къ временамъ удѣльныхъ княжествъ. Ибо нельзя упускать изъ вида, что уже само избавленіе отъ большевизма обойдется русскому народу не дешево, и, Богъ вѣдаетъ, въ какихъ географическихъ границахъ окажется Россія послѣ крушениія большевизма; поэтому придется особенно бережно и осторожно охранять Россію въ теченіе долгихъ лѣтъ отъ какихъ либо опасныхъ вѣщне-политическихъ начинаній.

Однако, далеко не эти только соображенія, и даже не реальные требованія вѣшней торговли, а тѣмъ болѣе какія бы то ни было агрессивныя стремленія, вродѣ «водруженія креста на св. Софії», — каковыя, кстати сказать, являются лишь идеологической «маскировкой» реальныхъ національно-экономическихъ требованій, — заставляютъ отдать предпочтение Черноморской проблемѣ. Настоятельная необходимость этого предпочтенія основывается на гораздо болѣе важныхъ и, я бы сказалъ, страшныхъ соображеніяхъ. Чьи только взгляды въ Европѣ не обращались послѣ Великой войны съ жаднымъ вождѣленіемъ на богатѣйшія русскія земли бассейна Чернаго моря, изобилующія нефтью, рудой и хлѣбными злаками; какія только не плелись и не плетутся въ дипломатическихъ канцеляріяхъ европейскихъ державъ интриги, имѣющія цѣлью отторженіе отъ Россіи этихъ земель!?. Между тѣмъ, земли эти являются главнымъ источникомъ государственного богатства Россіи, а слѣдовательно и основой ея моши, вслѣдствіе чего потеря этихъ земель немедленно бы низвела Россію на степень второразряднаго слабаго и бѣднаго государства.

Нынѣ, въ связи съ наступающей борьбой между двумя

громадными блоками державъ, залогомъ коей является вопросъ, быть или не быть нашей цивилизациі, опасность, угрожающая русскимъ землямъ Черноморского бассейна все болѣе и болѣе увеличивается, ибо многія державы, входящія въ составъ этихъ блоковъ, оскудѣваютъ именно въ продуктахъ, коими эти земли изобилуютъ, а безъ этихъ продуктовъ успѣшная борьба для нихъ невозможна. И если Россія въ процессѣ своего избавленія отъ большевиковъ не потеряетъ сразу всего бассейна Чернаго моря, — что было бы для нея самой жестокой и страшной казнью, — каждый русскій долженъ помнить, что прежде всего и важнѣе всего въ будущей разумной политикѣ Россіи должно быть созданіе соотвѣтствующихъ морскихъ вооруженныхъ силъ для надежной защиты Черноморского бассейна.

А. Бубновъ.

— Дорогихъ товарищѣй моихъ по выпускѣ, разсвѣянныхъ волею судьбы, сердечно поздравляю съ 50-лѣтіемъ производства въ мичманы. Желаю всѣмъ всякаго благополучія и здоровья на многіе годы и не теряю надежды когда нибудь встрѣтиться. Прошу всѣхъ откликнуться и дать о себѣ вѣсточку.

Сергѣй Ворожейкинъ (Сержъ).

— Книжная торговля „Домъ Книги“ —

(MAISON DU LIVRE ÉTRANGER)

9, RUE DE L'ÉPERON — PARIS - 6^e
R.C. Seine 530.675. Comp. Chèques-Post.: Paris 966-94. Tel. Danton 10-60.

НОВИНКИ:

Р. Гуль — „Джержинскій“ 15 фр.	Н. Гумилевъ „Чужое небо“ 6 фр.
Тэффи — „Вѣдьма“ 18 фр.	Н. Гумилевъ — „Гондла“ 6 фр.
Лукашъ — „Выуга“ 20 фр.	„Якорь“ Альман. поэзіи 15 фр.
Матвѣевъ — „Разбитыя Крылья“ 15 фр.	„Кругъ“ Альманахъ 1-й 15 фр.
Жаботинскій — „Пятеро“ 15 фр.	Ледбітеръ — „Ясновидѣніе“ 15 фр.
Берберова — „Чайковскій“ 24 фр.	А. Шикъ — „Женатый Пушкинъ“ 12 фр.
Унковскій — „Наши Дни“ ром. 18 фр.	Апрѣлевъ — „На Варягѣ“ 12 фр.

На складѣ всѣ зарубежныя и совѣтскія новинки. Большой выборъ довоенныхъ изданій и классиковъ. Подписка на зарубежные и совѣтскіе газеты и журналы.

Требуйте каталоги и бюллетени новинокъ

Мичманъ Владиславъ Л. Богдановичъ, Лондонъ.

Подводный флотъ Германиі.

Таинственность, коей обставлено вооруженіе Германиі на сушѣ и на морѣ, при нескрываемой ею агрессивности, порождаетъ желаніе приподнять эту завѣсу таинственности. Морской корреспондентъ лондонской газеты «Дэйли Телеграфъ» сообщаетъ, — какъ провѣренный фактъ, — что новый подводный флотъ Германиі оборудованъ «специальными двигателями, дающими огромныя преимущества». За неимѣніемъ безусловно достовѣрныхъ свѣдѣній о конструктивныхъ особенностяхъ подводныхъ лодокъ и моторовъ, дѣлаются всякаго рода догадки о вѣроятныхъ техническихъ усовершенствованіяхъ. Морской корреспондентъ названной газеты утверждаетъ, что по свѣдѣніямъ, имѣющимся у него, новыя подводныя лодки оборудованы специальнымъ типомъ двигателя внутренняго сгоранія, работающимъ на смѣси водорода и кислорода. Идея такого мотора не нова, но ея практическое осуществленіе было очень сложно. Если это дѣйствительно теперь осуществлено (а не является простымъ предвидѣніемъ возможныхъ достижений техники при попыткѣ проникнуть въ «секреты Германиі»), то этимъ несомнѣнно достигаются огромныя преимущества.

Еще въ началѣ минувшей войны германское Адмиралтейство озабочено было вопросомъ о двигателяхъ для подводныхъ лодокъ и усиленно производило изысканія и эксперименты съ моторомъ, работающимъ «на водѣ», разлагаемой электродами на составные ея элементы — водородъ и кислородъ. Тогда эти попытки разрѣшить своего рода проблему «перpetтумъ мобиле» успѣхомъ не увѣнчались. Экспериментальная лабораторія Адмиралтейства была разрушена до основанія взрывомъ испытываемаго мотора. Мы слышали, однако, что изобрѣтатель, какимъ то чудомъ сохранившій жизнь при взрывѣ, переселился послѣ войны въ Англію (гдѣ чуть ли не «натурализовался», женившись на англичанкѣ) и продолжалъ свои изысканія и работу въ предоставленной ему тамъ лабораторіи. Нѣкоторое время тому назадъ онъ «демонстрировалъ» автомобиль съ моторомъ, работающимъ «на водѣ», совершивъ поѣздку съ членами Королевскаго Автомобильнаго Клуба въ Лондонѣ, для которыхъ, однако, конструкція мотора осталась тайной. Все, что онъ показалъ, — это наполненіе бака для бензина двумя ведрами чистой воды. Наряду съ недоумѣніемъ и удивленіемъ, существуетъ, однако, и скептицизмъ и осторожность, вызванные вопросомъ, въ какой мѣрѣ въ моторѣ сбалансированы (въ предѣлахъ закона постоянства энергіи) количество энергіи, затрачиваемое на разложеніе воды на ея элементы-газы, и количество энергіи, производимой газами въ работе

въ машинѣ. Если все это не «блефъ», но дѣйствительно «новые моторы» германскихъ подводныхъ лодокъ сконструированы на этомъ принципѣ, то, вѣроятно, такого рода моторы скоро найдутъ примѣненіе и на англійскихъ подводныхъ лодкахъ, хотя англичане по природѣ своей имѣютъ меньшую склонность къ новшествамъ, недостаточно провѣреннымъ опытомъ и на практикѣ.

Наличіемъ такого мотора морской корреспондентъ объясняетъ сравнительно малый размѣръ германскихъ подводныхъ лодокъ. Этотъ новый моторъ будетъ легче по вѣсу, болѣе мощнымъ по силѣ и менѣе громоздкимъ по размѣрамъ. Но самое главное преимущество его заключается въ томъ, что онъ исключаетъ необходимость установки аккумуляторовъ и электродвигателей для плаванія въ погруженномъ состояніи, когда двигатель внутренняго сгоранія обычной конструкціи на нефтепродуктѣ не можетъ работать по недостатку вицѣшняго воздуха, нужного для сжиганія топлива. «Новый моторъ» работаетъ одинаково какъ при надводномъ, такъ и подводномъ плаваніи, и не выбрасываетъ газовъ на поверхность, которые могли бы обнаружить присутствіе и курсъ подводной лодки. Этотъ двигатель работаетъ эластичнѣе и ровнѣе, ибо приближается къ парвой машинѣ. Смѣсь кислорода и водорода въ цилиндрѣ послѣ взрыва по обѣимъ сторонамъ поршня образуетъ паръ, который забортной водой конденсируется опять въ воду. Другое преимущество, предполагаемое отъ примѣненія такихъ моторовъ, въ томъ, что они исключаютъ предѣлы угла, подъ коимъ под-лодка можетъ нырять и подыматься, такъ какъ нѣть батарей на борту, выдѣляющихъ (помимо прочихъ неудобствъ) ядовитые газы. Система нового мотора позволяетъ решать вопросъ снабженія кислородомъ для дыханія въ случаѣ нужды и аварійного погруженія. Подводная лодка при этихъ условіяхъ можетъ оставаться въ погруженномъ состояніи значительно дольше, чѣмъ теперь. Упрощаетъ это новшество и управление судномъ, давая новыя тактическія возможности и увеличивая радіусъ плаванія. (Это, въ свою очередь, выдвигаетъ вопросъ пересмотра тактики и методовъ борьбы съ подводными лодками). Прежняя система двигателей поглощала порою до одной шестой водоизмѣщенія судна; теперь въ новыхъ германскихъ подводныхъ лодкахъ это исключается и тѣмъ самымъ усиливаются другія качества, повышающія боеспособность.

Изъ 32 подводныхъ лодокъ, о наличіи коихъ въ составѣ германского флота достовѣрно известно, 20 имѣютъ водоизмѣщеніе только 250 тоннъ и большинство ихъ, по утвержденію англійского корреспондента, оборудованы именно новымъ моторомъ, который вызываетъ дѣгадки обѣ его техническихъ особенностиахъ, допускающихъ увеличеніе скорости, радиуса дѣй-

ствія и военной моци. Вооружены эти лодки 20-дюймовыми минными аппаратами и пулеметомъ. Каждая такая лодка заканчивалась постройкой въ срокъ менѣе 11 мѣсяцевъ.

Шесть другихъ лодокъ имѣютъ водоизмѣщеніе по 500 тоннъ и шесть по 750 тоннъ. Несмотря на свой сравнительно скромный тоннажъ, онъ способны плавать въ открытыхъ океанахъ. Эти 32 лодки построены по программѣ 1934-35 г.г., а съ того времени, по всей вѣроятности, строятся (если не построены уже) и другія лодки и большаго тоннажа.

Судостроительная программа и дѣятельность Германіи обставлены такимъ секретомъ, что самый пытливый и зоркій глазъ развѣдки проникаетъ въ эти тайны съ большимъ трудомъ. Официально въ составѣ флота имѣется двѣ флотиліи подводныхъ лодокъ (по 12 штукъ въ каждой) и названы онъ: „Weddingen Flotilla“ и „Saltzwedel Flotilla“ — въ память и въ честь подводниковъ, успѣшно дѣйствовавшихъ въ минувшей войнѣ противъ непріятельского англійскаго флота. И то, что сейчасъ имѣется въ наличіи въ составѣ флота, является не столько «вооруженой силой», сколько служить школой для подготовки личнаго состава болѣе мощнаго подводного флота, могущаго сойти со стапелей совершенно неожиданно и въ кратчайшій срокъ.

Владиславъ Богдановичъ.

— Въ дополненіе къ помѣщеннымъ въ «Морск. Журналѣ» за сентябрь 1935 г. № 93-9 свѣдѣніямъ о фотографіяхъ, которыя можно достать у фотографа Marius Bag, avenue Marceau, Toulon-Var, France, сообщается, что у него же имѣются группы и отдельныя сцены, преимущественно относящіяся къ л. к. «Слава» (к-ръ к1р. Н. Н. Коломейцовъ) и кр. «Аскольдъ» (к-ры к1р. С. А. Ивановъ и К. Ф. Кѣтлинскій). Изъ сценъ слѣдуетъ отмѣтить гимнастику, купанье, осмотръ команды, подачу пробы, приемъ рапорта, встрѣчу начальства, группу въ кають-компаниі. Есть снимки миннаго катера, барказа подъ парусами и вѣслами. Кроме того, есть маленькие снимки л. к. «Гангутъ» 1914 г. и кр. «Аскольдъ» въ штурмъ и въ бояхъ подъ Артуромъ и у Дарданелль.

Имѣются также снимки матросскаго франко-руссск. банкета 1893 г. и прибытие Государя Императора на какой то корабль.

ОТЪ ИЗДАТЕЛЯ.

— Очень прошу всю корреспонденцію (простую, заказную и денежную) направлять по мѣсту фактическаго жительства: Žižkova ul. č. 25, Praha-Břevnov, Tchecoslovaquie.

— Въ связи съ неустойчивостью курса французскаго франка, размѣръ подписной платы и стоимость отдельнаго номера «Морскаго Журнала» съ настоящаго выпуска указываются въ американскихъ долларахъ: годовая подписка — 2 ам. долл., цѣна отд. номера — 20 ам. центовъ.

М. Стакевичъ.

Флота генералъ-лейт. В. М. Линденъ, Парижъ.

По поводу плаванія двухъ пароходовъ-гигантовъ.

Въ «Морскомъ Журналѣ» (№ 101-102) была напечатана статья «Состязаніе въ океанѣ», въ которой, между прочимъ, указывалось, что первыя плаванія пароходовъ «Квинъ-Мэри» и «Нормандія» можно считать какъ бы пробными и что преимущество хода того или другого парохода опредѣлится только впослѣдствіи, послѣ нѣсколькихъ рейсовъ изъ Европы въ Америку и обратно. Теперь повидимому этотъ вопросъ разрѣшенъ въ пользу англійского парохода и «Квинъ-Мэри» въ послѣдній рейсъ, закончившійся 31-го августа, отнялъ голубой бантъ отъ «Нормандіи».

Для поясненія этой побѣды, — если только можно употребить такое слово, — слѣдуетъ имѣть въ виду, что пароходъ «Квинъ-Мэри» въ одинъ изъ прежнихъ рейсовъ пришелъ въ Нью-Йоркъ раньше «Нормандіи» на три часа съ минутами, но это не засчиталось въ его пользу, потому что принимается во вниманіе не время перехода изъ порта въ портъ, а наибольшая скорость, достигнутая на протяженіи океана: отъ самой западной оконечности южного берега Англіи — скалы Бишопъ, до плавучаго маяка Амброзъ, противъ устья р. Гудсонъ, въ 30 миляхъ отъ Нью-Йорка.

Это правило установлено было при установлениі приза голубого банта, т. е. вымпела на мачтѣ и серебряной вазы, переходящей къ побѣдителю. Въ описываемомъ рейсѣ «Квинъ-Мэри» прошла это разстояніе (2939 мор. миль) со среднею скоростью 30,63 узла, тогда какъ наибольшая скорость «Нормандіи» составляетъ 30,31. Разница выходитъ почти одна треть узла, т. е. очень незначительная, можно сказать, ничтожная. Выигрышъ въ сутки составить 8 миль, а за все время перехода около 32-34 миль. Иначе сказать, если бы оба парохода шли рядомъ, какъ лошади на скаковомъ полѣ, то «Квинъ-Мэри» пришла бы въ Нью-Йоркъ примѣрно на одинъ часъ ранѣе. Такой выигрышъ не имѣеть никакого значенія въ житейскомъ быту при пересѣченіи Атлантическаго океана во всю его ширину, т. е. свыше 3000 мор. миль, и надо удивляться, что французская пресса подняла такой шумъ по пустому въ сущности поводу, какъ будто владѣніе голубымъ бантомъ составляетъ какой то важный национальный вопросъ. Газеты писали, что будто Лондонъ ликуетъ, вся Англія радуется, а пассажиры «Квинъ-Мэри» считали себя счастливыми, что присутствуютъ при совершенніи **«исторического события»**. До чего мѣжетъ дойти возбужденіе! Превышеніе скорости одного парохода надъ другимъ на одну треть узла принимается за **историческое событие!** Какой примѣръ мелочности въ оцѣнкѣ плаванія судовъ. Подобное движение можно только объяснить психозомъ, кото-

рый теперь, къ сожалѣнію, овладѣлъ людьми въ погонѣ за всякими возможными рекордами.

Пароходы строились не для голубого банта, а для коммерческаго заработка и потеря банта не отзовется никакими вредными послѣдствіями для «Нормандіи», которая завоевала уже себѣ видную репутацію. Публика знаетъ, что это самый изящный и роскошный по внутренней обстановкѣ пароходъ; равно она знаетъ, что «Квинъ-Мэри» не уступаетъ по комфорту французскому пароходу и оба гиганта могутъ мирно работать на своеемъ поприщѣ, не нанося другъ другу ущерба, безъ всякой борьбы, выдумываемой журналистами въ интересахъ своихъ корреспонденцій.

Всѣхъ моряковъ и корабельныхъ инженеровъ интересуетъ, конечно, не голубой бантъ, а совершенство конструкціи того или другого парохода.

Если дѣйствительно вѣрно, что скорость «Квинъ-Мэри» была достигнута избыткомъ въ 40.000 пар. силъ (200.000 пар. силъ противъ 160.000), то пѣбѣда вовсе не на сторонѣ англійскаго парохода, а французскаго, въ смыслѣ огромнаго сбереженія движущей энергіи механизмовъ, значитъ, въ экономіи топлива и расходахъ по эксплуатациі, при чемъ подтвердились бы всѣ выгоды отъ примѣненія на «Нормандіи» новыхъ формъ подводной части, т. е. усовершенствованія ватерлиниі и другихъ частей корпуса парохода, сдѣланныхъ инж. В. И. Юркевичемъ. Къ сожалѣнію, не имѣется до сихъ поръ точныхъ и достовѣрныхъ свѣдѣній о работе машинъ «Квинъ-Мэри», напр., данныхъ, взятыхъ изъ машиннаго журнала парохода. Осторожные и соблюдающіе свои интересы англичане хранять по этой части молчаніе, но слѣдуетъ думать, что скорость п/х «Квинъ-Мэри» едва ли была пріобрѣтена такою дорогою цѣною, т. е. затратою лишнихъ противъ «Нормандіи» 40.000 пар. силъ. По крайней мѣрѣ въ этомъ направленіи имѣются нѣкоторыя косвенныя указанія. Если бы при постройкѣ парохода имѣлась въ виду такая огромная мощность машинъ, то это отразилось бы въ увеличеніи запаса горючаго (мазута), между тѣмъ запасы эти на обоихъ пароходахъ почти одинаковы, около 6.200 тоннъ.

Такимъ образомъ, сравненіе достоинствъ пароходовъ въ смыслѣ ихъ конструкціи остается пока вопросомъ открытымъ.

В. Линденъ.

Представители „Морскаго Журнала“:

во Франціи: ст. лейт. Николай Дмитріевичъ Деменковъ — адресъ: 1, Square Th. Judlin, Paris 15.

въ Югославіи: лейт. Александръ Александровичъ Штромъ — адресъ: Косовска ул., бр. 51; Beograd.

въ Шанхаѣ: мичм. баронъ Алексѣй Павловичъ Медемъ — 808A, rue Lafayette, Shanghai.

Переводъ всѣхъ суммъ, предназначенныхъ „Морскому Журналу“, можетъ производиться черезъ г. г. представителей.

Капитанъ Н. М. Шугуровъ, Новый Садъ.

Будапештъ — морской портъ.

Послѣ посльдней неудачной войны Венгрія не только лишилась своего флота, составлявшаго часть австрійскаго, но и потеряла выходъ къ морю. Немудрено, если это государство, имѣя во главѣ регентомъ адмирала Николая Хорти, неустанно стремится къ морю, но пока лишь добилось нѣкоторыхъ преимуществъ у итальянскихъ береговъ.

Но почему бы не воспользоваться Дунаемъ, какъ международнымъ каналомъ, ведущимъ къ морю, но все-таки имѣющему выходъ во всѣ моря земли!

Вспомнился русскій піонерскій опытъ. Это было лѣтъ 50 тому назадъ. Общество Черноморско-Дунайскаго пароходства, стремясь избавить своихъ клиентовъ отъ излишнихъ расходовъ по перегрузкѣ съ рѣчныхъ пароходовъ на морскіе, построило два парохода «Графъ Игнатьевъ» и «Румынія», которые имѣли помѣщенія всѣхъ трехъ классовъ, принимали на себя грузъ и являлись въ то же время сильными буксирными судами. Пароходы эти могли проходить до пристаней Верхняго Дуная и вмѣстѣ съ тѣмъ свободно совершали рейсы по морю до Одессы, буксируя большія дунайскія баржи. Впослѣдствіи общество это было пріобрѣтено государствомъ и переименовано въ Русско-Дунайское пароходство, которое обзавелось особаго типа морскими баржами, имѣвшими паровые лебедки и брашили, для чего на этихъ баржахъ были устроены особыя котельныя помѣщенія, а на кормахъ ихъ красовались дымовыя трубы.

И Венгрія рѣшила послѣдовать этому примѣру, но въ еще большемъ масштабѣ, т. е. построить обычные морскіе пароходы, которые могли бы совершать рейсы между Будапештомъ и Александріей. Первымъ такимъ пароходомъ явился построенный въ Будапештѣ пароходъ «Дунай» («Дюна»), затѣмъ «Тисса» и въ этомъ году третій пароходъ «Сигетъ». Пароходы принадлежать старому венгерскому пароходному обществу — «Королевское мадьярское морское и рѣчное пароходство», обладающему большимъ рѣчнымъ флотомъ на Дунаѣ.

По виѣшнему виду эти пароходы почти ничѣмъ не отличаются отъ обычныхъ морскихъ грузовыхъ пароходовъ. Тѣ же высокія мачты, такія же трубы, лебедки, краны, но при внимательномъ разсмотрѣніи мы замѣчаемъ, что и трубы и мачты складныя... Якоря обычнаго морского типа, но на руль во время плаванія по рѣкѣ надѣвается особая добавочная лопасть. Послѣдній пароходъ «Сигетъ» имѣть слѣдующіе размѣры: длина $56\frac{1}{2}$ метровъ, ширина $8\frac{1}{2}$ метр., осадка при полномъ грузѣ 242 сантиметра. Скорость по Дунаю — отъ 15 до 16 километровъ въ часъ, а по морю — $16\frac{1}{2}$ килом. въ часъ. Гру-

зовмѣстимость 530 тоннъ, каковую, конечно, нельзя признать великой, такъ какъ по Дунаю ходятъ баржи по 900 тоннъ, но такъ какъ нѣтъ необходимости въ перегрузкѣ, то обществу и такой тоннажъ представляется крайне выгоднымъ.

Мы слышали, что венгерское военное министерство разрабатываетъ проектъ морского «карманного крейсера», который имѣлъ бы базу въ Будапештѣ и явился бы первымъ морскимъ боевымъ судномъ «воздѣлающейся» Венгрии. Главная же цѣль этого крейсера, который будетъ носить имя регента Венгрии «Адмиралъ Хорти», является учебная, дабы бывшіе офицеры австро-венгерского флота могли передать свои знанія и традиціи новой генераціи венгерскихъ моряковъ.

Въ переживаемое нами время, когда отъ всѣхъ договоровъ и пактовъ не остается даже клочковъ, можно предполагать, что Венгрия рано или поздно удовлетворить свое страстное стремленіе къ морю.

Но, конечно, сосѣдня державы не будутъ дремать и въ особенности Югославія, и въ крайнемъ случаѣ тоже примется за сооруженіе морскихъ боевыхъ единицъ съ базой въ Бѣлградѣ или Новомъ Саду, гдѣ находится рѣчной военный портъ.

Капитанъ Н. Шугуровъ.

ИЗЪ ЖИЗНИ МОРСКИХЪ ОРГАНИЗАЦІЙ.

— Въ 1931 году трудами Бѣлградскаго Морскаго Объединенія, О-ва Сибиряковъ, Волжанъ и Уральцевъ и О-ва Участниковъ Великой Войны была сооружена въ память Верховнаго Правителя Россіи адмирала А. В. Колчака въ Бѣлградской русской церкви икона святого благовѣрнаго и Вел. Князя Александра Невскаго. Икона работы кап. 1 ранга Б. П. Ильина находится въ дубовомъ рѣзномъ кіотѣ. Лампада изъ якорей (см. «Морск. Журн.» № 41, 1931 г.).

Средства, оставшіяся отъ сооруженія иконы, расходовались на масло для лампады. Въ настоящее время средства эти изсякли и лампада возжигается лишь въ дни большихъ церковныхъ службъ. Организаціи и отдельныхъ лицъ, желающихъ сдѣлать пожертвованія на елей для лампады, просятъ направлять свои лепты въ редакцію «Морскаго Журнала».

— Редакціей полученъ очередной номеръ «Бюллетея Общества бывш. Русскихъ Морскихъ Офицеровъ въ Америкѣ» (№ 3 отъ 10 сентября). Беремъ изъ него нѣкоторая интересныя свѣдѣнія.

— Изъ имѣющихся въ О-вѣ 85 членовъ, только 36 или 42% регулярно проживаютъ въ Манхаттанѣ или въ Бронксѣ, прочие расредѣляются слѣдующимъ образомъ: Лонгъ Айландъ 18, Стatenъ Айландъ 2, Бруклинъ 3, Бриджпортъ 10, въ другихъ штатахъ 14, въ Канадѣ 1, въ Китаѣ 1.

Изъ этой статистики видно, насколько Общество находится въ зависимости отъ иногороднихъ членовъ и насколько ихъ поддержка является для Общества существенной.

— 29 сентября старого стиля исполняется 50 лѣтъ съ дня производства въ первый офицерскій чинъ проживающаго въ Бизертѣ (2, rue de la Galite) и возглавляющаго тамъ русскую колонію вице-адмирала С. Н. Ворожейкина.

Русскіе морскіе офицеры, находящіеся въ Бизертѣ, собираются должнымъ образомъ отпраздновать этотъ почтенный юбилей глубокоуважаемаго Сергѣя Николаевича, съ которымъ мѣстныя французскія власти до сихъ поръ продолжаютъ считаться, приглашая его участвовать во всѣхъ Бизертскихъ церемоніяхъ и торжествахъ.

Правленіе Общества Бывшихъ Русскихъ Морскихъ Офицеровъ въ Америкѣ, среди членовъ котораго, безъ сомнѣнія, имѣется не мало бывшихъ соплавателей и сослуживцевъ адмирала Ворожейкина, отъ души привѣтствуетъ его отъ лица всѣхъ членовъ и желаетъ ему здравствовать многія лѣта.

— Въ октябрѣ мѣсяцѣ Правленіе предполагаетъ возобновить встречи членовъ, а также въ теченіе зимняго сезона провести рядъ лекцій и докладовъ. Первый докладъ кап. 1 р. В. П. Шмитта на тему «Петропавловскій бой 18-25 августа 1854 г.» намѣчается на среду 7 октября.

— Вернувшись изъ Бразиліи Б. П. Лабенскій сообщаетъ много интереснаго. Въ Ріо де Жанейро, зайдя на Пасхѣ въ греческую церковь, онъ встрѣтилъ тамъ цѣлую группу моряковъ во главѣ съ к2р. Карабуджи. Тамъ же оказались лейт. Ю. Б. Зыбинъ (15 г.) и В. И. Квятковскій (15 г.). Всѣ служать на приличныхъ должностяхъ и очень довольны, что попали въ Южную Америку.

Въ мѣстномъ Русскомъ клубѣ собираются на вечеринки и спектакли подъ режиссерствомъ Ю. Б. Зыбина.

Пройдя за кулисы, послѣ очень успѣшнаго концерта казачьяго хора, Б. П. Лабенскій разыскалъ среди казаковъ мичмана (19 г.) Гулькевича, служащаго секретаремъ хора.

Б. П. побывалъ на учебной эскадрѣ Аргентинскаго флота, посѣтившей Ріо. На одномъ изъ кораблей, гдѣ узнали, что онъ русскій, его дружески чествовали; сообщили, что у нихъ на эскадрѣ есть одинъ бывшій русскій морской офицеръ, но фамилію не помнили.

Въ оба конца Б. П. Лабенскій летѣлъ, но обратный путь былъ совершенъ въ 4, вмѣсто 10 дней, на клиперѣ Сикорскаго С-42, который онъ самъ въ Бразиліи чинилъ.

— Предсѣдатель Общества ст. лейт. Ю. К. Дворжицкій съ 1 августа с. г. переведенъ на должность инженернаго по-

мощника въ Dept. of Sanitation of the of New York на постройку городской канализациі.

— Трудами и заботами генерала Скородумова доставленъ изъ Кладова для погребенія въ склепъ Памятника русскимъ воинамъ, погибшимъ на террит. Югославіи, прахъ двухъ матросовъ съ монитора «Тирасполь» дунайского отряда особаго назначенія адм. Веселкина, убитыхъ въ 1915 году. Имена этихъ матросовъ въ настоящее время неизвѣстны.

Въ воскресенье 27 сентября въ часовнѣ склепа состоялась панихида у перенесенныхъ останковъ, которые были покрыты шлюпочнымъ кормовымъ флагомъ съ крейсера «Орель», на которомъ пришли съ Д. Востока воспитанники Морского Корпуса во Владивостокѣ. На панихидѣ присутствовалъ генералъ Скородумовъ, предсѣдатель Бѣлгр. Морского Объединенія кап. 1 ранга Хоматъяно, нач. Отд. Делегаціи, вѣдающей интересами русскихъ эмигрантовъ ген. шт. полк. Базаревичъ и предсѣдатель русской колоніи въ Бѣлградѣ Е. Е. Ковалевскій. Отецъ Виталий Тарасьевъ, служившій панихиду, сказалъ теплое слово, посвященное памяти двухъ безимянныхъ матросовъ, прахъ коихъ присоединенъ къ праху сотенъ другихъ русскихъ воиновъ, убитыхъ при оборонѣ Бѣлграда, на Солунскомъ фронѣ и въ иныхъ мѣстахъ обширной теперь Югославіи.

О книгахъ, журналахъ и газетахъ.

— Въ издательствѣ «Слово» въ Шанхай, подъ редакціей к2р. Б. П. Апрѣлева выходитъ № 47 русск. зарубежной морской библіотеки — «Альбомъ рисунковъ и фотографій Русского Флота». Альбомъ будетъ содержать 120 страницъ, имѣть тисненный переплетъ изъ имитации и стоить 1 ам. долларъ. Съ заказами можно обращаться или въ редакцію «Морского Журнала» или въ издательство «Слово» на имя Виктора Петровича Камкина: 238, авеню дю Руа Альбертъ, Шанхай Китай.

— Вышелъ юбилейный — сотый — номеръ еженедѣльной газеты «Младороссское Слово», издающейся въ Санть-Пауло, въ Бразиліи подъ редакціей лейт. В. В. Рюминскаго — представителя младороссской партіи на Южную Америку. Въ номерѣ, между прочимъ, помѣщены статьи и фотографіи лейт. В. В. Рюминскаго — «Двадцать восьмое іюля» и руководителя младороссской работы въ Аргентинѣ кн. Ю. Н. Волконскаго — «Европа на распутьи, эмиграція въ тупикѣ».

— Въ № 95 (за сентябрь 1936 г.) военно-научной и литературной газеты «Русский Инвалидъ» (новый адресъ редакціи: 3 bis, rue Ad. Chérioux; Issy-les-Moulineaux (Seine) помѣщенъ благожелательный отзывъ г-на А. на № 101/102 «Морского Журнала». Отмѣчены, какъ заслуживающія особыго вни-

манія, статьи к.-а. А. Д. Бубнова, инж. Г. Б. Александровского и флота ген.-лейт. В. М. Линдена.

Въ этомъ же номерѣ газеты приведенъ списокъ лицъ, сдѣлавшихъ пожертвованія въ пользу русскихъ инвалидовъ за время съ 1.I по 1.VIII.36 г., и отъ лица 6.541 инвалида принесена благодарность жертвователямъ. Среди жертвователей мы нашли имена слѣдующихъ моряковъ: к2р. ЕИВ князь Сергѣй Георгіевичъ Романовскій, герцогъ Лейхтенбергскій, лейт. Арскій, ст. лейт. Брискорнъ, мичм. Васильевъ, к1р. Гезехусъ, к1р. Гильдебрандтъ, к.-а. Заевъ, и.-м. к2р. Заушкевичъ, к.-а. Ивановъ, д-ръ Малышевъ, пор. по Адм. Манфановскій, д-ръ Ордовскій-Танаевскій, к.-а. Подушкинъ, лейт. Рогозинъ, ген. Фогель.

— Органъ связи русского воинства и національного движенія за рубежомъ журналъ «Часовой» съ 1 сентября (съ № 173) вернулся къ нормальному двухнедѣльному изданію. Объявлено, что до конца года выйдутъ еще номера: 15 сентября, 1 и 15 октября, 1 и 15 ноября, 1, 10 и 20 декабря; подписка до конца года — 18 или 25 франковъ, въ зависимости отъ страны.

Въ № 173 (отъ 1.IX) помѣщены слѣдующія морскія статьи и замѣтки: Бэпэ — Сѣверная позиція Японіи на Тихомъ океанѣ; С. К. Терещенко (†) — Геній русского флота; о сборѣ денегъ на памятникъ русской эскадрѣ въ Бизертѣ; о выходѣ новой книги к2р. Н. А. Монастырева — Грумантъ.

Въ № 174 (отъ 15.IX) помѣщены слѣдующія морскія статьи и замѣтки: В. А. Меркушовъ — Военно-морская подготовка СССР; В. — Балтійское море и Польша; П. А. Варнекъ — О кончинѣ подпор. К. К. Оф. П. М. Сорбулова; замѣтки о выходѣ № 6/7 «Вахтенного Журнала К.-К. въ Санть-Франциско» и № 103 «Морского Журнала».

Кромѣ того, въ статьѣ ген.-лейт. Н. Н. Стогова — «Парaguay и русские офицеры» упомянуты: к1р. кн. Я. К. Тумановъ, ст. лейт. В. Н. Сахаровъ и д-ръ А. Ф. Вейсъ.

— Русская книжная торговля и антикваріатъ —

Е. ПОДЫМОВА

довоенная и послѣвоенная литература
по минимальнымъ цѣнамъ.

E. Podymov. Praha-Smichov, třída Svornosti, č. 10. ČSR.

Усопшіе.

— Въ августѣ с. г. въ Лозаннѣ, въ возрастѣ 85 лѣтъ, скончался генералъ отъ инфanterіи Александръ Михайловичъ **Бутаковъ**. Покойный окончилъ Морское Училище въ 1872 году, служилъ въ Гв. Экипажѣ, плавалъ на фрегатѣ «Свѣтлана» подъ командой Вел. Князя Алексѣя Александровича и въ чинѣ лейтенанта перешелъ въ Л.-Гв. Преображенскій полкъ.

— 15 сентября въ Русскомъ Домѣ въ Сэнть Кеневьевъ де Буа, скончался ген.-майоръ Корпуса Морск. Артиллеріи Константинъ Михайловичъ **Ларіоновъ**.

Всѣ морскіе волки пютъ Только —

ЧАЙ и КОФЕ

ТВА П.М. КУЗМИЧЕВЪ Съ СМИ

Это объявленіе было помѣщено 23 года тому назадъ въ журналѣ Водного Спорта „Рулевой“, издававшагося въ С.-Петербургѣ.

Теперь чай и кофе Кузмичева подъ названіемъ KUSMI можно получать всюду.

P. M. KOUZMICHOFF & SONS

LONDON ec4.
11. Queen Victoria st.

NEW-YORK
169, Spring str.

PARIS, 17.
75, Avenue Niel.

BELGRADE
Brijanova 7.

BERLIN Schon.
Muhlenstr. 9.