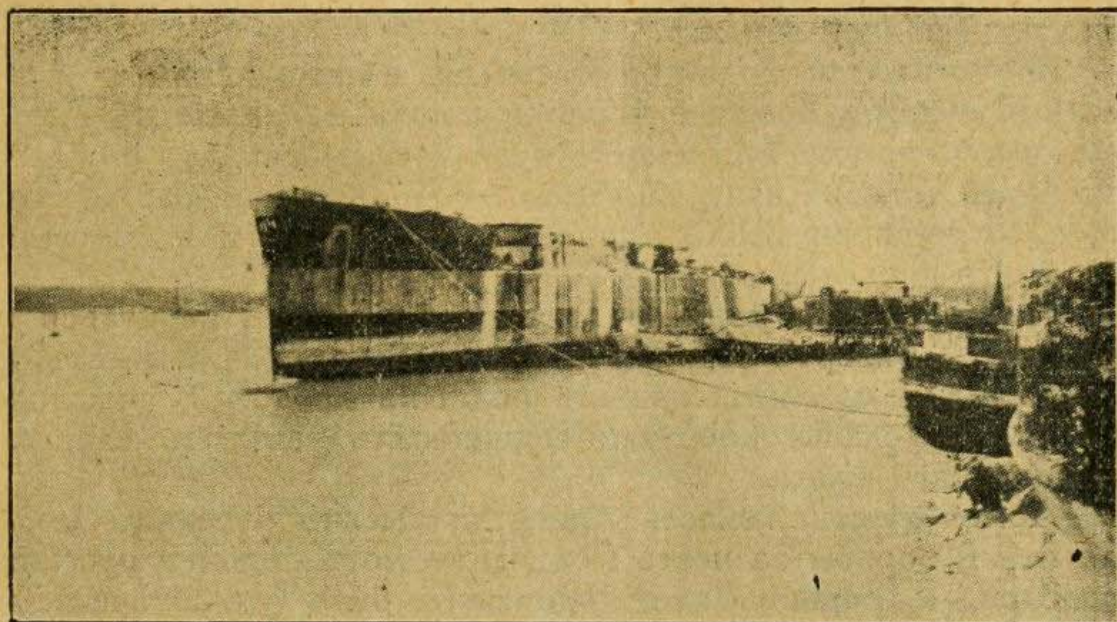


МОРСКОЙ



„Разберутъ эти остатки „Ген. Алексѣева“ и отъ Русской Эскадры въ Бизертѣ не останется ничего“ (изъ письма).

ЖУРНАЛЪ

ЕЖЕМЪСЯЧНИКЪ. ИЗДАНИЕ КАЮТЪ-КОМПАНИ ВЪ ПРАГЪ.

Годовая подписка — 30 фр. фр. Цѣна двойного номера — 4 фр. фр.

Май-Юнь 1936 г. № 101-102 (5-6). IX годъ изданія.

Содержаніе: Памятникъ Бизертскимъ кораблямъ. Ген. штаба полк. В. М. Пронинъ — Черная страница. К.-а. А. Д. Бубновъ — Основы Русской морской политики. Инж. Г. Б. Александровскій — Къ характеристикѣ личного состава краснаго флота. Флота г.-л. В. М. Линденъ — Состязаніе въ океанѣ. К. 1 р. кн. Я. К. Тумановъ — Вмѣсто вѣнка на могилу лейт. Э. И. Страутинга. Изъ жизни морск. организацій. Письма въ Редакцію. О книгахъ, журналахъ и газетахъ.

Памятникъ Бизертскимъ кораблямъ.

Бизерта — одинъ изъ этаповъ Крестнаго пути Русскихъ людей, покинувшихъ свою Родину, не пожелавшихъ признать безбожниковъ-большевиковъ.

16 лѣтъ тому назадъ, послѣ кровавыхъ боевъ на Перекопѣ, Русская Армія и сопровождавшіе ее Русскіе люди, женщины, дѣти — всего около 120 тысячъ человѣкъ, покинули послѣднюю пядь родной земли.

Вся эта масса людей размѣстилась на военныхъ и коммерческихъ судахъ. Военные корабли пошли къ далекимъ Африканскимъ берегамъ въ Бизерту, куда Русская эскадра съ благоговѣніемъ донесла нашу святыню — Андреевскій флагъ, спасши и сохранивши доблестную Русскую Армію для будущихъ подвиговъ и славы.

Но кораблямъ нашимъ Господь не судилъ вернуться на Родину: въ Бизертѣ эскадра нашла свой конецъ... Ея нѣтъ, но живы свидѣтели славы нашихъ родныхъ кораблей, участники ихъ боевой славы, носители священныхъ завѣтовъ славнаго Андреевскаго флага.

Армія спасена, спасены десятки тысячъ русскихъ людей для новой борьбы за честь Родины — вотъ подвигъ русскихъ кораблей, и подвигъ этотъ долженъ быть увѣковѣченъ во славу Россіи.

Для этой цѣли въ Бизертѣ образовался Комитетъ для сбора пожертвованій на постройку молитвеннаго памятника (храма или часовни, въ зависимости отъ собранной суммы) роднымъ кораблямъ, въ которомъ предполагается установить мраморныя доски съ ихъ именами — пусть память о нихъ чтится во-вѣки — они честно исполнили свой долгъ передъ Родиной.

Комитетъ шлетъ свой призывъ ко всѣмъ Русскимъ людямъ и въ особенности къ бывшимъ Бизертянамъ о помощи этому святому дѣлу.

Вѣримъ, что съ Божьей помощью, общими усиліями мы преодолѣемъ всѣ трудности и Православный крестъ возсіяетъ на Африканскомъ берегу.

Всякая жертва будетъ принята съ молитвенной благодарностью.

Предсѣдатель Комитета вице-адм. **С. Н. Ворожейкинъ.**

Пожертвованія просятъ направлять на имя казначея Комитета по адресу: M. G. Janouchevsky, rue d'Espagne, maison Hersent, Bizerte (Tunisie).

Ген. шт. полк. В. М. Пронинъ, Бѣлградъ.

Черная страница.

Поздняя осень рокового 1920 года...

Хмурится крымское небо...

Грустно шумятъ потемнѣвшія волны Чернаго моря, разбиваясь о могучіе борта боевыхъ кораблей, обдавая ихъ мелкими брызгами и пѣной, словно слезами, прощаясь съ ними навсегда...

Черноморскій флотъ въ боевой готовности... Ему предстоитъ далекое и... послѣднее плаваніе...

Русская армія послѣ неравной, но героической борьбы за честь и національное бытіе Россіи, подъ давленіемъ красныхъ полчищъ, переходитъ на корабли, оставляя родную землю. Съ ней уходятъ и тысячи русскихъ людей, не пожелавшихъ подчиниться власти международныхъ бандитовъ.

Стукъ машинъ... Въ послѣдній разъ винты кораблей эскадры вспѣниваютъ черноморскія волны...

Въ послѣдній разъ рѣветъ надъ водами Чернаго моря Андреевскій флагъ эскадры.

Константинополь. Галлиполи. Сербія. Болгарія. Франція. Обѣ Америки. Весь міръ...

Русская армія и русскіе люди спасены и сохранены для будущей борьбы за освобожденіе Родины и ея воссозданіе. Этимъ они обязаны флоту.

Бизерта. Здѣсь, въ водахъ союзной Франціи бросила свои якоря Черноморская эскадра. Нѣсколько лѣтъ она жила спокойно, такъ же такъ и армія, готовясь къ будущей борьбѣ.

Но...наступили подлая времена. Союзная Франція забыла своихъ вѣрныхъ боевыхъ русскихъ товарищей, протянула предавшимъ ее въ 1918 году (Брестъ-Литовскъ) Совѣтамъ руку, признала ихъ и отдала русскую эскадру на пропятіе. Бизерта явилась Голгофой и могилой эскадры.

По распоряженію французскаго правительства эскадра была разоружена и продана съ публичнаго торга на сломъ...

Рвались подъ зубьями машины, дробились подъ ударами молотовъ еще живыя тѣла гигантовъ...

Надрывались сердца доблестныхъ моряковъ, сжимались бессильно кулаки, взоры обращались къ Небу, взывали о справедливости и возмездіи...

Нынѣ, какъ намъ пишутъ изъ Бизерты, «доламываютъ» послѣдній корабль — броненосецъ «Генераль Алексѣевъ»... Уже остался одинъ остовъ, напоминающій гробъ, какъ то видно на прилагаемомъ снимкѣ...

Не въ честномъ бою въ открытомъ морѣ съ врагомъ, а среди глубокаго мира отъ руки «друзей и союзниковъ» нашла свою смерть русская эскадра!

Славный Андреевскій флагъ былъ силою спущень «боевыми товарищами»...

Но, пройдетъ лихолѣтье... Сбросить съ себя русскій народъ ненавистное коммунистическое иго (самъ или при поддержкѣ новыхъ друзей) и взвьется вновь Андреевскій флагъ на водахъ трехъ океановъ... Но въ анналахъ исторіи Россійскаго флота, въ его судовыхъ журналахъ будетъ черная страница... Ее не смоетъ волна времени. Она будетъ говорить грядущимъ поколѣніямъ моряковъ о трагедіи Россійскаго флота въ Бизертѣ и предательствѣ «боевыхъ товарищей».

По мысли русскихъ офицеровъ погибшей эскадры, нынѣ проживающихъ въ Бизертѣ, предполагается на берегу моря воздвигнуть памятникъ эскадрѣ, въ видѣ небольшого храма, на стѣнахъ котораго будутъ написаны имена кораблей, въ Бизертѣ нашедшихъ свою гибель отъ руки союзниковъ.

Пока собрано всего лишь на покупку земли подъ церковь и насъ просятъ открыть сборъ пожертвованій на постройку церкви. Если бы каждый русскій человекъ, вывезенный погибшей Русской эскадрой изъ Крыма (а ихъ вывезено около 100.000 чел.) и спасенный ею отъ рукъ большевиковъ, пожертвовалъ хотя бы 1 фр. (3 дин.), то можно было бы воздвигнуть достойный памяти эскадры храмъ.

Мы призываемъ русскихъ людей внести свою посильную жертву на постройку такого храма и открываемъ при «Русскомъ Голосѣ» сборъ пожертвованій.

В. Пронинъ.

Примѣчаніе. Статья ген. шт. полк. В. М. Пронина перепечатывается изъ бѣлградской газеты „Русскій Голосъ“ (№ 276), какъ образецъ настроеній среди чиновъ Арміи. Редакція.

Умершіе.

— 14 іюня въ Тунисѣ скончался и.-м. лейт. **Александръ Яковлевичъ Зубрилинъ**. У здороваго на видѣ человека оказались язвы въ кишкахъ въ двухъ мѣстахъ и сращеніе кишекъ. Была сдѣлана операція въ итальянскомъ госпиталѣ, но весь организмъ, и въ частности почки, были въ столь печальномъ состояніи, что А. Я. изъ госпиталя не вышелъ: почки отказались работать и смерть послѣдовала отъ уреміи.

Контръ-адм. А. Д. Бубновъ, Дубровникъ.

Основы Русской морской политики.

Очеркъ*).

Морская политика всякаго государства предопредѣляется естественнымъ направлениемъ его экономической жизни и географическимъ положениемъ его территоріи. Естественное направление экономической жизни государства непосредственно зависитъ отъ характера и географическаго распредѣленія его природныхъ богатствъ, преуказывающаго пути сообщенія, пользуясь коими эти богатства могутъ съ выгодой для государства принимать участіе въ міровомъ товарообмѣнѣ.

Во всѣ времена и во всякихъ обстоятельствахъ возможность пользоваться морскими путями сообщенія для товарообмѣна была и будетъ однимъ изъ главныхъ условій выгодной торговой эксплуатаціи природныхъ богатствъ страны; въ связи съ этимъ во всѣхъ странахъ искони существовало тяготѣніе къ морямъ, находящимся вблизи центровъ этихъ природныхъ богатствъ. Принимая во вниманіе, что положеніе природныхъ богатствъ страны по отношенію къ морямъ является опредѣленной и конкретной данной, могущей быть нарушенной лишь кореннымъ измѣненіемъ конфигураціи государственныхъ границъ, морская политика всякаго государства неукоснительно направляется этой данной до самыхъ тѣхъ поръ, пока не наступятъ такіа коренныя измѣненія въ конфигураціи государственныхъ границъ.

Морская политика Россіи основывается на положеніи ея природныхъ богатствъ по отношенію къ четыремъ воднымъ бассейнамъ, ее омывающимъ: Ледовитому океану, Тихому океану, Черному и Балтійскому морямъ. Въ связи съ расширеніемъ государственныхъ границъ Россіи и разработкой ея природныхъ богатствъ, значеніе этихъ водныхъ бассейновъ въ ея политико-экономической жизни постепенно измѣнялось, а вмѣстѣ съ этимъ мѣнялось и направленіе ея морской политики.

Уже въ самомъ началѣ образованія Россійскаго государства политико-экономическая дѣятельность первыхъ нашихъ предковъ, сосредоточенная на водномъ пути «отъ варяговъ въ греки», играла огромную роль въ развитіи культуры и цивилизаціи Кіевскаго княжества и служила основаніемъ «морской» политики Кіевскихъ Великихъ Князей, нашедшемъ себѣ выраженіе въ договорахъ, которые они заключали съ Византіей.

*) Настоящій очеркъ является сокращеннымъ выводомъ изъ ряда моихъ работъ на темы: „Мысли о возсозданіи Русской морской силы“ („Морск. Журн.“), „Русская морская проблема“ („Зар. Морск. Сборникъ“), „Le Probleme du Bosphore pendant la guerre mondiale“ (Rev. Marit.) и т. д.

При этомъ нельзя не высказать вполне вѣроятнаго предположенія, что, если бы печенѣги и половцы, прервавши связь Кіевскаго государства съ Чернымъ моремъ, не лишили нашихъ предковъ чрезвычайно для нихъ выгодныхъ во всѣхъ отношеніяхъ сношеній съ Византіей, Россія была бы нынѣ одной изъ самыхъ культурныхъ и мощныхъ странъ на свѣтѣ.

Послѣ крушенія Кіевскаго княжества Россія, втиснутая въ узкія рамки Московскаго княжества и отрѣзанная отъ морей, въ теченіе ряда вѣковъ пребывала въ состояніи политико-экономическаго безсилія и культурнаго упадка; однако, и въ теченіе этого мрачнаго періода русской исторіи Новгородъ, политика коего была всецѣло основана на поддержаніи морской торговли съ внѣшнимъ міромъ, служитъ блестящимъ примѣромъ вліянія морскихъ сообщеній на благосостояніе и культуру Россійскаго государства.

Петръ Великій, создавъ широкую возможность использованія морскихъ путей для русскаго товарообмѣна съ внѣшнимъ міромъ, положилъ основаніе быстрому развитію Россіи и предначерталъ направленіе ея морской политики. Со свойственной ему гениальной интуиціей Петръ Великій еще въ самомъ началѣ своей грандіозной государственной дѣятельности узрѣлъ ту роль, которую со временемъ должны будутъ играть въ политико-экономической жизни Россіи области, лежація вкругъ Чернаго моря, и обратилъ сначала свои взоры на это море; натолкнувшись тамъ на трудно-преодолимые препятствія и отдавъ себѣ отчетъ въ томъ, что эксплуатація этихъ областей есть дѣло отдаленнаго будущаго, Петръ, — завѣщавъ это дѣло и связанную съ нимъ проблему Чернаго моря своимъ преемникамъ, обратился къ рѣшенію болѣе срочной проблемы Балтійскаго моря, къ которому тяготѣлъ центръ природныхъ богатствъ тогдашней Россіи. Такимъ образомъ было Петромъ положено начало «Балтійскаго» періода русской исторіи, принесшаго Россіи столько блеска и славы и закончившагося минувшей проигранной войной.

Въ связи съ постепеннымъ присоединеніемъ къ Россіи областей бассейна Чернаго моря и разработкой ихъ громаднхъ богатствъ, преемники Петра приступили съ конца XVIII столѣтія къ рѣшенію Черноморской проблемы, но вели это дѣло далеко не съ той неукротимой энергіей и неуклонной послѣдовательностью, съ какою Петръ разрѣшалъ Балтійскую проблему; вслѣдствіе этого Черноморская проблема не только не была разрѣшена къ минувшей войнѣ, но, какъ извѣстно, приняла послѣ этой войны, — по причинѣ пораженія Россіи, — самый невыгодный для нея обликъ въ связи съ нейтрализаціей и интернаціонализаціей проливовъ.

Между тѣмъ, принимая во вниманіе географическое распределение природныхъ богатствъ современной Россіи и выявившееся съ теченіемъ времени значительное преобладаніе въ ея экономической жизни областей, тяготящихся къ Черному морю, каковое къ началу этого столѣтія выразилось тѣмъ, что черноморскій вывозъ составлялъ болѣе 65% всего морского вывоза Россіи, — Черноморская проблема, безъ сомнѣнія, должна занять въ настоящее время первое мѣсто въ ея морской политикѣ. Всѣ остальные морскія проблемы Россіи, связанныя съ другими, омывающими ее морями, должны нынѣ занять въ ея политикѣ подчиненное по отношенію къ Черноморской проблемѣ положеніе.

Потерявъ послѣ минувшей войны Финляндію и Прибалтійскій Край, Россія, въ отношеніи своего военно-политическаго положенія на Балтійскомъ морѣ, вернулась болѣе чѣмъ на 200 лѣтъ назадъ — къ временамъ основанія Петербурга и Кронштадта въ началѣ XVIII столѣтія. Начинать вновь борьбу за господство на Балтійскомъ морѣ было бы нынѣ нецѣлесообразно, ибо всѣ силы должны быть сосредоточены на рѣшеніи Черноморской проблемы, имѣющей, какъ выше указано, неизмѣримо болѣе важное для Россіи политико-экономическое значеніе, нежели проблема Балтійскаго моря. Вмѣстѣ съ тѣмъ первая попытка агрессивной морской политики въ бассейнѣ Балтійскаго моря немедленно поставила бы Россію лицомъ къ лицу съ мощной коалиціей всѣхъ прибалтійскихъ державъ во главѣ съ Германіей и Польшей, одолѣть каковую ей, конечно, было бы не подъ силу. Допуская даже, что Россіи удалось бы искусно использовать наступающія нынѣ столь часто коренныя перемѣны въ европейской политической обстановкѣ для частичнаго улучшенія своего положенія за счетъ Финляндіи, Эстоніи или Латвіи, все же передъ ней всегда останется всегда неразрѣшимымъ вопросъ свободной связи Балтійскаго моря съ Сѣвернымъ. Но если бы Россіи и удалось разрѣшить этотъ вопросъ посредствомъ тѣснаго союза съ Германіей, — на каковомъ, безъ сомнѣнія, должна будетъ зиждиться ея внѣшняя политика въ будущемъ, — все же останется не разрѣшеннымъ вопросъ свободнаго выхода ея морскихъ путей въ бассейнъ Атлантическаго океана, ибо этимъ выходомъ, силою вещей, созданныхъ природой, всецѣло командуетъ Англія. Все вышеизложенное ясно показываетъ, на какую серію чрезвычайно трудныхъ и даже непреодолимыхъ препятствій натолкнулась бы Россія при попыткѣ веденія агрессивной политики въ бассейнѣ Балтійскаго моря въ цѣляхъ рѣшенія Балтійской проблемы въ полномъ ея объемѣ.

Принимая во вниманіе второстепенное значеніе Балтійскаго бассейна, въ теперешней и будущей экономической жизни

Россіи, ей слѣдуетъ стремиться разрѣшить проблему Балтійскаго моря мирнымъ путемъ, приберегая всѣ свои силы для разрѣшенія значительно болѣе важной Черноморской проблемы. При этомъ не слѣдуетъ упускать изъ виду, что направленіе русской внѣшней политики въ сторону сближенія съ Германіей будетъ значительно способствовать благопріятному рѣшенію Балтійской проблемы, что предвидѣлъ уже Петръ Великій, завѣщавъ своимъ преемникамъ никогда не нарушать добрососѣдскихъ съ ней отношеній; къ тому же важность Балтійской проблемы значительно уменьшается въ настоящее время тѣмъ обстоятельствомъ, что въ случаѣ необходимости могутъ быть использованы для товарообмѣна областей Балтійскаго бассейна съ внѣшнимъ міромъ морскіе пути Сѣвернаго Ледовитаго океана, эксплуатаціи коихъ было положено успѣшное начало во время минувшей войны.

Энергичной разработкѣ сѣверныхъ путей, т. е. созданію на берегахъ Ледовитаго океана укрѣпленныхъ портовъ, связанныхъ съ страной мощными желѣзными дорогами, должно быть посвящено особое вниманіе не только потому, что эти пути могутъ въ извѣстной мѣрѣ замѣнить Балтійскіе пути сообщенія, но также и потому, что это единственные русскіе морскіе пути, **коими никто не командуетъ и кои свободно выходятъ въ бассейнъ Атлантическаго океана**, являющагося центромъ и колыбелью теперешней политико-экономической и культурной жизни свѣта, подобно тому, какъ нѣкогда такимъ центромъ являлось Средиземное море.

Опытъ минувшей войны и прогрессъ военно-морской техники послѣдняго времени ясно показываютъ, что въ будущихъ войнахъ крейсерскія операціи будутъ имѣть громадное значеніе. Рѣшительныя операціи въ бассейнѣ Атлантическаго океана крейсерскихъ силъ, состоящихъ изъ надводныхъ и подводныхъ судовъ соотвѣтствующаго типа и опирающихся на укрѣпленныя базы, вблизи этого бассейна находящіяся, — могутъ оказать весьма большое вліяніе на исходъ войны Россіи съ любымъ ея европейскимъ противникомъ, ибо всякая болѣе или менѣе значительная европейская держава имѣетъ нынѣ въ бассейнѣ этого океана весьма существенные политико-экономическіе интересы. Въ мирное же время крейсерскій флотъ, сосредоточенный въ базахъ Ледовитаго океана, можетъ послужить мощной опорой для русской внѣшней политики и «вѣскимъ» аргументомъ въ рукахъ русской дипломатіи. Поэтому, проблемѣ Ледовитаго океана, состоящей въ созданіи соотвѣтствующаго крейсерскаго флота, опирающагося на укрѣпленныя базы, связанныя желѣзными дорогами съ внутренностью страны, должно быть посвящено въ морской политикѣ Россіи глубокое вниманіе и эта проблема должна занять въ государствен-

ной жизни Россіи особо важное — и во всякомъ случаѣ болѣе важное, чѣмъ Балтійская проблема, — мѣсто.

Помимо этого, оборудованіе сѣвернаго побережья Россіи представляется необходимымъ и потому, что отсюда начинается великій сѣверный морской путь, развитіе и разработка коего можетъ въ извѣстной мѣрѣ облегчить ея морскую связь съ Дальнимъ Востокомъ, такъ какъ южными морскими путями Дальняго Востока нынѣ командуетъ Японія.

Разработка сѣвернаго морского пути является самымъ лучшимъ и цѣлесообразнымъ способомъ рѣшенія и русской Тихоокеанской проблемы, ибо при чисто второстепенномъ значеніи, которое имѣетъ въ политико-экономической жизни государства Россійскаго его дальне-восточная окраина, ни въ коемъ случаѣ недопустимо, чтобы рѣшеніе этой проблемы довело Россію до вооруженнаго столкновенія съ Японіей, каковое невозможно было бы избѣжать, если бы Россія повела на Востокъ агрессивную морскую политику.

Для Россіи самая цѣлесообразная политика на Востокѣ состоитъ въ выжиданіи, связанномъ съ стремленіемъ удержать всѣми способами свои нынѣшнія позиціи на побережьи Тихаго океана, а главнымъ образомъ Владивостокъ, памятуя при этомъ, — какъ бы сіе ни показалось страннымъ, — что время работаетъ въ ея пользу; ибо въ разрѣзъ многимъ существующимъ взглядамъ, позволительно высказать основательное предположеніе, что Японія въ концѣ концовъ «захлебнется» въ своихъ завоевательныхъ стремленіяхъ на Азіатскомъ континентѣ и ея экспансія тамъ въ скоромъ времени остановится, такъ какъ она не обладаетъ достаточными цивилизаторскими и организаторскими силами для созданія великой имперіи, подобной тѣмъ имперіямъ, которыя создавали передовыя европейскія націи.

Сущность Черноморской морской проблемы заключается въ обезпеченіи морскихъ сообщеній Россіи съ Средиземнымъ моремъ во всякое время войны и мира. Радикальное рѣшеніе этой проблемы заключается въ завладѣніи проливами Босфоръ и Дарданеллы съ группой острововъ, лежащей передъ послѣдними, чѣмъ устраняется возможность блокады Дарданеллъ со стороны Эгейскаго моря. Въ этой именно концепціи и мыслилось Россіей рѣшеніе Черноморской морской проблемы во время минувшей войны, когда Турція была на сторонѣ ея противниковъ. Однако, послѣ войны на конференціи въ Лозаннѣ въ 1923 году было вынесено, пользуясь пораженіемъ Россіи, рѣшеніе о нейтрализаціи и интернаціонализаціи проливовъ, каковое для Россіи является худшимъ изъ всѣхъ возможныхъ видовъ рѣшенія ея Черноморской проблемы, ибо это рѣшеніе открываетъ доступъ всякому къ центру ея важнѣйшихъ поли-

тико-экономическихъ интересовъ и ставить ея морскія сообщенія съ бассейномъ Средиземнаго моря подъ ударъ любой морской державы, въ связи съ чѣмъ эта держава приобретаетъ мощный способъ давленія на ея внѣшнюю политику*).

Нынѣ, какъ извѣстно, созвана по иниціативѣ Турціи конференція въ Монтрѣ для разсмотрѣнія вопроса о возвращеніи ей утраченныхъ на Лозанской конвенціи 1923 года суверенныхъ правъ надъ проливами. И чѣмъ полнѣе Турція добьется на этой конференціи восстановленія своихъ правъ надъ проливами, тѣмъ это будетъ выгоднѣе и Россіи, для коей неизмѣримо легче, въ отношеніи ея Черноморской проблемы, имѣть дѣло съ одной Турціей, нежели съ цѣлымъ рядомъ мощныхъ морскихъ державъ. Въ томъ случаѣ, когда Турція располагаетъ полностью суверенныхъ правъ надъ проливами, Россія можетъ путемъ тѣснаго съ ней союза обезпечить свои сообщенія съ Средиземнымъ моремъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ не теряетъ надежду окончательно рѣшить — при извѣстныхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ, имѣвшихъ, на примѣръ, мѣсто во время минувшей войны, — свою Черноморскую проблему вооруженной рукой**).

Резюмируя все вышеизложенное, мы приходимъ къ нижеслѣдующимъ заключеніямъ о главныхъ основаніяхъ русской національной морской политики. Первенственное вниманіе въ этой политикѣ должно быть обращено на Черноморскую проблему; въ связи съ этимъ Россія, до поры до времени, должна поддерживать самыя тѣсныя союзныя отношенія съ Турціей, обусловленные полнымъ содѣйствіемъ со стороны послѣдней въ дѣлѣ обезпеченія русскихъ морскихъ сообщеній черезъ проливы, включая предоставленіе русской морской силѣ возможности веденія военныхъ операцій въ зонѣ проливовъ съ цѣлью обезпеченія этихъ сообщеній въ случаѣ войны Россіи съ другими державами, не намѣревающимися считаться съ сувереннымъ правомъ Турціи надъ проливами. Вмѣстѣ съ тѣмъ на Черномъ морѣ долженъ быть созданъ боевой флотъ достаточной силы для воспрепятствованія не только форсированію проливовъ противниками Россіи, но и блокадѣ Дарданеллъ со стороны Эгейскаго моря; во всякомъ случаѣ Черноморскій флотъ долженъ быть настолько силенъ, чтобы представить изъ себя достаточно «вѣскій» аргументъ въ глазахъ Турціи для удержанія ее въ тѣсномъ союзѣ съ Россіей, а также чтобы обезпечить Россіи возможность завладѣнія въ случаѣ необходимости, —

*) См. А. Бубновъ. „Русская морская проблема“, изд. „Зар. Морск. Сб.“ 1929 г.

**) Къ Черноморской проблемѣ въ извѣстной мѣрѣ относится и вопросъ восстановленія утраченнаго Россіей послѣ войны положенія на Дунаѣ. (См. трудъ, упомянутый въ предыдущемъ примѣчаніи).

напримѣръ, въ случаѣ перехода Турціи во враждебный Россіи лагерь, — проливами силой.

Одновременно съ этимъ, пользуясь мощными кораблестроительными средствами Петербургскаго района, долженъ быть созданъ крейсерскій надводный и подводный флотъ для крейсерскихъ операцій въ широкомъ масштабѣ. Задача этого флота, базирующагося на порты Ледовитаго океана, состояла бы въ энергичномъ нападеніи на морскія сообщенія противниковъ Россіи въ бассейнѣ Атлантическаго океана; этотъ флотъ своими операціями въ Атлантическомъ океанѣ и появленіемъ отдѣльныхъ его частей въ Средиземномъ морѣ сможетъ оказать существенное содѣйствіе Черноморскому флоту въ дѣлѣ обороны проливовъ и воспрепятствованія ихъ блокады со стороны Эгейскаго моря. Кромѣ того, на Далекомъ сѣверѣ должны быть предприняты обширныя гидро-техническія и гидро-графическія работы, а также должно быть создано извѣстное число особо мощныхъ ледоколовъ для установленія хотя бы періодической связи съ Дальнимъ Востокомъ по великому сѣверному пути.

Между тѣмъ, въ Балтійскомъ морѣ, поддерживая добрососѣдскія отношенія со всѣми державами на берегахъ сего моря расположенными, и опираясь на тѣсный союзъ съ Германией, Россія могла бы ограничиться содержаніемъ незначительныхъ морскихъ силъ, необходимыхъ лишь для усиленія Кронштадтскаго укрѣпленнаго района.

На Дальнемъ же Востокѣ Россія, тщательно избѣгая столкновенія съ Японіей, должна занять выжидательное положеніе, не содержа тамъ, до поры до времени, боевого флота, а стремясь лишь удержать въ своихъ рукахъ Владивостокъ.

Вышеизложенныя соображенія о русской національной морской политикѣ даютъ основанія для подготовки русской морской силы къ войнѣ, указываютъ направленіе ея развитія и предопредѣляютъ типы боевыхъ судовъ, изъ коихъ должны быть сформированы составныя ея части.

А. Бубновъ.

— К.-адм. А. Д. Бубновъ проситъ довести, во избѣжаніе могущихъ быть недоразумѣній, до свѣдѣнія читателей, что въ Югославіи онъ занимаетъ должность ординарнаго профессора „Морской стратегіи“ и „Исторіи военно-морского искусства“ на Высшемъ военно-морскомъ штабъ-офицерскомъ курсѣ и въ Военно-Морской Академіи.

Редакція.

Инж. Г. Б. Александровскій, Прага.

Къ характеристикѣ личнаго состава краснаго флота*)

IV. „Политсоставъ“.

Продолжимъ примѣры политработниковъ, сдѣлавшихъ карьеру и безъ окончанія какихъ либо школъ.

т. **Семеновъ** — учился въ классѣ минныхъ заградителей въ объединенной школѣ, которую командованіе м. с. Чернаго моря устроило на «Опытѣ». По окончаніи ученія попалъ на гидрограф. судно «1 мая». Одно время былъ инструкторомъ полит. управленія м. с. Чернаго моря, а сейчасъ — комиссаръ эск. м-ца «Шаумянъ» («Левкасъ»).

т. **Лукьяновъ** началъ свою службу на флотѣ ученикомъ-рулевымъ на «Маратѣ» («Петропавловскѣ»), затѣмъ кончилъ школу рулевыхъ старшинъ въ Кронштадтѣ, былъ отсекомъ комсомола въ отрядѣ траленія, а нынѣ инструкторъ политотдѣла авіобригады Чернаго моря.

Какой либо послѣдовательности въ совѣтскихъ назначеніяхъ найти невозможно: по окончаніи минно-заградительной школы краснофлотецъ назначается на гидрографическое судно, специалистъ-подводникъ плаваетъ на тральщикахъ, а потомъ состоитъ комиссаромъ на крейсерѣ, полит. работникъ изъ военно-морского учебнаго заведенія назначается комиссаромъ подводной лодки, а бывший рулевой — политическій руководитель авіобригады. Такъ же пестра общеобразовательная и политическая подготовка политработниковъ, каковое мнѣніе раздѣляется впрочемъ и командиромъ краснаго лин. корабля «Маратъ» В. Ивановымъ (сов. «М. Сб.» № 6 за 1933 г., стр. 43).

Но еще случайнѣе и удивительнѣе карьеры высшаго политсостава. Въ нашей первой статьѣ объ «академикахъ» (№ 65 «Морского Журнала») мы отмѣтили карьеры тѣхъ комиссаровъ, которые, обладая до революціи нѣкоторымъ образованіемъ, одолѣли, по большевицкимъ понятіямъ, «нормальный» курсъ Военно-морской академіи, и, перейдя на командную линію, нынѣ занимаютъ руководящіе командные посты. Такимъ является командующій морскими силами Чернаго моря **И. К. Кожановъ**, который совмѣстно съ командующимъ м. с. Балт. моря б. кап. 2 р. **Л. М. Галлеромъ** нынѣ возведенъ въ званіе флагмана флота 2 ранга. (Флагманами флота 1 ранга состоятъ самъ начальникъ морскихъ силъ РККА т. **В. М. Орловъ** и... бывший лейтенантъ **М. В. Викторовъ**, нынѣ командующій Тихоокеанскимъ флотомъ. Вниманіе — не флотиліей, а флотомъ!). Такими являются флагманъ 1 ранга **И. М. Лудри**, замѣститель наморси по оперативной части, далѣе бывший начальникъ штаба м. с. Балт. моря, а нынѣ начальникъ В.-М. Академіи **П. Г. Ста-**

*) Окончаніе, см. №№ 98 и 99 „Морского Журнала“.

севиць, нач. штаба м. с. Чернаго моря **К. И. Душеновъ**, нач. отряда минн. заградителей Балт. моря **П. А. Смирновъ**, который, если не имѣетъ однофамильца съ одинаковыми инициалами, переведенъ снова на полит. линію и въ рангѣ армейскаго комиссара 2 ранга назначенъ замѣстителемъ командующаго Ленингр. военнаго округа. Потомъ **И. Н. Кадацкій-Рудневъ**, изъ торг. моряковъ, нынѣ начальникъ отряда учебныхъ кораблей, **П. Ю. Орасъ** — военно-морской агентъ СССР въ США. (Заслуживаетъ вниманія назначеніе на этотъ постъ виднаго партійца, что находится въ небезпричинной связи съ фактомъ возрожденія на Тихомъ океанѣ флота, не существовавшего тамъ со времени капитуляціи Портъ-Артура) и другіе. Среди перешедшихъ на командную линію полит. работниковъ имѣются и болѣе молодой формаціи, какъ то **Б. Котловскій**, родившійся въ 1901 г. въ г. Вильно, поступившій въ 1919 г. въ ряды красной арміи, состоитъ въ партіи съ 1920 г., на флотъ былъ посланъ въ 1922 г. по мобилизаціи Ц. К. комсомола Бѣлоруссіи. Во флотѣ занималъ рядъ должностей политсостава до комиссара корабля включительно. Въ концѣ 1928 г. былъ направленъ въ В.-пол. академію им. Толмачева, а затѣмъ въ В.-м. академію, по окончаніи которой въ 1932 г. состоитъ нач. штаба бригады подводныхъ лодокъ Балт. моря.

Тѣ же, которые перейти на командную линію не сумѣли, вѣрнѣе, общеобразовательная подготовка которыхъ была недостаточной даже для большевицкихъ «нормальныхъ» академическихъ курсовъ, были по инициативѣ самого Ворошилова въ концѣ 1930 г. направлены на «особый курсъ» В.-морской академіи, который закончили въ февралѣ 1933 г. Ворошиловъ, поздравляя ихъ съ окончаніемъ, назвалъ «счастливыми». Свое привѣтствіе окончившимъ прислали не только Ворошиловъ, Орловъ и совѣтскіе флагманы, но и «замнаркомвоенмор» Тухачевскій и нач. штаба РККА Егоровъ и будущій маршалъ Буденный. Инспекторъ морскихъ силъ и членъ рев. военнаго совѣта Муклевичъ въ своемъ привѣтствіи не постѣснялся публично выразить сожалѣніе, «что обстоятельства не позволили ему вмѣстѣ съ ними на особомъ курсѣ пріобрѣсти теоретическія познанія, такъ необходимыя на практической работѣ» (№ 2 за 1933 г., стр. 13). Это обстоятельство очевидно было одной изъ причинъ, почему Муклевичъ не былъ назначенъ членомъ образованнаго въ концѣ 1934 г. Военнаго совѣта обороны СССР и не былъ удостоенъ никакимъ высокимъ чиномъ въ концѣ 1935 года.

Кто же эти «счастливыя» — надежда и оплотъ краснаго флота? «Въ началѣ 1931 года большинство изъ нихъ не имѣли не только военно-морской подготовки, но и достаточныхъ знаній по общеобразовательнымъ предметамъ» (стр. 16)...

«Для большинства учеба лимитировалась церковно-приходской школой, да и то въ лучшемъ случаѣ» (стр. 30)... но это были «испытанные большевики и отвѣтственные политическіе работники военно-морскихъ силъ». Поэтому неудивительно, что по ведущему теоретическому циклу В.-м. академіи особисты получили болѣе высокія отмѣтки, чѣмъ послѣдніе выпуски нормальныхъ курсовъ военно-морского факультета, не удивительны и лестные отзывы, данные объ ихъ трудоспособности, упорствѣ и талантливости всѣмъ преподавательскимъ составомъ академіи. Ибо вчера это «были еще ихъ бывшіе начальники» (стр. 36), а на другой день по окончаніи академіи вчерашній слушатель становится начальникомъ академіи, а другой — командующимъ флотомъ. Не мудрено, что и на корабляхъ, гдѣ особисты стажировались, передъ ними трепеталъ не только командный составъ, но и партійные органы этихъ кораблей. И «въ результатѣ напряженной работы въ теченіе лѣтней практики слушатели особаго курса не только овладѣли организаціей и боевой подготовкой кораблей, но большинство изъ нихъ къ концу практики допускалось къ самостоятельному управленію кораблемъ» (стр. 17), что было признано вполне достаточнымъ, чтобы за два года «изъ бывшихъ политработниковъ стали полноцѣнные командиры-академики, тактики и операторы»... «высококвалифицированные и беззавѣтно-преданные дѣлу пролетарской революціи кадры начальствующаго состава РККА, обладающіе сильной волей, инициативой, твердостью и настойчивостью, въ совершенствѣ владѣющіе боевой техникой, способные управлять боемъ въ его сложныхъ современныхъ формахъ, и умѣющихъ руководить на этой основѣ военной и политической учебой бойцовъ и начсостава» — такова характеристика выпуска, данная парт. организаціей академіи, дословно списанная съ резолюціи III всеармейскаго совѣщанія секретарей ячеекъ ВКП(б) о томъ, какимъ долженъ быть начсоставъ красной арміи (стр. 26 и 24)!

Насколько серьезно относились преподаватели академіи къ заданію въ 2 года создать изъ бывшихъ матросовъ «комфлотовъ», видно изъ того, что самъ курсъ просилъ повысить «требованія по учебѣ къ нимъ» (стр. 18). Нечего говорить, что вокругъ особаго курса былъ мобилизованъ весь преподавательскій составъ академіи. Спеціальная группа, состоящая сплошь изъ морскихъ офицеровъ Н. Саккелари, Г. Степанова, К. Самойлова (начальникъ курса), В. Чернышева, Строганова во главѣ съ начальникомъ тактическаго цикла С. Ставицкимъ по отзыву самихъ слушателей жертвенно и упорно старались вбить въ ихъ головы все, что только можно было сдѣлать за два года. Но были «потуги нѣкоторыхъ преподавателей только хвалить насъ за успѣхи» и наоборотъ «лишь отбыть свой

номеръ», считая выучку полуграмотныхъ людей за потерю зря времени. Такъ какъ въ отзывѣ особистовъ отсутствуетъ выраженіе благодарности новоиспеченнымъ свѣтиламъ совѣтской военно-морской науки, изгнавшимъ Жерве и Петрова, какъ то: т.т. Александрову, Якимычеву и др., можно думать, что это были они, не безъ основанія видѣвшіе въ своихъ ученикахъ своихъ будущихъ конкурентовъ. Да и ихъ отзывъ объ особистахъ является наиболѣе прохладнымъ изъ всѣхъ. Въ немъ только сухо констатируется, что «слушатели освоили основные узловые вопросы в.-м. теоріи и получили рядъ ремесленныхъ навыковъ по производству оперативныхъ расчетовъ современныхъ морскихъ операцій» и менторски напоминаетъ, что «съ окончаніемъ академіи учеба еще не кончается — нужно дальше упорно учиться у практиковъ военно-морского дѣла (сирѣчь, у автора)... и прививать начсоставу уваженіе къ теоріи, уваженіе къ оперативнымъ расчетамъ и нетерпимость къ необоснованнымъ расчетамъ рѣшеній» (стр. 35).

Конечно, въ теченіе своего пребыванія въ академіи особысты возглавляли работу бюро парт. коллектива академіи, ими былъ разоблаченъ преподаватель по «истмату» Бронштейнъ, протаскивавшій троцкистскую пропаганду (стр. 28), но и между этими сливками коммунистической партіи нашлись «четверо жуликовъ съ партійнымъ билетомъ въ карманѣ, обманувшихъ партію правыхъ оппортунистовъ-двурушниковъ», которые и были изгнаны изъ партіи и, конечно, изъ академіи (стр. 27).

Перечень же оставшихся 18, обладавшихъ «совершенно особенными качествами» (стр. 29), таковъ: **Васильевъ А.**; **Васильевъ С. К.** — сынъ матроса-музыканта; **Гавриковъ** — участникъ гражданской войны на Сѣверномъ фронтѣ, противъ ген. Юденича и поляковъ; **Галкинъ** — изъ крестьянъ, въ 1918 г. комиссаръ штаба Балтійскаго флота, а позднѣе командующій Каспійской военной флотиліей; **Григорьевъ**, родившійся въ 1899 года, б. рабочій Обуховскаго завода, «красногвардеецъ и одинъ изъ укротителей Кронштадтскаго возстанія, перешедшій затѣмъ во флотъ и пошедшій по политической линіи — до особаго курса былъ отсекромъ ячейки л. к. «Октябрьская Революція»; **Діановъ** — б. рабочій; **Католичукъ**; **Кирѣевъ** — б. предсѣдатель Гельсингфоргскаго матросскаго клуба, воевавшій противъ финновъ, организаторъ ударнаго морского полка и даже б. членъ ЦИК-а; **Кратъ** — б. черноморскій матросъ, командовавшій катеромъ на Волгѣ, въ Каспійи и въ Азовскомъ морѣ, кавалеръ ордена Краснаго знамени за операціи въ Азовскомъ морѣ; **Кругловъ** — единственный абсолювентъ реального училища, полковой пропагандистъ, а потомъ нач. агитпропа ПУБАЛТ-а; **Купрюхинъ** — б. рабочій; **Лѣпинъ** — воеваль съ финнами, участникъ взрыва форта Ино, былъ на Камскомъ

фронтъ; **Настусевичъ** — б. рабочій завода Крейтонъ, членъ партіи съ 1917 г., участникъ многихъ съѣздовъ партіи и совѣтовъ; **Озолинъ** — б. пастухъ, кавалеръ двухъ орденовъ Краснаго знамени; **Окуневъ** — делегатъ нѣсколькихъ съѣздовъ партіи, передъ особымъ курсомъ — членъ рев.-военнаго совѣта Чернаго моря и нач. ПУЧЕРН-а; **Пышинскій** — сынъ ломового извозчика, б. черноморскій кочегаръ, изъ Новороссійска переебравшійся въ Петроградъ, оттуда на Каму, а потомъ обратно противъ ген. Юденича; **Суховъ** — воеваль противъ Добрарміи и Сѣверной арміи; **Яковлевъ** — б. рабочій.

На ихъ мѣста осенью 1933 года на особый курсъ были приняты слѣдующіе крупные политическіе работники, настолько преданные партіи, что во время чистки въ 1934 году принуждены были прервать ученіе, чтобы возглавить повѣрочныя комиссіи на корабляхъ и въ частяхъ, но все же являющіеся второй гарнитурой, такъ какъ къ ихъ окончанію академіи въ 1935 году уже никто своихъ привѣтствій не прислалъ. Ими являются: **Изачикъ** — типичный еврей, **Сусловъ** — кавалеръ ордена Краснаго знамени; **Москаленко** — б. нач. политотдѣла авіо-соединенія м. с. Чернаго моря; **Колпаковъ** — б. матросъ, специализировавшийся на работѣ портовъ; **Долининъ**; **Нефедовъ** — одновременно съ Настусевичемъ слѣдившій, чтобы въ военно-морскія училища не пробрался классовый врагъ; **Грозный**; **Заринъ** — членъ партіи съ 1914 г.; **Бойцовъ** и **Вороновъ** — кавал. ордена Краснаго знамени.

Изъ этихъ лицъ по окончаніи особаго курса **Кирѣевъ** немедленно былъ назначенъ командующимъ Каспійской военной флотиліей, **Озолинъ** — замѣстителемъ нач-ка сектора боевой подготовки управленія в.-м. силъ, **Кругловъ** — начальникомъ штаба в.-м. училища, **Настусевичъ** — начальникомъ штаба спец. курсовъ ком. состава, **Григорьевъ** — начальникомъ штаба в.-м. инженернаго училища. Послѣднему было достаточно двухъ мѣсяцевъ пребыванія на своемъ посту, чтобы замѣтить, что «нѣкоторымъ преподавателямъ придется штабу (т. е. ему) отчитаться въ повышеніи своей квалификаціи за лѣто», а у другихъ, какъ, на примѣръ, у старыхъ офицеровъ «Долголенко, Маркова, вложившихъ въ дѣло совершенствованія военно-морской техники свои цѣнные вклады, но ведущихъ работу неорганизованно, штабъ будетъ планировать и руководить ихъ работу и дастъ каждому преподавателю соответствующее его квалификаціи конкретное заданіе» (№ 6 за 1933 г., стр. 51). Каково нахальство!

Но самую замѣчательную карьеру сдѣлалъ особистъ **Г. С. Окуневъ**, родившійся въ 1900 году, состоящій членомъ партіи съ 1917 г. и назначенный немедленно по окончаніи особаго курса начальникомъ военно-морской академіи вмѣсто бывш.

матроса **Дуплицкаго**, зачисленнаго слушателемъ на второй наборъ особаго курса, но его не окончившаго. Конечно, новый нач-никъ академіи нашель работу академіи за время главенства его предшественника неудовлетворительной и далъ указанія для дальнѣйшей дѣятельности академіи. Удостовериться въ осуществленіи своихъ указаній ему не удалось, такъ какъ осенью того же года уже былъ назначенъ замѣстителемъ начальника военно-морскихъ силъ РККА, а затѣмъ замѣстителемъ командующаго Тихоокеанскимъ флотомъ по политической части, былъ возведенъ въ рангъ армейскаго комиссара 2 ранга и назначенъ вмѣстѣ съ партійцами Орловымъ, Кожановымъ, Гришинымъ и Гугинымъ и бывшими офицерами флота Галлеромъ и Викторовымъ членомъ совѣта обороны СССР.

Таковы характеристики команднаго и политическаго состава краснаго флота. Самую вѣрную оцѣнку ихъ знаній, опыта и боевыхъ качествъ находимъ въ политикѣ СССР, стремящейся какой угодно цѣной избѣжать военной завязки. Къ личному составу своего флота у заправилъ большевицкой партіи настолько высокое довѣріе, что даже въ отвѣтъ на открыто направленное противъ большевиковъ вооруженіе на морѣ Германіи и Японіи, большевики помимо постройки небольшихъ подводныхъ лодокъ, торпедныхъ катеровъ и гидроплановъ, на дальнѣйшее усиленіе флота идти не рѣшаются. А, можетъ быть, они надѣются, что ихъ **политическій** составъ Флота съ успѣхомъ замѣнитъ и бронированные крейсера и быстроходные эскадренные миноносцы и океанскія подводныя лодки!

Инж. Г. Александровскій.

Розыски.

Сводный полкъ. Проживающіе въ Парижѣ немногочисленные представители состоявшихъ въ **Собственномъ Его Императорскаго Величества сводномъ пѣх. полку** — 5 сего апрѣля (23 марта по ст. ст.) въ день полкового праздника, стслуживъ панихиду по Государѣ Императорѣ, Его Августѣйшей Семѣ и всѣмъ чинамъ полка, за Вѣру, Царя и Отечество на полѣ брани животь свой положившимъ, въ смутѣ россійской убиеннымъ и въ мирѣ скончавшимся, — собрались по традиціи на скромную товарищескую трапезу и постановили обратиться ко всѣмъ, состоявшимъ въ означенномъ полку, чинамъ флота, проживающимъ въ настоящее время за рубежомъ, съ просьбой прислать о себѣ свѣдѣнія въ цѣляхъ возстановленія связи и образованія объединенія.

Всю переписку по сему поводу надлежитъ адресовать въ редакцію журнала «Часовой» („La Sentinelle“ — Boîte Postale № 21, Asnières (Seine), France) — для «Своднаго полка».

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

Состязаніе въ океанѣ.

Какъ извѣстно изъ повседневной прессы, въ настоящее время выступили въ плаваніи на линіи Европа-Америка два парохода - гиганта: французскій «Нормандія» и англійскій «Квинъ-Мэри». Первый построенъ на заводѣ Penhoet въ Сень-Назеръ, второй — на заводѣ Джонъ-Браунъ на р. Кляйдъ, близъ Глазго.

Главные размѣры въ метрахъ приведены въ слѣдующей таблицѣ:

| | «Квинъ-Мэри» | «Нормандія» |
|--|--------------|-------------|
| Длина | 310,50 | 313,75 |
| Ширина | 35,97 | 35,90 |
| Высота отъ киля до высшей точки палубныхъ надстроекъ | 41,15 | 39,05 |
| Тоннажъ брутто | 80773 тоннъ | 82799 т. |

Изъ этой таблицы видно, что размѣры обоихъ пароходовъ почти одинаковы, равно какъ и скорости, достигнутыя въ настоящее время. Разница состоитъ въ десятыхъ доляхъ узла. Преимущества хода обоихъ соперниковъ выяснятся только впослѣдствіи послѣ нѣсколькихъ рейсовъ въ Америку и обратно. Первые плаванія можно считать только пробными. — Однако, французы отмѣчаютъ, что при одинаковой скорости «Нормандія» развиваетъ 160.000 пар. силъ, тогда какъ для достиженія той же скорости на «Квинъ-Мэри» требуется 200.000 пар. силъ (т. е. на 40.000 силъ болѣе), и что такое преимущество достигнуто примѣненіемъ новыхъ формъ ватерлиній по системѣ русскаго инженера **В. И. Юркевича** и новаго образованія форъ-штевня съ утолщеніемъ въ нижней его части (bulb) тогда какъ на «Квинъ-Мэри» подобной системы не принято, и она построена по классическимъ, такъ сказать, формамъ, слѣдуя нѣсколько измѣненнымъ и усовершенствованнымъ линіямъ парохода «Мавританія» Общества Кюнардъ. Въ этомъ сказалась консервативность англичанъ и ихъ недоверіе къ усовершенствованіямъ, недостаточно провѣреннымъ на опытѣ, хотя они приняли свое рѣшеніе послѣ испытанія 17-ти моделей разныхъ чертежей въ бассейнахъ для опредѣленія сопротивленія воды на суда. Французы проявили, хотя и не безъ колебаній, при постройкѣ «Нормандіи» гораздо болѣе смѣлости, инициативы и предприимчивости, чѣмъ осторожные англичане.

Въ настоящемъ краткомъ очеркѣ предполагается дать сжатое сравненіе двухъ пароходовъ въ техническомъ отношеніи, но прежде всего возникаетъ мысль — чѣмъ была вызвана

постройка морскихъ гигантовъ и была ли въ этомъ дѣйствительная необходимость.

Казалось бы, что существующіе роскошные пароходы, какъ «Беренгарія», «Бременъ», «Европа», «Рексъ», «Иль де Франсъ» и другіе, представляютъ для пассажировъ достаточно комфорта и всякихъ удобствъ. На это французы отвѣчаютъ, что «Нормандія» была создана для утвержденія на моряхъ французскаго престижа и для проявленія французскаго строительнаго генія. Едва ли эта ссылка правильна. Французскій геній и техника достаточно проявили себя въ созданіи Суэцкаго канала, въ проэктѣ и началѣ постройки Панамскаго канала, законченнаго американцами, въ постройкѣ Эйфелевой башни и другихъ грандіозныхъ сооружений.

Думается, что скорѣе созданіе «Нормандіи» есть печальная уступка эпохѣ, въ которой мы живемъ, эпохѣ, стремящейся къ колоссальности и чудовищности. Постройка двухъ гигантскихъ пароходовъ есть своего рода декадансъ. При настоящемъ экономическомъ кризисѣ едва ли было благоразумно затрачивать сотни милліоновъ франковъ («Нормандія» обошлась около одного милліарда) для удовлетворенія прихотей публики, прихотей, измышляемыхъ самими пароходными обществами. Неужели для самыхъ избалованныхъ и богатыхъ людей необходимы за четыре дня плаванія бассейнъ для купанья, площадка для лаунъ-тенниса и вихрь развлеченій въ дансингѣ, кинематографѣ, концертахъ и пр. Все это выдуманно для рекламы. Роскошная отдѣлка пароходовъ съ картинами, скульптурою, позолотою, мраморомъ и дорогими орнаментами тоже созданы для рекламы и достигли цѣли: газеты и журналы наполнены восторженными описаніями внутренней обстановки съ умолчаніемъ объ отрицательныхъ сторонахъ построенныхъ гигантовъ, а эти стороны существуютъ, и когда во-сторги минуютъ, обнаружатся и дефекты, о которыхъ говорить въ настоящей краткой замѣткѣ не приходится.

Пишущему эти строки одинъ видный англійскій инженеръ говорилъ: корабль долженъ оставаться кораблемъ, а не превращаться въ плавающій десяти-этажный Паласъ-Отель съ населеніемъ въ три съ половиною тысячи человекъ, т. е. населеніемъ небольшого города, съ тою разницей, что въ городѣ населеніе, разбитое по семьямъ, займетъ примѣрно 700 квартиръ или домовъ, каждая семья со своимъ обиходомъ, кухнею, складами и проч., а на пароходѣ все населеніе скучено въ одну толпу, раздѣленную по классамъ, но все таки толпу. Можно себѣ представить, что будетъ твориться на пароходѣ въ случаѣ паники, напр., при столкновеніи съ айсбергомъ, когда всѣ люди бросятся къ подъемнымъ машинамъ и шлюпкамъ. Можно было бы указать на многіе другіе недостатки

плавающих отелей, но это не составляет цѣль настоящей замѣтки и потому перехожу къ намѣченному сравненію двухъ пароходовъ не по внутреннему художественному убранству, которое можно встрѣтить въ дворцахъ, музеяхъ и на выставкахъ, а по технической части, которая составляетъ дѣйствительно чудо инженернаго искусства и металлургическаго производства.

Ранѣе было уже упомянуто, что оба парохода очень схожи и почти одинаковыхъ размѣровъ. Относительно конструкціи слѣдуетъ отмѣтить, что «Квинъ-Мэри» имѣетъ 12 палубъ и 18 непроницаемыхъ поперечныхъ переборокъ. Часть, занятая котлами и механизмами, кромѣ наружной обшивки корпуса, имѣетъ еще внутреннюю обшивку. Пространство между обшивками, раздѣленное на отдѣленія, устроено для топлива мазута. Съ цѣлью уменьшенія вѣса верхнихъ палубъ для ихъ настилки употреблена сталь высокаго напряженія (рвущее усилие 25 клгр. на квадратный миллиметр).

По отзывамъ корреспондентовъ, «Нормандія» имѣетъ болѣе изящный наружный видъ вслѣдствіе отсутствія загроможденія верхней открытой палубы, тогда какъ на «Квинъ-Мэри» она заставлена во множествѣ вентиляторами и другими приборами.

Паропроизводительность. На обоихъ пароходахъ установлены водотрубные котлы. На «Нормандіи» числомъ 29, а на «Квинъ-Мэри» 24, съ высокимъ давленіемъ пара, около 27 клгр. на кв. сантиметръ при температурѣ въ 370 гр. Цельсія. На «Квинъ-Мэри» котельное отдѣленіе герметически закрыто и вмѣсто форсированнаго дутья воздухъ нагнетается въ кочегарни, направляется въ нагрѣватели и оттуда поступаетъ въ топки. Кромѣ упомянутыхъ котловъ, имѣются еще на каждомъ пароходѣ по три цилиндрическихъ котла для обслуживания при посредствѣ электричества вспомогательныхъ механизмовъ, рулевыхъ приборовъ, освѣщенія, вентиляціи, кухонныхъ очаговъ и пр. Помѣщенія для мазута на обоихъ пароходахъ могутъ вмѣстить 6300 тоннъ горючаго. Расходъ его составляетъ около 1200 тоннъ въ сутки. Любопытно отмѣтить, что наполненіе всѣхъ отдѣленій мазутомъ можетъ быть исполнено въ восемь часовъ времени, тогда какъ двадцать лѣтъ тому назадъ на пароходѣ «Олимпикъ» (60.000 пар. силъ при скорости 21 узель) для пріема полного запаса угля требовалось три дня.

Двигатели. Для утилизаціи энергіи пара на каждомъ пароходѣ установлены по числу винтовъ четыре группы турбинъ. Турбины эти вращаются, дѣлая при нормальной полной работѣ около 2.400 оборотовъ въ минуту. Непосредственная передача такой скорости на гребные валы немыслима и тре-

буется редуція, т. е. сокращеніе оборотовъ примѣрно въ 10 разъ. Такое сокращеніе можетъ быть достигнуто двумя способами: механическимъ путемъ, т. е. передачею вращенія на гребной валъ черезъ зубчатое сцѣпленіе (система зубчатыхъ колесъ) или черезъ примѣненіе электричества.

Англичане по своему консерватизму и недовѣрію къ новшествамъ избрали первый способъ, тѣмъ болѣе, что зубчатая передача была принята на англійскомъ супердредноутѣ «Худъ», а также на новѣйшихъ германскихъ пароходахъ «Бременъ», «Европа» и итальянскомъ «Рексъ» и оказалась на практикѣ дѣйствующею вполне исправно безъ затрудненій при управленіи судами.

Французы выказали и въ этомъ случаѣ болѣе смѣлости, предприимчивости и предпочли электрическую систему.

Не пускаясь въ техническія подробности, а ограничиваясь, такъ сказать, схематическимъ описаніемъ, надо сказать, что система эта состоитъ въ слѣдующемъ: паръ изъ котловъ поступаетъ въ турбину, роторъ которой, вращаясь со скоростью 2.400 оборотовъ въ минуту, передаетъ движеніе внутреннему органу алтернатора съ четырьмя электрическими полюсами и возбуждаетъ переменный токъ съ напряженіемъ въ 5.000 вольтъ; токъ этотъ въ свою очередь переводится въ моторъ съ 40 полюсами и вызываетъ вращеніе ротора черезъ центръ котораго проходитъ гребной валъ съ насаженнымъ на него винтомъ. При такой передачѣ число оборотовъ сокращается до 240, т. е. въ 10 разъ и всѣ манипуляціи по измѣненію скорости парохода, задняго хода, остановки и проч. производятся при помощи электрическихъ приспособленій съ разными контактами. Описанная система имѣетъ нѣкоторую аналогію съ трамвайнымъ движеніемъ и представляетъ то преимущество, что задній ходъ совершается переменною направленія тока легко и удобно, тогда какъ при зубчатой передачѣ для задняго хода надо имѣть спеціальную отдѣльную турбину.

Интересно упомянуть, что мощность электрическаго оборудования на пароходѣ «Квинъ-Мэри» такова, что ея хватило бы для освѣщенія улицъ и цѣлаго города Брайтонъ. Интересно также отмѣтить, что на англійскомъ пароходѣ во всѣхъ четырехъ группахъ паровыхъ турбинъ укрѣплено на роторахъ въ совокупности 257 тысячъ лопатокъ, изъ которыхъ каждая по размѣрамъ не болѣе лезвія обыкновенной бритвы. Какая должна быть тщательность ихъ выдѣлки и точность установки! То же самое, конечно, слѣдуетъ сказать и о турбинахъ на «Нормандіи».

Вибрація. Во время первыхъ рейсовъ на «Нормандіи» въ Америку въ прошломъ году замѣчалась значительная вибрація, довольно безпокойная для пассажировъ, но во время

зимней стоянки парохода въ теченіе шести мѣсяцевъ въ Гаврѣ, на пароходѣ были произведены многія передѣлки, въ томъ числѣ переустройство нѣкоторыхъ внутреннихъ помѣщеній, усилено скрѣпленіе кормовой части судна съ корпусомъ и, главное, трехлопастные винты замѣнены четырехлопастными. Послѣ этихъ перемѣнъ вибрація была устранена и во всякомъ случаѣ сдѣлалась нечувствительною. На пароходѣ «Квинъ-Мэри», по имѣющимся свѣдѣніямъ, вибрація почти совсѣмъ не замѣчалась и во всякомъ случаѣ она не была ощутительна. Можетъ быть, это улучшеніе связано для французскаго парохода съ уменьшеніемъ оборотовъ винтовъ, въ виду увеличеннаго ихъ діаметра. Надо сказать, что винты эти колоссальны. На «Нормандіи» каждый винтъ вѣситъ 28 тоннъ, а на «Квинъ-Мэри» — 35 тоннъ. Можно себѣ представить, каую громадную работу развиваютъ эти гиганты-винты, когда начинаютъ бурить воду.

Эксплуатація. Выгодность эксплуатаціи новыхъ пароходовъ съ коммерческой точки зрѣнія подвержена нѣкоторому сомнѣнію въ виду дорогаго ихъ содержанія. Каждый рейсъ «Нормандіи», напримѣръ, обходится отъ 6 до 8 милліоновъ франковъ. Однако, вопросъ этотъ выяснитъ только опытъ и дальнѣйшая служба пароходовъ. Для обезпеченія прилива пассажировъ и грузовъ англійское общество (Кюнардъ-Уайтъ Старъ) сняло съ линіи нѣсколько устарѣвшихъ пароходовъ; между ними «Мажестикъ», «Гомерикъ», «Олимпикъ» и «Мавританія». Изъ нихъ первые два на службѣ всего 15 лѣтъ и потому вполне пригодны для работы. Выводъ ихъ изъ строя означаетъ жертву въ пользу «Квинъ-Мэри».

Время покажетъ, оправдаются ли надежды, возлагаемыя на новые пароходы, или постройка ихъ была увлеченіемъ, такъ свойственнымъ нашему времени, въ сторону колоссальности и созданія чего то новаго, невиданнаго до сихъ поръ.

В. Линденъ.

— Русская книжная торговля и антикваріатъ —

Е. ПОДЫМОВА

довоенная и послѣвоенная литература
по минимальнымъ цѣнамъ.

Е. Podymov. Praha-Smíchov, třída Svornosti, č. 10. ČSR.

Кап. 1 ранга кн. Я. К. Тумановъ, Асунсіонъ.

Вмѣсто вѣнка на могилу лейтенанта Э. И. Страутинга.

Ушелъ еще одинъ изъ стаи славной и однимъ хорошимъ человѣкомъ и доблестнымъ русскимъ морякомъ стало меньше: въ «гостепріимной» Франціи покончилъ съ собою, бросившись въ Сену, еще одинъ бывший ея вѣрный союзникъ.

Невольно приходятъ на память слова вдовы капитана Миронова изъ Пушкинской «Капитанской дочки»: «не тронули тебя ни пули турецкія...», жалобный вопль старухи при видѣ трупа своего мужа, повѣшеннаго Пугачевымъ. Перефразируя ихъ, хочется сказать: «не тронули тебя, бѣдный Эдъ, ни пули турецкія, ни снаряды германскіе, и лежитъ твое тѣло не на бархатномъ днѣ бурливаго Чернаго моря, а въ грязной тинѣ чужой, поганой рѣки, и поютъ надъ тобой панихиды не свирѣпые черноморскіе нордъ-весты, а унылые фабричныя гудки французскихъ фабрикъ».

Кому было знать его лучше, какъ не пишущему эти строки — его бывшему командиру

Онъ плавалъ у меня на «Живучемъ» въ 1915 году молодымъ, совсѣмъ недавно надѣвшимъ офицерскіе погоны, мичманомъ, но, несмотря на его молодость, мнѣ не трудно было разгадать въ немъ моряка Божіею милостію, послѣ первыхъ же походовъ на миноносцѣ. Когда Эдъ вступалъ на вахту, я спокойно спускался прикурнуть въ рубку подъ мостикомъ, даже въ бурныя черноморскія ночи, зная, что Эдъ не подведетъ. Служба на миноносцѣ, особенно на такомъ небольшомъ, какимъ былъ «Живучій», вырабатываетъ изъ молодыхъ офицеровъ хорошихъ моряковъ гораздо быстрѣе, нежели на большомъ кораблѣ. Но эта же служба вмѣстѣ съ тѣмъ въ извѣстномъ смыслѣ ихъ и портитъ, благодаря специфическимъ условіямъ жизни на маленькомъ суднѣ: прививаетъ имъ привычку панибратства съ начальствомъ, благодаря каковой привычкѣ многіе офицеры забываютъ золотое правило — «дружба — дружбой, служба — службой», приучаетъ ихъ къ извѣстнымъ вольностямъ въ соблюденіи формы одежды и т. п. Но у Эда Страутинга не было и этихъ недостатковъ: милый и веселый, жизнерадостный весельчакъ въ каютъ-компаніи, онъ никогда не позволялъ себѣ никакого амикошонства на мостикѣ или на палубѣ. Когда онъ съѣзжалъ на берегъ, на него любо было смотрѣть, такъ безукоризненно и блестяще бывалъ онъ одѣтъ.

А вотъ эпизодъ, рисующій Эда Страутинга въ дѣлѣ: «Живучій», въ прикомандированіи къ Батумскому отряду, возвращался изъ очереднаго крейсерства у Лазистанскихъ береговъ. Какъ было у насъ принято въ блокадной службѣ миноносцевъ, мы ходили вплотную къ берегамъ, заглядывая и об-

нюхивая каждую бухточку. Проходя устье рѣки Архаве, гдѣ въ то время упирался въ море турецкій фронтъ, «Живучій» черезчуръ близко подошелъ къ вражескимъ позиціямъ и внезапно былъ обстрѣлянъ энергичнымъ пулеметнымъ огнемъ. Кладя лѣво-на-бортъ и давая полный ходъ машинамъ, я кричу людямъ уходить на подбойный бортъ, въ укрытіе за высокимъ котельнымъ кожухомъ и трубами. Всѣ смываются въ мгновение ока и остается лишь одинъ Эдъ, чтобы высмотрѣть мѣстоположеніе пулемета, что ему и удается, и «Живучій» вкатываетъ туда десятка два 75-мм. снарядовъ.

Таковымъ былъ Эдъ Страутингъ, котораго приняла въ свои объятія гостепріимная Сена.

! Спи спокойно на чужомъ грунтѣ, дорогой соплаватель и соратникъ! И твоя смерть тоже ляжетъ гирькой на чашу вѣсовъ, когда придетъ время отмѣрить преступленія растлителей Россіи, заставившихъ тебя уйти въ изгнаніе. Кн. Я. Тумановъ.

— 24 мая сего года скончался въ г. Брюсселѣ послѣ продолжительной и тяжелой болѣзни кап. 2 ранга баронъ **Борисъ Александровичъ Нольде**. Покойный пользовался широкой извѣстностью, какъ одинъ изъ самыхъ блестящихъ штурмановъ Россійскаго Императорскаго Флота; отличаясь удивительной покладистостью характера и неизмѣннымъ спокойствіемъ, покойный имѣлъ многочисленныхъ друзей не только въ Россіи, но и за границей, гдѣ онъ сотрудничалъ во многихъ географическихъ и научныхъ обществахъ.

Въ длительныхъ кругосвѣтныхъ плаваніяхъ вышеуказанныя черты покойнаго дѣлали его совершенно незамѣнимымъ соплавателемъ.

Борисъ Александровичъ родился 27 мая 1885 года въ Костромской губ. Дѣтство провелъ въ Москвѣ, гдѣ учился въ 4-й классической гимназіи. Въ сентябрѣ 1902 г. поступилъ въ младшій спеціальный классъ Морского Корпуса. Плавалъ на «Рындѣ» и «Адм. Корниловѣ». 21 февраля 1905 г. произведенъ въ мичманы. Сначала назначенъ на «Туркменецъ», а потомъ на «Хабаровскъ» старшимъ штурманскимъ офицеромъ.

Въ іюнѣ 1909 г. Нольде назначается на ледоколъ «Вайгачъ» подъ команду к2р. Колчака и совершаетъ съ послѣднимъ весь знаменитый походъ. 1-го ноября 1909 г. экспедиція въ составѣ «Вайгача» и «Таймыра» вышла въ Стокгольмъ, Киль, Средиземное и Красное моря, Коломбо, Сингапуръ, Сайгонъ, Амои, Шанхай, Владивостокъ, Ледовитый океанъ. Въ августѣ 1911 года Нольде открываетъ бухту, которую и называютъ «Губа барона Нольде».

Въ мартѣ 1912 г. Нольде переводится въ Гвардейскій Экипажъ и назначается ст. штурманскимъ офицеромъ на «Полярную Звѣзду». Въ началѣ войны отправляется съ баталіо-

номъ Гв. Экипажа на фронтъ. 6-го декабря 1915 г. производится въ ст. лейтенанты за отличія по службѣ и награждается Анной 4-й ст. Въ февралѣ 1916 г. Нольде назначается на крейсеръ «Варягъ» опять таки старшимъ штурманскимъ офицеромъ и совершаетъ весь варяжскій походъ (Владивостокъ, Коломбо, Сейшельскіе острова, Мальта, Глазго, Мурманскъ). Входъ «Варяга» въ Александровскую бухту, передъ которой его подстерегали непріятельскія подлодки «У153» и «У159», полнымъ ходомъ, въ туманѣ, глубокой ночью, послѣ пятидневнаго похода внѣ видимости какихъ бы то ни было береговъ, не имѣя возможности опредѣляться по солнцу сначала изъ-за погоды, а при подходѣ къ Мурманску (ноябрь) и совсѣмъ солнца не имѣя, опредѣляясь только по звѣздамъ, навсегда запечатлѣлся въ памяти варяжскихъ офицеровъ.

Въ февралѣ 1917 г. Нольде назначается флагъ-капитаномъ по оперативной части штаба флот. Сѣв. Ледовитаго океана, производится въ капитаны 2 ранга и награждается орденомъ св. Станислава 2 ст. съ мечами и бантомъ.

Во время революціи и гражданской войны Нольде является ближайшимъ сотрудникомъ адмирала Н. Э. Викорста, въ качествѣ начальника штаба послѣдняго по сохраненію и организаціи флотиліи.

Въ эмиграціи Нольде сначала проживаетъ въ Англіи и Франціи, а потомъ въ Конго и Бельгіи, принимая до самой своей смерти дѣятельное участіе въ жизни сначала Морского Союза, а потомъ Объединенія Офицеровъ Императ. Флота.

Послѣ покойнаго остались жена, дочь и сынъ, унаслѣдовавшій всѣ качества своего отца.

Ю. С.

— 10 іюня въ Брюсселѣ скончался подпоручикъ Корп. Кор. Оф. (инж.-электр.) **Павель Михайловичъ Сербуловъ**, одинъ изъ героевъ, оказавшихся въ стѣнахъ Морского Корпуса во время революціи.

Въ августѣ 1917 г., плавая на миноносцѣ въ Черномъ морѣ, П. М. охотникомъ пошелъ въ опасный десантъ, показывая примѣръ митинговавшимъ матросамъ. Ему было 17 лѣтъ. Георгіевскій крестъ послужилъ наградой, но вражеская пуля приковала его къ постели на полтора года въ тяжелыхъ условіяхъ юга Россіи. Въ 1919 г., несмотря на потерянную ногу, П. М. выхлопоталъ себѣ право служить на бовомъ суднѣ и, продѣлавъ всю добровольческую страду, прибылъ въ Бизерту. Надѣясь еще послужить родному флоту, онъ сдалъ экзамены за полный курсъ Морского Корпуса. Послѣ спуска флаговъ на Бизертской эскадрѣ П. М. уѣхалъ въ Бельгію, гдѣ окончилъ Лувенскій ун-тъ и началъ трудовую жизнь, особенно тяжелую съ его увѣчьемъ. Подорванный организмъ не выдержалъ и онъ насъ покинулъ. Спи спокойно, дорогой соратникъ. П. В.

ИЗЪ ЖИЗНИ МОРСКИХЪ ОРГАНИЗАЦІЙ.

— 1-го марта сего года образовалось подъ почетнымъ предсѣдательствомъ адмирала Погуляева «Объединеніе Офицеровъ Россійскаго Императорскаго Флота въ Бельгіи». Составъ Объединенія слѣдующій: почетный предсѣдатель — к.-адм. С. С. Погуляевъ, почетный членъ — к.-адм. Н. Э. Викторстъ; предсѣдатель — к1р. Г. А. Быковъ; члены: к1р. А. В. Жованько, к2р. Н. Н. Коркуновъ, к1р. В. Г. Антоновъ, С. М. Поливановъ, В. Н. Марковъ, инж.-мех. к1р. А. В. Фрейлихманъ, покойный к2р. баронъ Б. А. Нольде, лейт-ты: Ю. И. Сахновскій и Б. П. Штукенбергъ и мичманы: Д. И. Ососовъ, С. С. Шестопаль и Б. П. Домелуксенъ.

Письма въ Редакцію.

Многоуважаемый Михаилъ Сергѣевичъ.

Бывшіе офицеры флота и корпусовъ и ихъ семьи, проживающіе въ Лондонѣ, собравшись 2-го сего іюля у меня въ домѣ и прослушавъ сообщеніе контръ-адмирала М. И. Смирнова объ юбилеѣ „Морского Журнала“ и прочитанный имъ Вашъ докладъ „Изъ дѣятельности «Морского Журнала» за 100 мѣсяцевъ“, просили меня выразить Вамъ ихъ восхищеніе Вашей полезной и кипучей дѣятельностью по поддержанію живой связи между бывшими чинами флота, продолжающими быть объединенными въ одну „морскую семью“, разбросанную по всему земному шару, и по содѣйствию сохраненія нами интереса къ родному флоту, имѣвшему славную исторію подъ сѣнью Андреевскаго флага, принести Вамъ поздравленіе съ достигнутыми результатами и выразить Вамъ пожеланія силъ и здоровья для продолженія Вашей полезной, патріотической работы.

Искренно Вамъ преданный *Н. Волковъ.*

Дорогой Михаилъ Сергѣевичъ.

Очень сожалѣю, что независящія отъ меня обстоятельства помѣшали мнѣ принять скромное участіе въ юбилейномъ номерѣ «Морского Журнала». Это мнѣ тѣмъ болѣе досадно, что я всегда съ глубокимъ почтеніемъ и симпатіей слѣдилъ за Вашей самопожертвованной и умѣлой дѣятельностью, доведшей «Морской Журналъ» до столь знаменательнаго въ условіяхъ нашей бѣженской жизни юбилея. Принося Вамъ по сему случаю самыя теплыя поздравленія, я увѣренъ, что роль «Морского Журнала», неразрывно связаннаго съ Вашимъ именемъ, будетъ въ будущемъ отмѣчена въ исторіи нашего флота, тѣмъ болѣе, что «Морской Журналъ» твердо устоялъ въ водоворотѣ разъединяющихъ теченій, появившихся въ нашей морской семьѣ, непоколебимо служа оплотомъ единенія, къ каковому Вы и мы, сотрудники журнала, постоянно призывали и призываемъ всѣхъ, ибо въ одномъ лишь единеніи сила.

Искренне уважающій Васъ *А. Бубновъ.*

О книгахъ, журналахъ и газетахъ.

Въ сотомъ номерѣ „Морского Журнала“ уже сообщалось о вхожденіи въ „Русскую морскую зарубежную библиотечку“ двухъ новыхъ книгъ, а именно книгъ *М. Ю. Горденева* и *В. Р. ф. Шена*. Въ настоящее время имѣется возможность объявить о трехъ слѣдующихъ новыхъ книгахъ, а потому Редакція „Морского Журнала“ приводитъ полностью списокъ книгъ, вошедшихъ въ Библиотечку въ текущемъ 1936 году:

№ 40 — *Горденевъ, М. Ю.* — „Морскіе обычаи, традиціи и торжественныя церемоніи Росс. Императорскаго Флота“ — печатается.

№ 41 — *Шенъ фонъ, В. Р.* — „Auf Kaperkurs“.

№ 42 — *Давидовичъ-Нащинскій, В. Н.* — „Воспоминанія стараго моряка“, части 2, 3 и 4. Цѣна 8,50 франк.

№ 43 — *Кубе, М. О.* — „Дѣла давно минувшихъ дней“ — печатается.

№ 44 — *Стахевичъ, М. С., Третьяковъ, Ю. Н., Варнекъ, П. А.* — „Дневникъ военныхъ дѣйствій Россійскаго Императорскаго Флота за время Міровой войны 1914-18 гг.“ — печатается.

Новую книгу вице-адмирала *В. Н. Давидовича-Нащинскаго*, отзывъ о которой будетъ данъ въ одномъ изъ ближайшихъ номеровъ журнала, Редакція рекомендуетъ прочесть, выписавъ ее или у автора (Улица Графа Игнатъева № 44, Софія, Болгарія) или черезъ Редакцію журнала. О выходѣ всѣхъ послѣдующихъ книгъ читатели будутъ своевременно увѣдомлены.

— Въ іюль мѣсяцѣ предполагается выходъ новой книги *Н. А. Монастырева* на французскомъ языкѣ о Шпицбергенѣ, его колонизаціи поморами и морскія приключенія на немъ въ старыя времена. Книга озаглавлена „Groumant“ — старое русское названіе Шпицбергена.

— Книга к2р. *Н. А. Монастырева* „Le Navire Sous-Marin“ вызвала въ морской печати извѣстный интересъ и мы считаемъ не лишнимъ привести здѣсь выдержки изъ главныхъ морскихъ журналовъ, официальныхъ органовъ Морского Министерства:

„La Revue Maritime“, № 192, декабрь 1935 г., Парижъ: „Эта книга есть вѣра въ будущее подводнаго корабля... Авторъ искрененъ, убѣжденъ и его идеи смѣлы. Мы рекомендуемъ эту небольшую книгу всѣмъ, кто не принимаетъ безъ провѣрки готовыя идеи и ищетъ средства предвидѣть то, что можетъ дать эволюція морской техники“.

„The Navy“, май 1936 г., Лондонъ: „Авторъ (prolific) писатель по морскимъ вопросамъ... Послѣдняя работа его есть небольшая книга, обстоятельно изложенная и съ оригинальнымъ взглядомъ, выдвинутымъ авторомъ. Книга можетъ занять достойное мѣсто всякаго, кто интересуется морскими дѣлами“.

„Rivista Marittima“ (№ 2, февраль 1936 г., Римъ) посвящаетъ до-вольно большую статью книгѣ и говоритъ: „... авторъ имѣетъ большія знанія въ морскихъ вопросахъ... и желательно, чтобы книга была знако-ма всѣмъ интересующимся морскими вопросами“.

„Revista General de Marina“. Декабрь 1935 г. Мадридъ. Даетъ крат-кое содержаніе книги въ благожелательномъ направленіи.

„Wandelaer et Sur l'Eau“. Февраль 1936 г. Гантъ. Бельгія: „... Не-большая книга, чрезвычайно интересная, которую нужно прочесть и пе-речесть...“

„L'Illustration“ (14 марта 1936 г.). Морской критикъ этого самаго большого и самаго распространеннаго журнала Франціи свою замѣтку о „Le Navire Sous-Marin“ заканчиваетъ такъ: „... этуодъ послѣдовательный, который прочтется съ живымъ интересомъ“.

Lest.

Подписчики.

Съ 8 мая по 30 іюня на „Морской Журналъ“ на 1936 годъ (или полгода) подписались слѣдующія лица: 138) баронъ Р. Р. Мирбахъ, Берлинъ, 139) Б. В. Соловьевъ, Парижъ, 140) В. А. Недзвѣдскій, Нью-Йоркъ, 141) А. А. Рахманиновъ, Вараждинъ, 142) И. С. Писаревскій, Марокко, 143) В. Г. Рачинскій, Бака Каторска, 144-147) Б. А. Арскій, А. А. Смирновъ, Б. С. Корми-лицинъ, А. М. Зайцевъ, всѣ Осло, 148) Б. В. ф. Брискорнъ, Алжиръ, 149) С. С. Погуляевъ, Парижъ; 150) Г. В. Гансонъ, Лувенъ, 151) А. М. Деминъ, Африка, 152-153) В. А. Григорковъ и А. Ф. Ульянинъ, Тунисъ, 154) В. К. Пилкинъ, Ницца, 155) В. Е. Звегинскій, Рабатъ, 156) Н. Н. Паруцкая, Парижъ, 157) Е. А. Куфтинъ, Ужгородъ, 158) Объединеніе Офицеровъ Россій-скаго Имп. Флота въ Бельгіи, 159-182) Каютъ-Компанія въ Санъ-Франциско, 183) В. С. Головинъ, Суданъ, 184) В. В. Ко-валевскій, Манилла и 185) Н. А. Шульговскій, Сидней.

— Бѣжавшіе изъ Соловковъ братья Солоневичи, замѣча-тельные статьи которыхъ о сов. Россіи печатались въ „Послѣд-нихъ Новостяхъ“, „Соврем. Запискахъ“ и др. органахъ, начали издавать въ Софіи еженедѣльную газету „Голосъ Россіи“. Ре-дакція „Морского Журнала“ горячо рекомендуетъ выписать эту газету. Цѣна — 1 фр. за номеръ. Адресъ: Mr. I. L. Solonevič, Boite Postale 296. Sofia, Bulgarie.

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