

МОРСКОЙ



Адмиралъ Н. А. Петровъ-Чернышинъ.

ЖУРНАЛЪ

ЕЖЕМЪСЯЧНИКЪ. ИЗДАНИЕ КАЮТЬ-КОМПАНИИ ВЪ ПРАГЪ.
Годовая подписка — 30 фр. фр. Цѣна отдѣльнаго номера — 3 фр. фр.

№ 78 (6)

Юнь 1934 г.

VII годъ изданія

Содержаніе: Адм. Н. А. Петровъ-Чернышинъ. К.-адм. А. Д. Б. —
Срокъ приближается. Кір. А. Н. Щегловъ — Письмо въ Редацію. Мичм.
В. Л. Богдановичъ — О парусныхъ судахъ нашего времени (окончаніе).
Отъ Совѣта Старѣйшинъ ВОМО. Изъ жизни морскихъ организацій.

Адмиралъ Н. А. Петровъ-Чернышинъ.

Николай Аркадьевичъ Петровъ-Чернышинъ родился 13 марта 1860 года. 20 апрѣля 1880 г. Н. А. окончилъ Морское Училище и въ званіи гардемарина былъ назначенъ на батарею „Кремль“, отправлявшуюся во Владивостокъ. У острова Гогландъ бат. „Кремль“ потерпѣла аварію и вернулась въ Кронштадтъ; Н. А. былъ переведенъ на клиперъ „Жемчугъ“, на каковомъ и ушелъ въ заграничное плаваніе. Въ маѣ 1881 года Н. А. былъ переведенъ на фрегатъ „Герцогъ Эдинбургскій“, на которомъ и оставался до 1884 г., плавая въ Тихомъ океанѣ и Средиземномъ морѣ. Въ 1881 г. выпускъ Н. А. былъ произведенъ въ мичманы. Въ чинѣ мичмана Н. А. обратилъ вниманіе на преимущества американской системы гребли на шлюпкахъ, обучилъ такой греблѣ команду своего катера и послѣ того, какъ шлюпки подъ управленіемъ Н. А. брали на состязаніяхъ первые призы — американская система гребли была введена на всѣхъ корабляхъ Балтійскаго флота. Въ 1884 г. Н. А. былъ переведенъ въ Гвардейскій экипажъ и назначенъ на фрегатъ „Свѣтлана“ сперва вахтеннымъ офицеромъ, а съ производствомъ въ 1886 г. въ лейтенанты — ревизоромъ. Въ 1889 г. Н. А. сдавалъ фр. „Свѣтлану“ въ порту. Затѣмъ идутъ плаванія на различныхъ должностяхъ на кл. „Стрѣлокъ“, кр. „Рында“, кан. лодкахъ „Донецъ“ и „Терець“, Имп. яхтахъ „Полярная Звѣзда“ и „Александрія“, вплоть до командованія въ 1898 г. эл. катеромъ Государя Императора и въ 1899 г. — Императорской яхтой „Марево“. Въ 1900 г. Н. А. — старшимъ офицеромъ кр. „Рында“, плаваешь въ Балт. морѣ, а въ 1901 и 1902 гг. на кр. „Адмиралъ Нахимовъ“ плаваешь въ той же должности въ Тихомъ океанѣ. Въ 1903 г. Н. А. возвращается командовать Имп. яхтой „Марево“, въ 1905 г. назначается командиромъ кр. „Русь“, на которомъ продѣлывались опыты съ привязными шарами; въ 1906 г. Н. А. командуетъ кан. лодкой „Храбрый“, плавающей въ Средиземномъ морѣ, въ 1907 г. — крейсеромъ „Діаной“ во время возвращенія его въ Россію, потомъ въ томъ же году командуетъ кр. „Адмиралъ Корниловъ“ и въ 1908 г. получаетъ въ командованіе кр. „Богатырь“, въ каковой должности и остается до 6 декабря 1911 г., когда производится въ контръ-адмиралы съ назначеніемъ на должность Начальника Штаба Севастопольскаго порта. Въ 1913 г. Н. А. былъ назначенъ Начальникомъ Отдѣльнаго Отряда судовъ Черноморскаго флота, а въ 1916 г. — Начальникомъ Отряда судовъ Черноморскаго флота, предназначеннаго для высадки войскъ въ Константинополь, съ оставленіемъ въ обоихъ случаяхъ Нач-комъ Шт. Сев. Порта. Въ октябрѣ 1916 г. к.-а. Н. А. Петровъ-Чернышинъ былъ назначенъ Помощникомъ Начальника Главнаго Морского Штаба, въ каковой должности и оставался до 30 мая 1917 г., когда

распоряженіемъ Врем. Правительства былъ уволенъ со службы съ производствомъ въ вице-адмиралы.

20 апрѣля ст. ст. 1930 г., въ день 50-лѣтія службы Н. А. во флотѣ, приказомъ по Корпусу Императорской Арміи и Флота в.-а. Петровъ-Чернышинъ былъ произведенъ въ полные адмиралы. Нынѣ Николай Аркадьевичъ проживаетъ въ Ниццѣ.

Срокъ приближается.

Ошибочно было бы считать, что единственной причиной происходящихъ нынѣ въ мірѣ событій, чреватыхъ грандіозными послѣдствіями, является политико-экономическое соперничество народовъ, выявляющееся въ лихорадочномъ передвиженіи во всѣхъ направленіяхъ министровъ Иностранныхъ Дѣлъ, приведемъ къ созданію обширной сѣти разнообразныхъ соглашеній и пактовъ, дѣйственная сила коихъ болѣе чѣмъ сомнительна.

Человѣчество, потрясенное катастрофическими послѣдствіями міровой войны, „свернуло, — какъ образно выразился Уэльсъ, — свои шатры и двинулось въ путь“. Но въ этотъ „путь исканій“ двинулось на самомъ дѣлѣ не все человѣчество, а лишь та его часть, которая, глубоко разочаровавшись въ современной матеріалистической культурѣ и справедливо видя въ ней начало всѣхъ своихъ бѣдъ, приступила къ поискамъ новыхъ жизненныхъ, соціальныхъ и государственныхъ идеаловъ. Другая же часть, сохранивъ въ основѣ своего развитія матеріалистическую идеологию, продолжала морально падать и въ этой части человѣчества примѣръ Россіи показалъ, до какихъ глубинъ это паденіе можетъ дойти, ибо большевизмъ есть ни что иное, какъ порожденіе крайняго матеріалистическаго міросозерцанія.

Культурное развитіе въ теченіе послѣднихъ 15 лѣтъ этихъ двухъ частей человѣчества, основанное на противоположныхъ міровоззрѣніяхъ, привело въ настоящее время къ ясно выраженнымъ результатамъ: часть, сохранившая матеріалистическое міровоззрѣніе, олицетворяемое формами социаль-демократическаго парламентаризма, спустилась нынѣ на пути своего моральнаго паденія до тѣхъ послѣднихъ ступеней, кои привели къ неслышаннымъ по своимъ размѣрамъ и позору злодѣяній съ участіемъ въ нихъ высшихъ представителей правосудія и „демократической“ государственной власти; та же часть, которая двинулась по пути исканія новыхъ идеаловъ, достигла нынѣ, въ формахъ хитлеризма и ему сродныхъ, тѣхъ предѣловъ всенароднаго творческаго энтузіазма, кои свойственны лишь культурамъ, основаннымъ на возвышенной духовной идеологіи.

Однако, вначалѣ нельзя было съ увѣренностью предвидѣть, удастся ли народамъ, двинувшимся по пути исканія новыхъ идеаловъ, вырваться изъ цѣпкихъ когтей матеріализма; были моменты, когда казалось, что матеріализмъ окончательно покоритъ весь міръ и надъ сообществомъ народовъ взойдетъ масонская звѣзда — его зловѣщая эмблема.

Но, къ счастью, сему не дано было свершиться. Нашли въ себѣ извѣстные народы довольно силъ, чтобы освободиться отъ тлетворнаго вліянія матеріализма, и, изгнавъ изъ своей среды его агентовъ, вырваться на чистый и великій путь духовнаго прогресса. И нынѣ части человѣчества, стоящей на пути окончательнаго моральнаго паденія, противостоятъ сильная духомъ и полная дѣйствительнаго энтузіазма другая его часть, ведомая нравственно чистыми и твердыми вождями.

Теперь уже нѣтъ и не можетъ быть сомнѣнія въ томъ, которой изъ этихъ частей принадлежитъ будущее; въ этомъ отношеніи лучшимъ доказательствомъ служатъ все учащающіеся акты воспріятія разными народами новаго міровоззрѣнія, связаннаго съ отказомъ отъ старыхъ формъ парламентаризма.

Сильные духомъ народы, среди которыхъ одно изъ первыхъ мѣстъ занимаетъ Германія, окрыленная творческой мощью своего возрожденія,

не желаютъ и не могутъ больше мириться съ главенствующимъ положеніемъ морально распадающихся націй.

Сколь велика дѣйственная мощь нынѣ возродившагося моральнаго міровоззрѣнія, видно хотя бы по тому, съ какою легкостью обращаются за послѣднее время въ прахъ въ рядѣ государствъ режимы, основанные на матеріалистической идеологіи; въ области же международныхъ отношеній мощь новаго міровоззрѣнія яснѣе всего выявляется въ полномъ безсиліи извѣстныхъ государствъ, и въ первую очередь Франціи, принудить Германію покоряться и далѣе ихъ волѣ.

Напрасно эти государства пытаются эфемерной преградой „бумажныхъ“ соглашеній остановить стремленіе впередъ проникнутыхъ духовной силою народовъ; напрасно — какъ утопающій, хватающійся за соломенку — призываютъ они себѣ на помощь, столь же безсильныхъ, какъ они, своихъ собратій по міровоззрѣнію — большевиковъ.

Теперь ужъ поздно; для этихъ государствъ не остается ничего другого, какъ добровольно уступить свои позиціи или погибнуть отъ перваго удара сильныхъ побѣдоноснымъ духомъ народовъ. Не надо быть особенно искуснымъ специалистомъ, чтобы ясно видѣть, что эти народы, — а, главнымъ образомъ, Германія и Японія, — спѣшно заканчиваютъ свою военно-политическую подготовку, дабы уже въ теченіе 1934-35 г.г. быть, въ случаѣ необходимости, готовыми примѣнить вооруженную силу для достиженія своихъ цѣлей.

И, такимъ образомъ, наблюдаемая нынѣ лихорадочная дѣятельность дипломатій есть ничто иное, какъ руководимая генеральными штабами подготовка къ борьбѣ, чьи причины будутъ имѣть не только политико-экономической, но и извѣстный идеологическій характеръ, основанный на столкновеніи двухъ противостоящихъ міровоззрѣній.

Но вмѣстѣ съ тѣмъ, еще вообще вопросъ, доведетъ ли путь, по которому нынѣ развиваются событія, до упорной вооруженной борьбы; быть можетъ, сильные духомъ народы принудятъ своихъ противниковъ къ капитуляціи безъ боя, исключительно воздѣйствіемъ на нихъ своей моральной мощи; капитуляція же несомнѣнно приведетъ къ паденію въ этихъ государствахъ — а въ томъ числѣ и въ Россіи — аморальныхъ политическихъ режимовъ, ибо въ оставшихся еще здоровыхъ слояхъ націй, подвластныхъ этимъ режимамъ, съ удвоенной силой разовьется, повинувшись импульсу распространенія новаго идеологическаго движенія, волна духовнаго возрожденія, которая эти режимы въ концѣ концовъ снесетъ; признаки же народженія такой волны въ этихъ государствахъ, а въ частности въ Россіи, уже появились.

Однако, если бы даже и дошло до вооруженной борьбы, то, во первыхъ, она далеко не была бы столь продолжительной и упорной, какъ минувшая война, а во вторыхъ, конечно, не могло бы быть сомнѣній въ томъ, на чьей сторонѣ останетъ побѣда; достаточно лишь бросить взглядъ на создавшуюся военно-политическую обстановку, чтобы отдать себѣ въ этомъ ясный отчетъ.

Крушеніе конференціи по разоруженію и связанной съ ней политики окончательно развязываетъ Германію руки и даетъ возможность ея военной промышленности, работавшей доселѣ тайно, довести въ короткій срокъ открытой работы вооруженіе германской арміи до желаемой силы; для этого, быть можетъ, не понадобится и больше года или двухъ лѣтъ.

Вспомнивъ, что Франціи для того, чтобы сломить Германію, понадобилось въ минувшую войну содѣйствіе почти всего міра, посмотримъ, на чью помощь она могла бы теперь рассчитывать, если бы ей вновь пришлось вступить въ борьбу съ Германіей.

Англія ей нынѣ, внѣ всякаго сомнѣнія, на помощь не придетъ, слишкомъ мудры англійскіе государственные дѣятели, чтобы вовлечь Британскую Имперію въ тяжелую войну въ моментъ, когда еще не улеглись въ ея составныхъ частяхъ развившіяся послѣ міровой войны центробѣжныя стремленія и когда въ англійскомъ народѣ еще не возстановилось

единство государственной идеологии, нарушенное разрушительной деятельностью рабочей партии, подточившей самую основу британской мощи; вмѣстѣ съ тѣмъ не слѣдуетъ упускать изъ виду, что Германія, лишившись послѣ минувшей войны своего флота, не представляетъ изъ себя нынѣ для Англіи почти никакой угрозы, тѣмъ болѣе, что нельзя и предвидѣть, чтобы Германіи, — даже въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ, — удалось довести свои морскія силы до такихъ размѣровъ, которыя могли бы стать для Англіи опасны. Впрочемъ, британское правительство уже открыто и официально заявило, что Англія никоимъ образомъ не намѣрена оказать Франціи вооруженную помощь въ случаѣ ея столкновенія съ Германіей.

Излишне приводить здѣсь всѣмъ извѣстный рядъ существующихъ между Франціей и Италіей неразрѣшимыхъ спорныхъ вопросовъ, заставляющихъ Италію всѣми силами желать ослабленія военно-политическаго положенія Франціи, стоящаго на пути ея экспанси въ бассейнѣ Средиземнаго моря, которая является одной изъ главныхъ идеологическихъ основъ фашистскаго режима; вслѣдствіе этого, Италія въ лучшемъ для Франціи случаѣ останется при столкновеніи ея съ Германіей нейтральной, а въ худшемъ случаѣ окажется на сторонѣ ея враговъ.

Безсмысленно, конечно, было бы думать, что Америка, по примѣру минувшей войны, вновь перебросила на помощь Франціи милліоны своихъ бойцовъ черезъ весь Атлантическій океанъ.

Малая Антанта — союзница Франціи — могла бы оказать ей существенное содѣйствіе лишь какъ противовѣсъ Италіи въ случаѣ присоединенія послѣдней къ Германіи; но если Италія останется нейтральной, Малая Антанта сможетъ оказать Франціи лишь незначительное вооруженное содѣйствіе, ибо отъ всѣхъ ея сочленовъ въ непосредственномъ соприкосновеніи отъ Германіей находится только Чехословакія, а послѣдней придется, безъ сомнѣнія, не разъ подумать, прежде чѣмъ рѣшиться вступить въ борьбу съ такимъ грознымъ сосѣдомъ.

Теперь посмотримъ, какое фактическое содѣйствіе могла бы Франція оказать Россіи, на которую она нынѣ стремится опереться. Вооруженныя силы СССР могли бы оказать Франціи болѣе или менѣе существенное содѣйствіе лишь при условіи непосредственнаго боевого ихъ соприкосновенія съ германскими войсками, а для сего красная армія должна была бы широкимъ фронтомъ пройти черезъ всю Польшу, которая нынѣ отдѣляетъ СССР отъ Германіи. Трудно себѣ представить, чтобы Польша добровольно согласилась на такой безумный самоубійственный актъ, какъ допущеніе красной арміи на свою территорію; впрочемъ, имѣются данныя утверждать, что польское правительство ни коимъ образомъ не намѣрено на это согласиться.

Какую же выгоду при такомъ положеніи вещей предполагаетъ Франція извлечь изъ своего сближенія съ совѣтами? Вѣдь нельзя же въ самомъ дѣлѣ думать, что Франція имѣетъ чудовищное намѣреніе использовать красную армію въ роли „толкача“, чтобы принудительнымъ путемъ „оживить“ значительно охладѣвшія за послѣднее время франкофильскія чувства въ Польшѣ и въ случаѣ необходимости заставить ее угрозой исполнить свои союзныя обязательства; не въ этомъ ли слѣдуетъ искать объясненіе столь нашумѣвшему сближенію Польши съ Германіей, изъ коего можно дѣйствительно вывести заключеніе, что Польша готовится почву для перехода на сторону Германіи въ случаѣ такой угрозы. Правильнѣе, казалось бы, предположить обратное, а именно, что Франція стремится сближеніемъ съ СССР отклонить всякую угрозу съ его стороны восточной границѣ Польши и тѣмъ лишить ее главнаго предлога для неисполненія своихъ союзныхъ обязательствъ по отношенію къ Франціи.

Вышеприведенная бѣглая оцѣнка военно-политической обстановки ясно показываетъ, что при вооруженномъ столкновеніи съ Германіей Франція, въ самомъ лучшемъ для себя случаѣ, можетъ рассчитывать на

непосредственное вооруженное содѣйствіе лишь со стороны Польши и Чехословакии.

Та часть русскихъ вооруженныхъ силъ, которая въ минувшую войну не въ состояніи была сдержать дѣйствовавшихъ на Восточномъ фронтѣ германскихъ войскъ, отнюдь не была слабѣе тѣхъ вооруженныхъ силъ, которыя нынѣ могли бы вмѣстѣ выставить противъ Германіи Польша и Чехословакія; въ то же время Франціи, при непосредственномъ содѣйствіи англійской арміи, постепенно доведенной до 1½ милліоновъ бойцовъ, лишь съ громаднымъ трудомъ удалось сдержать натискъ германскихъ войскъ на Марнѣ, на Ипрѣ, у Вердена и въ Шампани. Нынѣ же, когда французской арміи безъ этихъ 1,5 милліона бойцовъ придется самой бороться съ воодушевленными всенароднымъ энтузіазмомъ германскими войсками, все время при этомъ внимательно наблюдая за Италіей, своимъ бывшимъ союзникомъ въ минувшей войнѣ, — врядъ ли приходится сомнѣваться, на чьей сторонѣ останется побѣда. Если же въ критическую минуту одна изъ теперешнихъ союзницъ Франціи, а особенно Польша, откажется подъ тѣмъ или инымъ предлогомъ или не сможетъ выполнить свои военныя обязательства, тогда, конечно, Францію легко можетъ постигнуть та же судьба, которая ее постигла въ 1870 году.

Этимъ и объясняется страхъ Франціи передъ теперешней Германіей и всѣ ея упорныя, но безплодныя старанія добиться дѣйствительныхъ гарантій, обезпечивающихъ ея безопасность; и именно потому, что эти ея старанія остаются безъ всякаго существеннаго результата, она нынѣ хватается за самыя сомнительныя и опасныя средства, вродѣ сближенія съ большевиками, лишь бы какъ нибудь облегчить свое критическое военно-политическое положеніе.

Итакъ, мы видимъ, что историческій процессъ уже подходит къ тому моменту, когда Франціи, если она добровольно не сдастъ своихъ позицій, угрожаетъ катастрофа. Добровольная же капитуляція Франціи, — одного изъ главныхъ адептовъ матеріалистическаго міровоззрѣнія, — или тѣмъ болѣе военное ея крушеніе подъ ударами сильной своимъ духовнымъ возрожденіемъ Германіи, неизбѣжно вызоветъ крушенія въ государствахъ, которыя окажутся на сторонѣ Франціи, а въ первую очередь въ СССР, ибо, покончивъ съ Франціей, Германія немедленно противъ нихъ оборотится.

Надо лишь желать, чтобы крушеніе большевизма совершилось въ Россіи путемъ давленія нарождающихся внутреннихъ духовныхъ силъ, что менѣе угрожаетъ ея территоріальному единству, а не путемъ давленія извнѣ, что неизбѣжно повлечетъ за собой отторженіе ея земель, могущее ее отбросить къ временамъ Ивана Грознаго.

Хотя въ Россіи и нарождаются нынѣ духовныя силы, враждебныя большевизму, однако, событія въ мірѣ начали развиваться съ такой быстротой, которая заставляетъ опасаться, что удары, направленные съ Востока или съ Запада, обрушатся на Россію раньше, чѣмъ нарождающіяся внутреннія силы успѣютъ сдѣлать свое дѣло.

Во всякомъ случаѣ, срокъ начала грандіозной работы по воссозданію Россіи быстро приближается. Воссозданіе это, конечно, можетъ быть и будетъ основано лишь на новой моральной идеологіи, противоположной прежнему матеріалистическому міровоззрѣнію. И чѣмъ труднѣе будетъ обстановка, въ которой начнется эта работа, тѣмъ болѣе ея успѣхъ будетъ зависѣть отъ нравственной чистоты и твердости духа тѣхъ, кто въ этой работѣ будетъ участвовать.

Нашей морской семьѣ всегда было глубоко противно матеріалистическое міровоззрѣніе и было искони свойственно духовное благородство и нравственная твердость, а потому ей несомнѣнно предназначено отвѣтственное мѣсто въ этой работѣ; въ связи съ этимъ ея сочленамъ надлежитъ нынѣ беречь и укрѣплять для этой великой работы свои духовныя силы и бодро „впередъ смотрѣть“.

К.-адм. А. Д. Б.

ПИСЬМО ВЪ РЕДАКЦІЮ.

Милостивый Государь, Господинъ Редакторъ!

Напечатавъ въ 1934 году въ издаваемомъ Вами „Морскомъ Журналѣ“ письмо мое къ академику Бертрану, написанное мною въ 1932 году, Вы любезно наградили меня чиномъ „флота генералъ майоръ“^{*)}. Это является для меня весьма неприятною ошибкою, т. к. настоящей мой чинъ—„флота капитанъ I ранга“.

На фонѣ нынѣ происходящихъ міровыхъ событій и всего произошедшаго въ Россіи послѣ 1917 г., моя личность является, конечно, столь незначительной, что было бы смѣшно и неразумно докучать, теперь въ 1934 году, читателей „Морского Журнала“ разъясненіями по поводу моего чина и моей давно позабытой службы во флотѣ.

Но такъ какъ иногда изъ историческихъ фактовъ послѣдующія поколѣнія Россіи могутъ извлечь цѣнные уроки для творенія лучшаго будущаго, я расскажу далѣе здѣсь о себѣ, вкратцѣ, лишь постольку, поскольку это полезно для выясненія того, что можетъ пригодиться въ будущемъ строителямъ Россіи.

Послѣ Русско-Японской войны, какъ извѣстно, вслѣдствіи моей единоличной инициативы, былъ, по Высочайшему повелѣнію, созданъ въ 1906 г. дотолѣ несуществовавшій, Морской Генеральный Штабъ, мозгъ флота. Въ этомъ новомъ учрежденіи я пробылъ три года въ должности Начальника I-го (Стратегическаго) отдѣла, и не мало потрудился надъ тѣмъ, чтобы создать для флота къ предстоящей войнѣ лучшія боевыя условія, чѣмъ то было передъ Русско-Японской войной.

Однако, командный составъ *флота отблагодарилъ меня, тогда тридцатилѣтняго молодого лейтенанта, довольно своеобразно, и весьма характерно для данной эпохи, предшествовавшей революціи 1917 г.

Согласно новому, послѣ русско-японской войны, закону о прохожденіи службы офицерами, требовалось для назначенія на должность помощника командира боевого судна, быть выбаллотированнымъ своими старшими сослуживцами. Таковая баллотировка въ корнѣ подрывала основы военнаго дѣла, т. к. единовластіе военнаго начальника было замѣнено тутъ идеею о выборномъ началѣ, т. е. властью толпы, своего рода идея народовластія, которое давно гнѣздилося въ русскихъ головахъ, и впоследствии полностью проявилось во время революціи, когда нелѣпость эта дошла логически до того, что командиры судовъ должны были дѣйствовать лишь съ одобренія и постановленія матросовъ ихъ корабля.

Баллотировавшіе въ 1908 г. адмиралы и командиры судовъ Балтійскаго флота меня забаллотировали, т. е. сопричислили къ тѣмъ неспо-

^{*)} Чинъ А. Н. Щеглова—генералъ майоръ флота, а не капитанъ I ранга, былъ указанъ мною на основаніи приказа отъ 7 іюля 1918 года, опубликованнаго въ №. 57 „Морского Журнала“ за Сентябрь 1932 года. До 1934 года я не получилъ отъ А. Н. Щеглова указанія на „неприятную ошибку“, а потому, естественно, считалъ глубокоуважаемаго Александра Николаевича генералъ майоромъ.

собнымъ или порочнымъ офицерамъ, недостойныхъ занять должность помощника командира судна. Высшее Морское Начальство такой оцѣнкой моей личности было весьма изумлено, и потому приказало на слѣдующій годъ вновь поставить мое имя на баллотировку. И во второй разъ опять тѣ же люди меня забаллотировали, т. е. пресѣкли мнѣ движеніе по службѣ въ строевомъ флотѣ.

Правда, четыре года спустя, одинъ изъ благороднѣйшихъ и доблестныхъ офицеровъ, командиръ линейнаго корабля „Петропавловскъ“, кап. I ранга В. К. Пилкинъ, письмомъ отъ 23 Марта 1912 года, предложилъ мнѣ занять должность старшаго офицера въ нижеслѣдующихъ словахъ:

— „Зная Васъ по нашей совмѣстной службѣ въ Мор. Ген. Штабѣ, и глубоко цѣня Вашъ благородный и твердый характеръ и преданность дѣлу флота, я имѣю честь предложить Вамъ мѣсто моего ближайшаго помощника и замѣстителя на кораблѣ, совершенно увѣренный, что не ошибаюсь въ своемъ выборѣ“.

Я не воспользовался этимъ любезнымъ предложеніемъ, т. к. было уже поздно его принимать, ибо вскорѣ послѣ перваго моего забаллотированія, я рѣшилъ покинуть навсегда строевой флотъ, а также и отечество, принявъ назначеніе на должность Морского Агента при Императорскомъ Посольствѣ въ Турціи, а затѣмъ, во время войны 1914/18, въ той же должности въ Румыніи.

Не стану, конечно, распространяться объ услугахъ мною оказанныхъ флоту и отечеству въ бытность Морскимъ Агентомъ, т. к., если когда либо найдется безпристрастный морской историкъ, то онъ занесетъ ихъ въ лѣтопись флота. Но я вынужденъ все же сказать здѣсь, что во время войны на меня, между прочимъ, была возложена Морскимъ Министромъ труднѣйшая задача—тайно купить въ нейтральной странѣ—Румыніи—и вывести въ Россію транспортныя суда, срочная нужда въ коихъ ощущалась нашимъ Черноморскимъ боевымъ флотомъ.

Опасаясь, что транспортныя суда эти будутъ использованы для внезапной перевозки русскаго десанта для занятія Константинополя, англійскій посланникъ въ Румыніи, сэръ Джоржъ Барклай, и вмѣстѣ съ нимъ и первый министръ, г-нъ Братіану, этой покупкѣ мною судовъ въ Румыніи весьма противились, при чемъ послѣдній даже заявилъ, что ежели суда и будутъ куплены Россіей, онъ ихъ изъ Румыніи не выпуститъ, и, слѣдовательно, русскіе милліоны денегъ будутъ зря затрачены. Однако, не смотря на эти и прочія помѣхи, благодаря моей дипломатической работѣ, 14 транспортовъ были приобрѣтены, и благополучно прибыли въ Россію, за исключеніемъ лишь одного транспорта, взорваннаго на пути въ Одессу непріятельской подводной лодкой. Это произошло оттого, что лицо, вѣдавшее секретной развѣдкой, и находившее въ одномъ со мною городѣ, сообщало, однако, свѣдѣнія о движеніи непріятельскихъ судовъ не мнѣ, а Командующему Черноморскимъ Флотомъ, Штабъ котораго уже затѣмъ передавалъ мнѣ эти свѣдѣнія, доходившія, т. о., до меня, конечно, съ большимъ опозданіемъ.

Если привять во вниманіе, что незадолго до Русско-Японской войны, лица, коимъ было поручено, для усиленія нашей Тихоокеанской эскадры, приобрѣсти въ Америкѣ два крейсера, „Ниссенъ“ и „Кассуга“,

этого порученія не смогли выполнить вслѣдствіи интригъ Англіи, то приобращеніе для Россіи во время войны 1914/18 г.г. многочисленнаго транспортнаго флота изъ 14 судовъ, нельзя не признать благополучнымъ разрѣшеніемъ поставленной мнѣ высоко-дипломатической задачи.

Задача эта была разрѣшена въ началѣ 1916 года, а въ концѣ того же года, по случаю 10-лѣтія основанія Мор. Ген. Штаба, мною была получена отъ Нач. М. Г. Ш. телеграмма №. 6305, сообщавшая, что въ этотъ день вспоминаютъ мою „иниціативу и положенный мною при созданіи М. Г. Ш. упорный трудъ, результаты котораго сказываются теперь“, т. е. во время войны.

Казалось, что лучше и быть не могло.

Однако, ни орденами, ни чинами меня не баловали, ибо на точномъ основаніи все того же закона о забаллотированіи, я продолжалъ числиться въ разрядѣ неспособныхъ офицеровъ и еще въ 1913 году былъ даже безъ моего вѣдома неожиданно зачисленъ „по флоту“, т. е. въ морскіе офицеры второго сорта. Объ этомъ зачисленіи „по флоту“ особенно постарался свѣтлѣйшій князь Ливень, начальникъ М. Г. Штаба. Князь Ливень, въ юности воспитывавшійся въ Германіи, и бывший пажъ германской императрицы, всю жизнь потомъ говорившій по русски съ германскимъ акцентомъ, перешелъ въ юности на русскую службу, гдѣ и достигъ чина в. адмирала. Въ должности начальника М. Г. Ш., онъ пытался въ 1913 году, т. е. накануне войны, вывести весь Балтійскій нашъ Флотъ въ Средиземное море, проповѣдь каковой вредной идеи была даже допущена въ Морской Академіи, что, однако, въ корнѣ нарушало Высочайше утвержденный планъ Балтійскаго Флота, и являлось стратегической несообразностью, т. к. это обнажало Германскому Флоту наши Балтійскія и Финскія воды; присутствіе же нашего Балтійскаго Флота въ Средиземномъ морѣ, при отсутствіи тамъ русской морской базы, было не надобно, потому что на западѣ Германскому Флоту грозилъ гораздо болѣе сильнѣйшій англійскій флотъ.

Когда князь Ливень, въ Іюль 1913 г. во время моего двухнедѣльнаго пребыванія въ Петербургѣ, въ разговорѣ со мною спрашивалъ меня, что я думаю по поводу этого, я, не задумываясь, отвѣтилъ, что *„Германія будетъ очень признательна за такой уводъ, накануне войны, нашего Балтійскаго Флота въ Средиземное море“*.

Послѣ этого я приложилъ всѣ старанія, чтобы помѣшать этой вреднѣйшей затѣи обнаженія нашихъ Балтійскихъ морскихъ границъ. Князь Ливень, незадолго до войны внезапно скончавшійся на югѣ Франціи, при жизни своей не могъ мнѣ простить моего ему отвѣта, и оказанной затѣмъ помѣхи, а потому когда Императорскій Посолъ въ Турціи прислалъ ходатайство о производствѣ меня въ кап. I ранга, князь Ливень ходатайство долженъ былъ уважить, но, ссылаясь, на законъ о забаллотированіи меня, поспѣшилъ безъ моего вѣдома зачислить меня „по флоту“, т. е. въ число офицеровъ, неимѣющихъ права быть произведенными въ чинъ контръ-адмирала, чѣмъ пресѣклась мнѣ, создателю Мор. Ген. Штаба, возможность вновь работать въ М. Г. Штабѣ.

Достойно вниманія, что законъ этотъ, для цѣлаго ряда лицъ, однако, часто не соблюдался, и многіе офицеры, подобно мнѣ никогда судами I ранга не командовавшие, были все же произведены въ чинъ контръ-адмирала, какъ, напр., покойный графъ А. Ф. Гейденъ и другіе, коихъ имена я не назову, ибо они еще живы, и находятся въ спискѣ 43-хъ контръ-адмираловъ, проживающихъ нынѣ за границей. Для меня же этого исключенія, конечно, не сдѣлали бы. Меня не любили за мой независимый, прямолинейный характеръ.

Таковъ, увы, былъ духъ описываемой эпохи.

Духъ этотъ охарактеризованъ знатокомъ его, бывшимъ военнымъ министромъ, ген. адъют. А. Н. Куропаткинымъ въ его мемуарахъ (см.

„Вѣстникъ Европы“, Апрель 1911 г.) послѣ Русско-Японской Войны, въ слѣдующихъ знаменательныхъ словахъ :

— „Мы бѣдны выдающимися самостоятельностью, энергіей, инициативой людьми. Пищите ихъ, поощряйте, продвигайте впередъ. Вызывайте ростъ этихъ основныхъ для человека качествъ. Люди съ сильнымъ характеромъ, люди самостоятельные, къ сожалѣнію, въ Россіи не только не продвигались впередъ, а преслѣдовались, такіе люди для многихъ начальниковъ казались бѣзпокойными, казались людьми съ тяжелымъ характеромъ, и таковыми аттестовались. Въ результатъ, такіе люди оставляли службу. Наоборотъ, люди бѣзъ характера, бѣзъ убѣжденій, покладистые, и всегда во всемъ согласные съ мнѣніемъ своихъ начальниковъ, выдвигались впередъ“.

Этотъ духъ неуваженія человѣческой личности господствовалъ не только въ военномъ и морскомъ вѣдомствѣ, но и во всѣхъ прочихъ. Это было общегосударственнымъ нашимъ порокомъ, явившимся одной изъ главныхъ причинъ разрухи Россіи.

Ежели ученіе социалистовъ, въ основѣ коего, какъ извѣстно, лежитъ полное пренебреженіе къ отдѣльной человѣческой личности, столь легко овладѣло нашимъ Отечествомъ, то произошло это потому, что задолго до революціи это пренебреженіе, всѣхъ уравнивающее, гнѣздилося въ русскихъ головахъ. Оно, увы, продолжаетъ преобладать и теперь въ русской эмиграціи, гдѣ русская молодежь увлекается „фашизмомъ“, который имѣетъ съ социализмомъ общую для нихъ обоихъ основу, т. е. подавленіе умственной и духовной свободы отдѣльнаго человека.

Поэтому, заканчивая эту историческую справку, я позволю себѣ обратиться къ молодому поколѣнію СССР и Зарубежья, и сказать имъ :

„Пищите, поощряйте, продвигайте въ Вашей средѣ людей выдающихся независимымъ твердымъ характеромъ, создавайте тотъ слой государственно-мыслящихъ людей, тѣ сливки ума и сердца, бѣзъ которыхъ никогда ни одно государство не могло процвѣтать. Только люди высокихъ душевныхъ качествъ, люди просвѣщенные и сильной воли, смогутъ претворить СССР въ Россію, и доказать западному міру, что Россія богата не одними вещественными благами, но и дѣлами бѣзкорыстной любви и вѣчной правды“.

Я прошу Васъ, многоуважаемый г. редакторъ, напечатать это письмо и тѣмъ, между прочимъ, засвидѣтельствовать, что я своимъ скромнымъ чиномъ капитана I ранга всегда былъ и остаюсь премного доволенъ, и весьма дорожу имъ, т. к. онъ напоминаетъ мнѣ бывшее мое ревностное служеніе родному флоту, напоминаетъ о человѣческой неблагодарности, и что всего важнѣе, напоминаетъ о милосердіи ко мнѣ Провидѣнія, ибо забаллотированіе мое повлекло отъѣздъ мой, въ 1909 году, за границу, гдѣ я и пребываю уже 25 лѣтъ, а это въ свою очередь избавило меня отъ величайшихъ нравственныхъ мукъ—участвовать въ произшедшей разрухи Отечества моего.

Примите увѣреніе въ совершенномъ моемъ къ Вамъ почтеніи.

Уважающій Васъ

А. Щегловъ.

2 Марта 1934 г.

ОТДѢЛЪ ТОРГОВАГО МОРЕПЛАВАНІЯ. (Подъ редакціей Владислава Л. Богдановича).

О парусныхъ судахъ нашего времени.

(Продолженіе, см. № 77 „Морск. Журнала“).

Техническій прогрессъ въ машиностроеніи, прорытіе Суэцкаго, а затѣмъ Панамскаго каналовъ, наряду съ ростомъ международнаго товарообмѣна, требующаго регулярныхъ и срочныхъ сообщеній, способствовали быстрому вытѣсненію парусовъ механическимъ двигателемъ. Роль паруснаго судоходства съ каждымъ годомъ сжимается по мѣрѣ того, какъ тѣ или иные торговые пути и отношенія становятся налаженными и организованными. Еще такъ недавно, наканунѣ минувшей европейской войны, въ Гамбургѣ былъ большой парусный флотъ, поддерживавшій сообщеніе съ западнымъ побережьемъ Южной Америки, ибо для пароходовъ огибаніе мыса Горнъ туда и обратно являлось удорожающей эксплоатацію тратой „дорогого для нихъ времени“*). Открытіе Панамскаго канала измѣнило конъюнктуру и торговля перешла къ пароходамъ. Сфера работы парусниковъ остается весьма ограниченной. На южномъ берегу Австраліи есть немного гаваней, прилегающихъ къ хлѣбородной полосѣ, лишенныхъ элементарныхъ портовыхъ устройствъ. Туда каждую осень, обычно въ балластѣ, отправляются парусныя суда и прибываютъ ко времени жатвы около Рождества, чтобы грузить силами собственной команды на рейдѣ съ догрузныхъ шаландъ и баржей зерно для Европы. Для пароходовъ такого рода погрузка представляла бы не только трудности, но и была бы убыточной операціей вслѣдствіе долгаго простоя тамъ. Поэтому пока что парусники тамъ не испытываютъ конкуренціи пароходовъ. Одинъ рейсъ въ годъ (туда въ

*) Продуктивность работы парохода по сравненію съ парусникомъ исчисляется примѣрно въ 4-5 разъ выше, т. е. въ то время, какъ парусникъ дѣлаетъ одинъ рейсъ, пароходъ способенъ сдѣлать четыре. Безъ этого пароходы не въ состояніи были бы конкурировать съ парусниками, пользующимися даровой силою вѣтра. Въ смыслѣ технического оборудованія и размѣровъ современные парусники много превосходятъ старые корабли этого типа и не уступаютъ пароходамъ ни въ чемъ, кромѣ отсутствія механическаго двигателя. По мѣрѣ того, какъ число судовъ шло на убыль, тоннажъ вновь строящихся увеличивался. Не такъ давно парусники въ 1000 тоннъ являлись гигантами, а теперь въ 3000 т. считаются нормальнымъ явленіемъ. Семимачтовая шхуна „Томасъ В. Лаусонъ“ была грузоподъемностью до 8000 т. (5218 гроссъ и 4914 нетто тоннъ). Въ Америкѣ, гдѣ парусныя суда оставались дольше доминирующимъ средствомъ морского транспорта, въ послѣднее время стали переходить отъ реевого къ гафельному шхунному вооруженію. Главнымъ соображеніемъ явилась экономія въ командномъ составѣ. Шхунное вооруженіе даетъ возможность имѣть команду въ 15-16 человѣкъ тамъ, гдѣ реевое вооруженіе требовало бы команду въ 40 человѣкъ.

балластѣ и лишь обратно съ грузомъ) даетъ еще имъ возможность какъ то существовать, ибо эксплуатаціонная себѣстоимость парусниковъ по сравненію съ пароходами болѣе низка. Помимо того, что паруснику не требуется топливо*), здѣсь нѣтъ затратъ на оборудованіе дорогими машинами и механизмами; да и команда обходится дешевле, чѣмъ пароходу того же тоннажа. Различнаго рода механическія приспособленія для операцій съ парусами позволяютъ на стальномъ четырехмачтовомъ баркѣ въ 3.000 тоннъ, напримѣръ, имѣть команду не свыше 20 человекъ въ возрастѣ не старше 20 лѣтъ. Жалованіе ихъ болѣе чѣмъ скромно, ибо молодежь эта болѣе цѣнитъ вознагражденіе за свой трудъ въ видѣ той школы, что они получаютъ здѣсь. Нѣкоторые не только не получаютъ совершенно жалованья, но сами готовы платить и платятъ за это. Немногіе квалифицированные матросы-парусники, которые нанимаются, получаютъ то же жалованье, какъ и матросы на пароходахъ, хотя ихъ работа значительно труднѣе. Нравственное удовлетвореніе и практическая школа расцѣниваются выше денегъ. Чтобы снизить эксплуатаціонныя издержки, нѣкоторые судовладѣльцы не страхуютъ даже свои суда. Зарабатываемый ими фрахтъ и получаемая нѣкоторыми изъ нихъ плата за тренировку морскихъ кадетъ только-только даютъ возможность существованія. На вышеупомянутыхъ корабляхъ большинство команды состоитъ изъ финновъ, шведовъ и нѣмцевъ, готовящихся стать „настоящими моряками“, не только разумомъ, но и нутромъ своимъ чувствующихъ, что никакая машина не въ состояніи сроднить ихъ съ морской стихіей такъ, какъ паруса.

Старая морская школа и необходимость ея современной техникѣ мореплаванія имѣютъ какъ своихъ приверженцевъ, такъ и противниковъ; и тѣ и другіе порою впадаютъ въ ту или иную крайность. Страстность и крайность мнѣній рѣдко бываютъ вполне справедливы и никогда почти не даютъ пракческаго рѣшенія вопроса. Приверженцы старой парусной школы утверждаютъ, что повседневная морская практика не только вопросъ знанія техники, но не въ меньшей мѣрѣ и вопросъ духа, долженствующаго быть въ морякахъ; поэтому морское воспитаніе имѣетъ не меньшее, если не большее, значеніе, чѣмъ техническое образованіе. Грѣшатъ иногда они тѣмъ, что недооцѣниваютъ роль техники и знанія ея. Противники „старой школы“, наоборотъ, въ силу своего крайняго увлеченія техникой склонны недооцѣнивать воспитаніе морского духа; парусную морскую практику считаютъ чуть ли не „акробатствомъ“, сопряженнымъ съ ненужными трудностями,

*) О томъ, какъ стоимость топлива вліяетъ на эксплуатаціонныя издержки пароходовъ, мы говорили уже на страницахъ „М. Журнала“.

рискомъ и тратой времени. По ихъ мнѣнію, достаточно умѣть управлять механизмами, а къ морю пріучить могутъ, дескать, такія мелкія суда, какъ траулеры, миноносцы и обыкновенные грузовики-трампы, — что не нужно для этого тратить силъ и времени на паруса, которые не имѣютъ примѣненія въ послѣдующей практикѣ. Въ наше время старая „школа морского воспитанія“ такъ или иначе еще сохраняетъ свое вліяніе и находитъ свое отраженіе. Споры эти касаются школы для грядущей молодой смѣны моряковъ. Морскую профессію молодежь избираетъ обычно въ силу любви къ морю и тому „неземному“, что море таитъ. Поэтому молодежь съ своей стороны всегда готова встрѣтить здѣсь самую суровую школу, воспитывающую силы ихъ души. Вопросъ заключается по существу въ томъ лишь, чтобы этой молодежи обезпечить ту школу, которая отвѣтила бы одновременно ихъ духу, вооружила ихъ знаніями практической техники морской профессіи и не „пріучила“ бы только, а „сроднила“ ихъ съ морской стихіей. Сроднить съ морской стихіей не могутъ никакіе механизмы (ни малой, ни большой мощности) такъ, какъ паруса. Поэтому къ нимъ отнестись надо бережно и вдумчиво, а не такъ, чтобы изъ-за деревьевъ не видѣть лѣса.

Въ Англіи высказывалась мысль поощренія постройки судовъ смѣшаннаго типа, — парусниковъ съ вспомогательными двигателями или пароходовъ съ мачтами, имѣющими также и парусное вооруженіе, подобно тому, какъ это было на многихъ пароходахъ конца прошлаго столѣтія, — чтобы такимъ образомъ имѣть возможность экономить (когда возможно) расходы на топливо и воспитывать команды. Нѣкоторые опытные въ морскомъ дѣлѣ люди утверждаютъ и по сіе время, что пятимачтовые стальные шхуны или баркентины (съ вспомогательнымъ двигателемъ или безъ такового) могутъ быть вполне экономичнымъ средствомъ транспорта лѣсныхъ и другихъ сравнительно малоцѣнныхъ массовыхъ грузовъ, для коихъ срочность доставки не играетъ такой роли, какъ накладные расходы по перевозкѣ ихъ. Въ этой торговлѣ парусныя или парусно-моторныя суда могутъ успѣшно конкурировать съ пароходами. Парусники небольшихъ размѣровъ являются сейчасъ еще серьезными конкурентами пароходовъ въ каботажѣ при перевозкѣ громоздкихъ малоцѣнныхъ строительныхъ матеріаловъ, угля, соли, лѣсныхъ грузовъ и т. п. Въ этомъ смыслѣ во всѣхъ моряхъ Россіи есть возможность развитія паруснаго судоходства. Для болѣе крупныхъ судовъ того же типа имѣются возможности и въ дальнемъ каботажѣ по перевозкѣ изъ портовъ Азовскаго и Чернаго морей въ Балтійское и Бѣлое моря и обратно. Вопросъ о перевозкѣ Донецкаго угля круговымъ морскимъ путемъ изъ Мариуполя въ Петроградъ и Архангельскъ и об-

ратно лѣсныхъ грузовъ въ порты южныхъ морей возникалъ не разъ уже и въ довоенное время. Въ этихъ перевозкахъ найти работу можетъ цѣлый рядъ „учебныхъ судовъ-парусниковъ“. Все это вопросы, требующіе лишь вдумчиваго отношенія и предприимчивости, а тогда мы сможемъ сохранить для будущаго нашего мореходства и все то положительное, что имѣется въ „старой школѣ“, пополнивъ лишь ее тѣмъ, что жизненно и важно въ условіяхъ нашего времени. Въ молодой смѣнѣ чрезъ посредство надлежаще данной ей школы старшія поколѣнія моряковъ найдутъ осуществленіе и своихъ собственныхъ трудовъ, направленныхъ на развитіе русскаго флота. Достичь чего либо большаго и новаго возможно лишь опираясь на опытъ и достиженія прошлаго. Прошлое мореходства не только источникъ нравственныхъ силъ для дальнѣйшаго развитія его, но и школа воспитанія характеровъ, требующихся морской стихіей. Люди и ихъ характеръ, а не одни только ихъ знанія, основа всякаго дѣла и залогъ успѣха. Въ глазахъ пишущаго эти строки борьба за паруса — борьба за человека и его характеръ.

Владиславъ Л. Богдановичъ.

Умершіе.

— 8 марта въ Харбинѣ скоропостижно, отъ разрыва сердца, скончался ст. лейт. выпуска 1906 г. баронъ **Левъ Львовичъ Жираръ-де-Сукантонъ**. Въ Харбинѣ покойный былъ преподавателемъ русской литературы въ англійской гимназійи и сотрудникомъ газеты „Нашъ Путь“. При осмотрѣ оставшихся вещей былъ обнаруженъ кормовой Андреевскій флагъ, которымъ покойный и былъ покрытъ при опусканіи въ могилу.

— 10 марта въ Парижѣ, въ госпиталѣ Діе, скончался кпр. **Алексѣй Александровичъ Бекъ-Джевагировъ** (вып. 1892 г.).

— 30 мая въ Парижѣ скончался отъ туберкулеза охотникъ Флота **П. А. Алексѣевъ**, плававшій на крейсерѣ „Генераль Корниловъ“.

— 13 апрѣля въ совѣтской Россіи трагически погибъ морской летчикъ лейт. **Левъ Владиславовичъ Ковалевскій** (выпуска Морск. Корпуса 1915 г.).

— Въ Токио скончался герой Русско-Японской войны адмираль **Того**.

Подписчики.

Съ 23 мая по 25 іюня на „Морской Журналъ“ на 1934 годъ (или полгода) подписались слѣдующія лица: 148) К. К. Жеваховъ, Тулонъ, 149) Г. И. Бутаковъ, Парижъ, 150) И. Д. Б., 151) В. А. Недзвѣдскій, Нью-Йоркъ, 152) Я. И. Подгорный, Брно, 153) Д. Н. Сафоновъ, Югославія, 154) Э. И. Вѣщицкій, Варшава, 155) К. Н. Какоулинъ, Брно, 156) В. К. Потаповъ, Парижъ, 157) Н. Д. Щербачевъ, Парижъ и 158-171) Каютъ-Компанія въ Санъ-Франциско.

Отъ Совѣта Старѣйшинъ ВОМО.

Журналъ № 28

засѣданія Совѣта Старѣйшинъ Всезарубежнаго Объединенія
Русскихъ Морскихъ Организаций.

16 марта 1934 года.

Предсѣдательствовалъ: Адмиралъ **Русинъ**; присутствовали: Адмиралъ **Муравьевъ** (3), Вице-Адмиралъ **Коломейцовъ** (1), Контръ-Адмиралы: **Погуляевъ** (1), **Шрамченко** (1), **Посоховъ**; Капитаны 1 ранга **Зеленой** (3), **Соловьевъ** (2), **Казиміровъ** (3); Тайный Совѣтникъ **Радковичъ** (1).

1) Предсѣдателемъ оглашены письма бывшего и вновь избраннаго предсѣдателей Общества б. Морскихъ Офицеровъ въ Америкѣ — Кап. 2 р. **А. М. Чернушевича** и Ст. Лейт. **Ю. К. Дворжицкаго** — о дѣятельности Общества за истекшій годъ.

2) Заслушаны привѣтствія къ празднику Св. Пасхи, помѣщенные въ „Морскомъ Журналѣ“.

3) Текущія дѣла.

Журналъ № 29

20 апрѣля 1934 года.

Предсѣдательствовалъ: Адмиралъ **Русинъ**; присутствовали: Адмиралъ **Муравьевъ** (3), Вице-Адмиралъ **Коломейцовъ** (1), Контръ-Адмиралы: **Погуляевъ** (1), **Бутаковъ** (3), **Шрамченко** (1); Капитаны 1 ранга: **Зеленой** (3), **Казиміровъ** (3).

1) Предсѣдатель, открывая собраніе, сообщилъ, что имъ получено свѣдѣніе о кончинѣ въ университетскомъ госпиталѣ въ Санъ-Франциско Контръ-Адмирала **Е. В. Клюпфель**.

Предсѣдатель напомнилъ, что **Е. В.** участвовалъ въ 1904 году въ геройской защитѣ Портъ-Артура, командуя миноносцемъ „Сердитый“, за что былъ награжденъ Георгіевскимъ оружіемъ; затѣмъ командовалъ въ Черномъ морѣ транспортомъ „Дунай“ и линейнымъ кораблемъ „Евстафій“ и былъ директоромъ маяковъ и лоціи Каспійскаго моря и командиромъ порта Баку. Въ эмиграціи жилъ въ Санъ-Франциско, гдѣ состоялъ Предсѣдателемъ Каютъ-Компаніи. Какъ горячій патриотъ, всею душою преданный Россіи, **Е. В.** принималъ самое дѣятельное участіе въ жизни и работѣ Русскихъ организацій на пользу дорогой и незабытой имъ Родины, влагая массу инициативы и чисто юношескій пылъ въ идейную національную работу.

2) Заслушали письма съ мѣстъ (**К.-адм. Смирнова** и Предсѣдателя Общества б. Морскихъ Офицеровъ въ Америкѣ), а также поздравленія къ празднику Св. Пасхи изъ Пловдива, Харбина и Праги.

3) Текущія дѣла.

Подлинныя за надлежащими подписями.

Генеральный Секретарь ст. лейтенантъ

ф. Кубе.

МОРСКІЯ ОРГАНИЗАЦІИ.

— 10 февраля **Харбинскій Кружокъ**, по примѣру прошлыхъ лѣтъ, устраивалъ закрытый, по именнымъ приглашеніямъ, танцевальный вечеръ. Вечеръ прошелъ удачно и далъ около 97 мѣстныхъ долларовъ чистой прибыли. У предсѣдателя Кружка ст. л. В. Н. Кондрашева можно получить слѣд. номера „Зарубежнаго Морского Сборника“: 7/8, 10 и 11/12. Писать по адресу: Харбинъ-Мадиагоу, Максимовская 17, Маньчжу-Го.

— Предсѣдателемъ **Каютъ-Компаніи въ Санъ-Франциско** послѣ смерти к.-а. Е. В. Клюпфеля и отказа к.-а. Б. П. Дудорова, живущаго внѣ города, согласно Устава сталъ ст. лейт. Михаилъ Юльевичъ Горденевъ, плавающій капитаномъ на одномъ изъ американскихъ пароходовъ, базирующихся на Санъ-Франциско. Въ недалекомъ будущемъ К.-К. приступаетъ къ изданію „Вахтеннаго Журнала Каютъ-Компаніи въ Санъ-Франциско — съ полуночи и полдня случаи“. Въ „Вахтенномъ Журналѣ“ найдетъ отраженіе внутренняя жизнь Каютъ-Компаніи и отдѣльныхъ ея членовъ.

— 27 мая **Военно-Морскимъ Союзомъ и К.-К. въ Парижѣ** была отслужена панихида по адмираламъ: С. О. Макаровъ, З. П. Рожественскомъ, В. К. Витгефтѣ и по всѣмъ чинамъ, погибшимъ въ Цусимскомъ сраженіи.

— 10 іюня въ **Военно-Морскомъ имени Адмирала Колчака Кружкѣ** состоялось продолженіе доклада ст. лейт. М. О. фонъ Кубе на тему — „Мысли о морской школѣ“. Подробное изложеніе этого интереснаго доклада будетъ дано въ слѣдующемъ номерѣ.

— 30 марта въ Буеносъ-Айресѣ состоялось первое открытое собраніе Союза Младороссовъ. Предсѣдательствовалъ — лейт. кн. **Ю. Н. Волконскій** (вып. 13 г.).

— 28 апрѣля въ Санъ-Франциско на торжественномъ застѣланіи Объединеннаго Комитета и Объединенной Комиссіи инвалидовнаго бала были названы фамиліи 14 лицъ, получившихъ за свою дѣятельность на пользу инвалидовъ почетные знаки и званія почетныхъ членовъ Союза Инвалидовъ. Первымъ былъ названъ к.-а. **Е. В. Клюпфель**, память котораго присутствующими была почтена вставаніемъ. Кромѣ того, почетные знаки и званіе почетныхъ членовъ получили **В. П.** и **В. П. Антоненко**, а **М. Л. Хейсканенъ** — именное благодарственное письмо Главнаго Правленія Союза Инвалидовъ.

— Лейт. **Г. В. Любинскій**, закончивъ успѣшно курсъ испытаній, получилъ дипломъ американскаго штурмана дальн. плав.

Издатель (за К.-Комп. въ Прагѣ) и Редакторъ **М. Стахевичъ**.

Loretanské nám. č. 109, Praha IV. ČSR.

Novinová sazba povolena řed. p. a t. čís. 25274 = VII = 1928.
Odp. redaktor Z. Rejman. — Tiskl Chudomel, Hostivař.