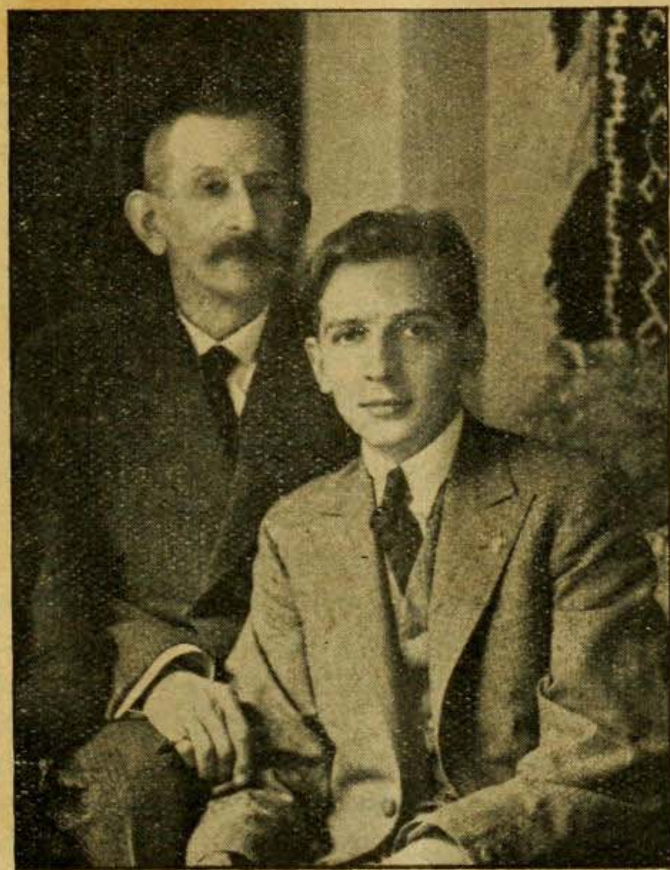


# МОРСКОЙ



Вице-адмиралъ Ф. А. Вяткинъ съ сыномъ.

# ЖУРНАЛЪ

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

№ 93 (9).

VIII годъ изданія.

Сентябрь 1935 г.

Содержаніе: Вице-адм. Ф. А. Вяткинъ. К.-а. А. Д. Бубновъ — Памяти Короля Александра. Н. Н. — Первые шаги Россіи къ устройству флота. Ст. л. В. Н. Сахаровъ — Атмосферное электричество и соврем. возд. корабли. Вѣрность принципамъ. К.-адм. Д. В. Никитинъ — Памяти С. К. Терещенко. Кап. Н. М. Шугуровъ — „Нормандія“, „Стрѣла“ и русская техника. Изъ жизни морск. организацій.



### Вице-адмиралъ Федоръ Алексѣвичъ Вяткинъ.

Федоръ Алексѣвичъ Вяткинъ родился 1 января 1864 года. Въ 1884 году Ф. А. былъ произведенъ въ мичманы, въ 1904 году — въ капитаны 2 ранга, 19 января 1915 года — въ контръ-адмиралы за отличие по службѣ и въ сентябрѣ 1920 года — въ вице-адмиралы. Въ 1902 году Ф. А. получаетъ въ командованіе миноносецъ № 120, въ 1905 году — миноносецъ «Послушный» и въ 1906 году назначается флагманскимъ интендантомъ штаба Командующаго Практическимъ Отрядомъ обороны побережья Балтійскаго моря. Въ томъ же 1906 году Ф. А. получаетъ въ командованіе миноносецъ «Финнъ», а въ 1909 году — крейсеръ «Діану». Въ 1911 г. капитанъ 1 ранга Вяткинъ назначается начальникомъ 1-го дивизиона эскадренныхъ миноносцевъ Балтійскаго флота и 12 января 1915 г. получаетъ должность капитана надъ Кронштадтскимъ портомъ.

Въ настоящее время Федоръ Алексѣвичъ проживаетъ въ Загребѣ, въ Югославіи, принимаетъ дѣятельное участіе въ жизни мѣстной русской колоніи и пользуется неизмѣнной любовью всѣхъ окружающихъ.

М. С.

Р. S. По замѣткѣ моей, помѣщенной въ предыдущемъ номерѣ, ст. лейт. О. О. Ферсманъ прислалъ мнѣ изъ Копенгагена фотографическ. карточку адм. кн. Н. А. Вяземскаго. Выражая глубокоуважаемому Оскару Оскаровичу сердечную благодарность за исполненіе моей просьбы, очень прошу и другихъ читателей журнала посодѣйствовать мнѣ въ полученіи карточекъ лицъ, перечисленныхъ въ прошломъ номерѣ.

Р.Р. S. Послѣ того, какъ клише в.-а. Ф. А. Вяткина было уже готово и замѣтка о его прохожденіи службы была уже набрана, мною было получено отъ Федора Алексѣвича письмо, въ которомъ Ф. А., со свойственной ему скромностью, просилъ меня не помѣщать въ журналъ свѣдѣній о немъ. Не имѣя по техническимъ соображеніямъ возможности исполнить просьбу Ф. А., я прошу Федора Алексѣвича простить меня за то, что портретъ его и прохожденіе службы помѣщаются въ журналъ помимо его желанія.

\*\*\*

*Ноябрьскій номеръ, какъ обычно, бѣдетъ посвященъ Храмовому Празднику Морского Корпуса. Очень прошу теперь же прислать привѣтствія для помѣщенія въ ноябрьскомъ номерѣ. Плата за отдѣльное привѣтствіе — около 10 франковъ.*

*Мих. Стахевичъ.*



Контръ-адмираль А. Д. Бубновъ, Дубровникъ.

### Памяти Короля Александра.

Король Александръ, мученически погибшій на чужой сторонѣ отъ руки презрѣннаго наемнаго убійцы, былъ несомнѣнно самымъ выдающимся Монархомъ послѣдняго времени. О величїи Его личности, принадлежащей нынѣ исторїи, печально свидѣтельствуяутъ небывалыя по своей глубинѣ и силѣ проявленія горя всего народа, на колѣняхъ съ рыданїями встрѣтившаго тѣло своего любимаго Монарха, на Его послѣднемъ пути черезъ Югославію къ мѣсту вѣчнаго упокоенія.

Въ Бозѣ почившій Король Александръ принужденъ былъ въ юные годы принять на Себя, вслѣдствіе болѣзни Своего отца Короля Петра, бремя правленія. Во время Балканскихъ войнъ 1912 и 1913 годовъ Онъ уже командовалъ 1-й сербской арміей и проявилъ въ рядѣ руководимыхъ Имъ побѣдоносныхъ сраженій выдающійся военный талантъ, связанный съ исключительной личной храбростью. Во время Міровой войны Онъ стоялъ во главѣ всѣхъ вооруженныхъ силъ Сербїи на посту Верховнаго Главнокомандующаго. Онъ одинъ урпавлялъ Своимъ народомъ и арміей въ самые критическіе для Сербїи моменты минувшей войны. Подъ Его командованіемъ сербская армія на голову разбила значительно превосходящія въ силахъ австро-венгерскія полчища и изгнала ихъ изъ сербской земли. Подъ Его командованіемъ совершился крестный путь сербской арміи, покидавшей въ концѣ 1915 года свое отечество и, съ нечеловѣческими усилїями, пробивавшейся къ морю черезъ непроходимыя дебри Албанїи, при чемъ Онъ, изнуренный болѣзнию, не покинулъ Своихъ вѣрныхъ соратниковъ, а дѣлилъ съ ними наравнѣ до конца всѣ тяжкія невзгоды этого эпического отступленія. Подъ Его командованіемъ Сербская Армія, возстановивъ свои силы, побѣдоносно участвовала въ прорывѣ Салоникскаго фронта, положившаго начало побѣды надъ Германіей.

Король Александръ былъ во главѣ Сербской Арміи, когда изъ побѣдъ Міровой войны рождалась къ жизни Юго-Славія и подъ Его руководствомъ завершилось освобожденіе и объединеніе южныхъ славянъ, бывшихъ дотолѣ подъ австрійской властью.

Послѣ войны Король Александръ, со свойственной Ему желѣзной волей и мудростью, весь предается устройству Своего новаго государства. При этомъ Онъ проявляетъ живой интересъ къ нуждамъ всѣхъ слоевъ Своего народа и постоянно лично общается съ простымъ и бѣднымъ людомъ, прїобрѣтая такимъ образомъ глубокую любовь всѣхъ Своихъ подданныхъ и неувядаемую славу истинно народнаго Монарха.



Вмѣстѣ съ тѣмъ Король Александръ, движимый идеей всеобщаго мира, самостоятельно предпринимаетъ мудрые шаги на поприщѣ международной политики и, объединивъ Балканскія государства, подготавливаетъ рѣшительное ихъ выступленіе въ пользу мира на Западѣ Европы; въ связи съ этимъ и было Имъ предпринято роковое для Него путешествіе во Францію, несомнѣнный успѣхъ коего принесъ бы Ему славу самаго выдающагося государственнаго дѣятеля нашего тяжелаго времени.

Король Александръ погибъ на Своемъ высокомъ посту, неумоимо до самой Своей мученической кончины заботясь о своемъ народѣ, которому Онъ отдавалъ всѣ Свои помыслы и всѣ Свои силы, а умеръ Онъ со словами: «Храните Югославію» на устахъ, ибо для Него ничто не было дороже созданнаго Его руками отечества и горячо любимаго Имъ народа.

Съ Королемъ Александромъ сошелъ въ могилу не только обожаемый Своимъ народомъ прекрасный Монархъ, но и одинъ изъ самыхъ выдающихся строителей всеобщаго мира, а потому и всѣ другіе народы приняли столь глубокое участіе въ неизъясненномъ горѣ Его осиротѣвшихъ подданныхъ.

Но не только Его дѣянія на поприщѣ внутренней и внѣшней политики, которая исторія запишетъ золотыми буквами на свои страницы, привлекли къ Нему всѣ сердца. Неодолимое обаяніе Его личности покоилось на Его глубокомъ духовномъ благородствѣ, мужествѣ, жертвенномъ служеніи Своему высокому долгу и на неизсякаемой добротѣ, постоянно отражавшейся въ свѣтлой улыбкѣ на Его лицѣ; и неутѣшный югославянскій народъ вѣрно передалъ потомству это обаяніе, назвавъ своего любимаго Монарха Королемъ-Рыцаремъ.

Для насъ же, русскихъ, въ разсѣяніи сущихъ, мученическая кончина Короля-Рыцаря Александра есть самая тяжелая и непоправимая потеря послѣ утраты нами отечества. Король Александръ, воспитывавшійся въ Россіи, былъ близокъ намъ по духу и по взглядамъ; Ему, на Его зовъ, Россія въ тяжелыя минуты съ радостью подала руку помощи и глубокая благодарность за принесенную нами великую жертву никогда не изсякала въ Его благородной душѣ. Онъ понималъ и искренно любилъ Россію и болѣлъ съ нами за нее душой, одинъ не признавалъ ея мучителей, твердо вѣря въ ея возрожденіе, и до конца оставался послѣднимъ нашимъ вѣрнымъ покровителемъ.

А. Бубновъ.



### Первые шаги Россіи къ устройству Флота.

Полезьа «корабельнаго мастерства» на Руси была осознана очень рано, и московское правительство дѣлало неоднократноныя попытки къ заведенію флота. Извѣстно, что небольшая русская флотилія была въ Иванъ-городѣ на Наровѣ, когда онъ принадлежалъ Москвѣ (1492-1582). Правительственныя и частныя торговыя суда покрывали водный путь къ Архангельску и отъ Ярославля къ Астрахани, связывая Бѣлое и Каспійское моря. По дошедшимъ до насъ разсказамъ англійскихъ агентовъ, въ XVI вѣкѣ по верховьямъ Волги ходило до 500 большихъ и малыхъ судовъ. Самыя лучшія суда были построены Грознымъ при помощи англійскихъ судостроителей. **Горсей**, интересныя записки котораго объ эпохѣ Грознаго давно опубликованы и на русскомъ языкѣ, видѣлъ въ Вологдѣ 20 кораблей, выстроенныхъ англичанами, но Грозный говорилъ ему, что онъ построить ихъ вдвое больше; повидимому, планы этого замѣчательнаго царя простирались далеко. Разспросивъ Горсея о самыхъ большихъ корабляхъ, бывшихъ въ англійскомъ военномъ флотѣ, онъ попросилъ его сдѣлать для него подробное описаніе ихъ и изготовить рисунокъ лучшаго англійскаго корабля. Черезъ Дженкинсона онъ просилъ въ 1567 году королеву Елизавету дозволить пріѣзжать къ нему мастерамъ, которые умѣли бы не только строить корабли, но и управлять ими.

Въ нынѣшнемъ году исполнилось триста лѣтъ со времени попытки правительства Михаила Федоровича завести флотъ при содѣйствіи Голштинской торговой компаніи. По заключенному съ голштинцами договору, названная компанія могла выстроить на Волгѣ десять кораблей, при чемъ плотниковъ, въ прибавленіе къ своимъ корабельнымъ мастерамъ, должна была нанимать изъ русскихъ охочихъ людей, «и отъ тѣхъ плотниковъ корабельнаго мастерства не скрывать».

Первый корабль строился съ помощію русскихъ мастеровыхъ людей, подъ управленіемъ опытнаго морехода, любскаго уроженца **Кордеса**, корабельнаго мастера **Юстена**, родомъ шведа, четырехъ голштинскихъ людей и «московскаго торговаго нѣмчина Анца **Беркова**» (Hans Bergk). Въ іюль 1636 года этотъ корабль, построенный изъ еловаго лѣса, въ 120 футовъ длины, плоскодонный, безъ киля, съ тремя мачтами, о 24-хъ веслахъ, со многими каютами внутри и съ пушками для отраженія разбойничьихъ нападеній, и небольшой шлюпъ были готовы и понесли на себѣ голштинское посольство, направлявшееся въ Персію. Около Низибада, у береговъ Дагестана, 11 ноября корабль потерпѣлъ крушеніе. Переговоры посольства съ персидскимъ правительствомъ не имѣли успѣха, вслѣдствіе чего строеніе остальныхъ девяти кораблей не состоялось.



Обязывая голштинцевъ не скрывать «корабельнаго мастерства» отъ нашихъ людей, правительство, очевидно, рассчитывало завести флотъ по образцу голштинскаго. Неудача Голштинской компаніи заставила только отложить выполненіе твердо рѣшеннаго плана до болѣе благопріятныхъ обстоятельствъ, но не отказаться отъ него. Уже въ предисловіи къ военному уставу 1647 года было обѣщано изданіе книги «О корабельной ратной наукѣ». Къ родственнику Алексѣя Михайловича боярину Никитѣ Ивановичу Романову былъ доставленъ сдѣланный въ Англии и столь прославившійся впоследствии ботъ. П. Г. Марселисъ, датскій выходецъ, который много сдѣлалъ для насажденія у насъ горно-заводскаго дѣла, обыкновенно хорошо знавшій о намѣреніяхъ правительства, выполненіе которыхъ сулило предпринимателямъ большія выгоды, нашель своевременнымъ для ознакомленія съ морской службой послать въ Данію своего старшаго сына Петра, который воротился оттуда въ 1669 г. въ чинѣ морск. капитана.

Стремленіе западныхъ народовъ завладѣть азіатской торговлею Россіи между тѣмъ побуждало Алексѣя Михайловича принять особыя мѣры, чтобы сохранить эту торговлю за собой. Персидскій шахъ въ 1664 году далъ русскимъ купцамъ, пріѣзжавшимъ въ Персію, свободу отъ пошлинъ и другія льготы; Алексѣй Михайловичъ 31 мая 1667 года дозволилъ вновь учрежденной Армянской торговой компаніи, изъ персидскихъ подданныхъ, производить черезъ Россію торгъ шелкомъ-сырцомъ и иными товарами, при чемъ провозъ товаровъ отъ Астрахани, за плату, правительство брало на себя. Но провозъ товара, съ ручательствомъ и отвѣтственностью за ихъ цѣлость, ставилъ въ необходимость принять всѣ мѣры къ обезпеченію принимаемыхъ на себя обязательствъ. Наибольшая опасность грозила отъ разбоевъ, обычныхъ тогда на Каспійскомъ морѣ и въ низовьяхъ Волги, и потому главною мѣрою могло быть заведеніе хорошо вооруженныхъ судовъ, которыя могли бы перевозить и защищать персидскіе товары, направляемые въ Россію, какъ равно служить и для перевозки товаровъ изъ Россіи въ персидскія владѣнія.

Обратить вниманіе на закрытое Каспійское море побуждало Алексѣя Михайловича и то, что всѣ его попытки завести флотъ на сѣверо-западѣ страны оказались тщетными. Какъ извѣстно, **Ордыкъ-Нащокинъ**, за время управленія частью занятой нашими войсками Ливоніи, успѣлъ устроить было небольшой флотъ на Западной Двинѣ, но этотъ флотъ по условіямъ Кардисскаго мира, былъ уничтоженъ.

За неимѣніемъ на Балтійскомъ морѣ своихъ гаваней, Алексѣй Михайловичъ готовъ былъ взять гавани хотя бы «на откупъ», завести въ нихъ флотиліи и совершать правильные



рейсы. Отвѣтъ Курляндскаго герцога, на просьбу заказать для Алексѣя Михайловича нѣсколько кораблей со всѣми принадлежностями, былъ неблагопріятенъ...

Такимъ образомъ, Каспійское море поневолѣ привлекло къ себѣ вниманіе Москвы. Съ дѣломъ очень спѣшили. Уже 19 іюня 1667 года Ордынъ-Нащокинъ получилъ указъ «для посылокъ изъ Астрахани на Хвалынское море дѣлать корабли въ Коломенскомъ уѣздѣ, въ дворцовомъ селѣ Дѣдиновѣ».

Корабельные строители были уже готовы, на этотъ разъ все голландцы. Ихъ нанялъ голландскій купецъ **Фанъ-Сведенъ**, ѣздившій въ Голландію съ спеціальнымъ порученіемъ нанять корабельщиковъ на царскую службу. Онъ привезъ съ собой четырехъ земляковъ, корабельщика **Гельта** съ товарищами, и представилъ ихъ московскому начальству, объявивъ при этомъ, что **Бутлеръ** остался въ Амстердамѣ продолжать наемъ.

Подъ высшимъ надзоромъ Ордына-Нащокина эти корабельщики, съ присоединеннымъ къ нимъ полковникомъ голландцемъ Корнелиусомъ фонъ-Буковеномъ, стали строить въ селѣ Дѣдиновѣ, на Окѣ, корабль «Орель», яхту, боть, двѣ шняки, съ участіемъ русскихъ плотниковъ. Послѣднихъ сначала было назначено 30 человекъ; затѣмъ строители просили еще 20, не считая живописца, ращика и другихъ мастеровъ. Непосредственный надзоръ за сооруженіемъ былъ порученъ «дворянину Якову Полуехтову и подъячому мытной избы Степану Петрову»; сношенія между русскими и голландскими строителями велись черезъ двухъ переводчиковъ.

При работахъ отчасти руководились примѣромъ Голштинской компаніи. Андрей **Виніусъ**, однако, совѣтовалъ соорудить катарги, болѣе удобныя для плаванія по Каспійскому морю, нежели большія суда, ссылаясь на то, что «какъ голштинскіе послы въ прошлыхъ лѣтахъ поѣхали на кораблѣ въ Персиду, и тогда на морѣ корабль ихъ разбило».

Желѣзо и желѣзные издѣлія для постройки судовъ брали съ тульскихъ и каширскихъ заводовъ Марселиса. Въ ноябрѣ 1668 года пріѣхалъ Бутлеръ съ нанятыми, по порученію Сведена, успѣвшаго къ этому времени уже умереть, 14 «служилыми и мастеровыми людьми», голландцами, между которыми находились **Стрюйсъ** и «корабельнаго пушкаря товарищъ» Карстенъ **Брантъ**, котораго русскіе документы называли «Кастеръ Брантъ». Всѣ указанные лица были опредѣлены съ «феомили».

Весной 1669 года флотилія была спущена, а въ іюлѣ отплыла изъ Нижняго-Новгорода къ Астрахани. Обошедшая правительству въ 9.021 рубль, 25 алтынъ и полденьги (т. е. примѣрно 55.000 рублей цѣнности 1913 года), она погибла во время бунта Стеньки Разина... Иноземцы разсѣялись, и послѣ разныхъ несчастій одни изъ нихъ достигли своего отече-



ства, иные умерли, двое же, Брантъ и лѣкарь Иванъ Термонть, возвратились въ Москву.

Разбой Разина, разногласія въ компачіи и смерть шаха Аббаса II-го помѣшали также исполненію договора съ армянами и заведеніе флота опять пришлось отложить.

Но мысль объ устройствѣ флота при помощи голландцевъ послѣ того не пропадала, и Карстенъ Брантъ живетъ въ исторіи русскаго флота съ именемъ перваго учителя геніальнаго Преобразователя Россіи въ мореходномъ и корабельномъ дѣлѣ; сослужилъ свою службу и англійскій ботъ Н. И. Романова, заставившій Петра Великаго страстно полюбить «морскую потѣху».

**Н. Н.**

### Привѣты.

Въ день производства нашего выпуска 1895 года въ мичманы шлю всѣмъ дорогимъ товарищамъ, въ Зарубежьѣ разбросаннымъ, сердечный привѣтъ и пожеланіе дожить до славнаго дня сверженія совѣтской власти и возрожденія Россіи и родного Русскаго флота. Контръ-адмиралъ **Л. Ивановъ.**

— 10 сентября с. г. исполнилось 75 лѣтъ жизни почетному члену Каютъ-Компаніи въ Прагѣ, вдовѣ адмирала — Надеждѣ Францевнѣ Виренъ. Въ дополненіе къ добрымъ пожеланіямъ, высказаннымъ 10 сентября Каютъ-Компаніей въ Прагѣ, редакція «Морского Журнала» считаетъ своимъ пріятнымъ долгомъ принести глубокоуважаемой Надеждѣ Францевнѣ, одной изъ самыхъ первыхъ сотрудницъ журнала и неизмѣнной доброжелательницѣ, сердечныя поздравленія и самыя искреннія пожеланія здоровья, силъ и бодрости и великаго счастья увидѣть Россію и родные Кронштадтъ и Петроградъ освобожденными отъ краснаго ига.

### Подписчики.

Съ 28 августа по 1 октября на «Морской Журналъ» на 1935 годъ (или полгода) подписались слѣдующія лица: 157) С. В. Гладкій, Нью-Йоркъ, 158) Н. А. Горкавенко, Братислава, 159) А. А. Воробьевъ, Тунисъ, 160) М. П. Ермаковъ, Парижъ, 161) А. Ф. Ульянинъ, Тунисъ, 162) кап. Бернгардтъ, Рига, 163) Г. В. Гербертъ, Гельсинки, 164 и 165) М. А. Блезе и К. Л. Захарченко, Кантонъ, 166) Ю. В. Соловьевъ, Югославія, 167) и 168) В. Н. Потемкинъ и В. Ф. Смольяновъ, Парижъ.

Сентябрьскій номеръ журнала не могъ быть разосланъ своевременно по причинѣ матеріальнаго порядка. Очень прошу читателей журнала внести подписную плату, чтобы имѣть возможность выпустить еще въ октябрѣ октябрьскій номеръ и въ ноябрѣ — увеличенный ноябрьскій. Въ противномъ случаѣ придется октябрьскаго номера отдѣльно не выпускать, а соединить его съ ноябрьскимъ.



Старшій лейтенантъ В. Н. Сахаровъ.

Асунсионъ.

## АТМОСФЕРНОЕ ЭЛЕКТРИЧЕСТВО И СОВРЕМЕННЫЕ ВОЗДУШНЫЕ КОРАБЛИ.



Великая война 1914—1918 г.г. послужившая причиной быстрого развитія мировой авіаціи и аэронавтики, впервые дала возможность выяснить насколько примѣнимы въ боевой обстановкѣ воздушные корабли жесткой конструкціи типа Цеппелинъ.

Независимо отъ кажущагося, по первому взгляду, явнаго преимущества недорогихъ и быстроходныхъ аппаратовъ тяжелѣе воздуха, т. е. самолетовъ и гидросамолетовъ, надъ стоящими громаднхъ издержекъ воздушными кораблями, послѣдніе все же обладаютъ извѣстными, и при томъ неоспоримыми, данными весьма цѣнными особенно при военно-морскихъ операціяхъ.

Налеты и развѣдки успѣшно производимые германскими Цеппелинами въ первый годъ войны, когда аэронавтика союзныхъ державъ находилась еще въ зачаточномъ состояніи, заставило послѣднихъ приступить къ немедленному созданію воздушныхъ кораблей. Насколько удѣлялось серьезное вниманіе еще въ то время этому новому роду оружія можно судить по тому, что воюющими сторонами за періодъ времени четырехлѣтней войны было построено 458 воздушныхъ кораблей, изъ которыхъ почти 50 проц. приходилось на долю жесткой и полужесткой системы.

Громадная грузоподъемность воздушныхъ кораблей, ихъ большой радіусъ дѣйствій достигающій и превышающій 10,000 морскихъ миль, вооруженіе ихъ артиллеріей (37 m/m) и десятками пулеметовъ, возможность брать съ собой въ полетъ 5—6 самолетовъ истребителей, какъ самозащиту отъ воздушныхъ атакъ противника, и достигать при этомъ высоты 8000—9000 метровъ — что значительно понижаетъ процентъ попадания снарядовъ противоаэропланной артиллеріи, — ихъ способность при необходимости останавливаться въ воздухѣ и парить надъ даннымъ мѣстомъ на любой высотѣ, малая зависимость отъ условій погоды, удобныя помѣщенія для команды, которая имѣетъ возможность отдыха въ періодъ долговременнаго пребыванія въ воздухѣ, а слѣдовательно не такъ изматывается какъ на самолетахъ, надежная радіосвязь болѣе мощными установками нежели на аппаратахъ тяжелѣе воздуха, — все это даетъ вѣроятность успѣшнаго примѣненія воздушныхъ кораблей на морскомъ театрѣ войны, — во-первыхъ въ качествѣ дальнихъ развѣдчиковъ передъ рѣшающимъ боемъ незадолго до сближенія эскадръ линейнаго флота противниковъ, а во-вторыхъ — въ роли бомбометчиковъ какъ въ моментъ самаго боя, такъ и на отступленіи понесшаго пораженіе непріятеля, а равно и постановку минъ загражденія на болѣе вѣроятныхъ курсахъ слѣдованія принужденныхъ уклониться отъ боя кораблей.

Вышеупомянутыя соображенія взятыя вмѣстѣ, побудили двѣ первоклассныя морскія державы: Англию и С.-А. Ш. по окончаніи европейской войны, не останавливаясь передъ многомилліонными затратами, начать



постройку воздушныхъ дреднаутовъ и создать необходимыя для ихъ дѣйствій береговыя и плавучія базы съ соответствующимъ ихъ роду службы техническимъ персоналомъ и оборудованіемъ.

Но какой то злой рокъ сталъ на пути развитія воздушнаго флота обоихъ госуарствъ. Англія построившая, въ теченіи перваго послѣвоеннаго десятилѣтія, четыре корабля жесткой системы (R33, R34, R100 и R101) потеряла ихъ одинъ за другимъ въ катастрофахъ, причины которыхъ не могли быть точно опредѣлены, т. к. обыкновенно почти весь экипажъ погибалъ вмѣстѣ съ кораблемъ; показанія же оставшихся въ живыхъ не были въ состояніи пролить достаточно свѣта на первоисточники повлекшіе гибель воздушныхъ гигантовъ.

Послѣ катастрофы съ R101, происшедшей въ ночь съ 4-го на 5-е октября 1930 года, когда воздушный корабль выполняя свой пробный полетъ въ Индію, вдругъ, по совершенно непонятнымъ причинамъ, потерялъ высоту и налетѣлъ на холмистую возвышенность около Beauvais (Франція) въ результатѣ чего былъ взрывъ бензина, а затѣмъ водорода, —разрушившій совершенно корабль, — Англія окончательно отказалась отъ дальнѣйшаго сооруженія воздушныхъ кораблей жесткаго типа. При этой катастрофѣ погибло 46 человекъ экипажа и въ томъ числѣ министръ воздухоплаванія лордъ Thomson, выдающійся конструкторъ воздушныхъ жесткихъ кораблей Кавторангъ Colmoge и нѣсколько, летѣвшихъ пассажирами политическихъ дѣятелей, большихъ сторонниковъ воздухоплаванія.

Еще свѣжа у всѣхъ въ памяти катастрофа сѣверо-американскихъ воздушныхъ сверхъ-дредноутовъ „Акрона“ и „Макона“ погибшихъ одинъ за другимъ черезъ промежутокъ времени менѣе двухъ лѣтъ. Потеря этихъ двухъ кораблей тяжело отразилась на общественномъ мнѣніи страны и въ настоящее время С.-А. Ш. несмотря на свои неисчерпаемыя матеріальныя и техническія средства, готовы отказаться, —подобно Англіи, отъ какихъ либо новыхъ попытокъ созданія мощныхъ воздушныхъ кораблей.

Первоначальные факторы вызвавшіе гибель „Акрона“ и „Макона“, несмотря на всѣ труды военно-морскихъ слѣдственныхъ комиссій, назначавшихся немедленно же на другой день послѣ катастрофы, такъ и остались невыясненными. Комиссіи выносили свои постановленія, въ которыхъ, какъ увидимъ ниже, причиной считалось неточность расчета и вслѣдствіи этого ненадежность конструкціи металлическаго каркаса кораблей. Но сами слѣдователи и судьи, не говоря уже о глубокомъ убѣжденіи оставшихся въ живыхъ чиновъ команды, по существу не могли считать эти заключенія достаточно правильными. Какъ въ первой, такъ и во второй катастрофѣ происходили непонятныя явленія. Корабль, наполненный газомъ гелиемъ и этимъ самымъ застрахованный отъ пожара и взрывовъ, либо внезапно терялъ управленіе, либо сбрасывался какой-то невидимой силой съ четырехъ тысячъ метровъ высоты въ море.

Вопросъ выясненія этого таинственнаго, неучтеннаго строителями воздушныхъ дреднаутовъ фактора, — настолько интересенъ и технически



важенъ, что мы находимъ необходимымъ подробнѣе остановиться на описаніи случившихся катастрофъ.

Двѣнадцатаго февраля сего года воздушный корабль с.-американскаго флота „Маконъ“ величайшій въ мірѣ по своимъ размѣрамъ, — объемъ былъ свыше 200,000 куб. метровъ, — по окончаніи тактическихъ маневровъ флота въ Тихомъ океанѣ, въ которыхъ онъ принималъ участіе неся непрерывную, въ теченіи двухъ сутокъ, развѣдывательную службу, летѣлъ на высотѣ 600—700 метровъ курсомъ NNW въ авангардѣ эскадры, возвращавшейся на рейдъ Санъ Франциско. Въ морѣ шла крупная зыбь. Небо было покрыто низко идущими дождевыми облаками. Порой налетали короткіе легкіе шквалы съ мелкимъ дождемъ, — послѣднія усилія не хотѣвшаго сразу успокоиться свѣжаго вѣтра дувшаго во все время маневровъ.

Въ четыре часа пополудни, почти на траверзѣ мыса Point Sur, „Маконъ“ выпустилъ, изъ имѣемыхъ въ его распоряженіи пяти—второй по счету, за свой двухдневный полетъ, — аэропланъ для производства развѣдки въ сторону Санъ Франциско, до котораго оставалось около восьмидесяти миль. Видимость горизонта изъ-за пасмурной погоды была плохая. Очертанія береговой полосы то показывались, то снова терялись въ моросившемъ временами дождѣ.

Мощно на басовыхъ нотахъ гудѣли моторы „Макона“ развивая свои десять тысячъ лошадиныхъ силъ. Все шло о'кей и ничто не предвѣщало близкой и неизбѣжной катастрофы. Старшій лейтенантъ Herbert Wiley — командиръ корабля, вахтенный начальникъ, штурманъ и рулевые находились въ носовомъ помѣщеніи, гдѣ сосредотачивается все управленіе воздушнымъ кораблемъ во время полета.

Приблизившись къ траверзу мыса Point Sur командиръ, считая что „Маконъ“ идетъ слишкомъ близко къ берегу, приказалъ взять мористѣе. Рулевой исполнилъ приказаніе, — но корабль не удалялся отъ линіи берега. Казалось, что какая-то невидимая сила притягиваетъ его въ направленіе полосы земли, начинавшей выступать все яснѣе и яснѣе изъ мелкой сѣти дождя. Вторично отдано было приказаніе положить лѣво руля.

Какъ только рулевой сталъ переключивать штурвалъ, — внезапно весь корпусъ воздушнаго гиганта испыталъ рядъ сильнѣйшихъ сотрясеній, какъ бы отъ непрерывно слѣдовавшихъ ураганныхъ порывовъ вѣтра. Всѣ находившіеся въ носовомъ помѣщеніи инстинктивно схватились за что попало, чтобы устоять на ногахъ. Поблѣднѣвшій рулевой крикнулъ, — штурвалъ вращается въ пустую! — Старлейтъ Хербертъ Уилей, пережившій двѣ изъ трехъ наиболѣе колоссальныхъ воздушно-морскихъ катастрофъ с.-а. флота, быстро оцѣнилъ создавшуюся обстановку. — Въ какомъ состояніи все рулевое управленіе? — спросилъ онъ не теряя времени и, получивъ отвѣтъ, что дѣйствуетъ лишь одинъ руль направленія нижняго стабилизатора, — приказалъ управляться имъ. Но несмотря на всѣ прилагаемая усилія воздушный корабль все сильнѣе и сильнѣе катился къ берегу. Послышался грохотъ и трескъ. Корма стала завали-



ваться внизъ, На командномъ мостикѣ лихорадочно зазвонили телефоны изъ кормовой и средней части корабля.

Изъ первой сообщали, что продольные шпакгоуты прогибаются, что одинъ за другимъ ломаются поперечныя крѣпленія отсѣковъ, что газовыя камеры разрываются и гелий съ необычайнымъ напоромъ, сбивая съ ногъ людей въ корридорахъ и боковыхъ проходахъ, потокомъ вылетаетъ изъ газовыхъ камеръ. Со средней части корабля запрашивали приказаній, что дѣлать съ оставшимися на борту тремя самолетами и спасательными ботами...

Корабль, произвольно выйдя на 110° изъ курса, направлялся теперь назадъ навстрѣчу идущей эскадры линейныхъ кораблей. Корма проваливалась все болѣе и болѣе внизъ. „Маконъ“ неудержимо снижался въ море. Непрерывно травили водяной балластъ. Застопорили моторы. Было отдано,—и сейчасъ же отмѣнено приказаніе,—сбросить въ море самолеты.

Въ корридорахъ, проходахъ и палубахъ изъ-за увеличивающагося наклона нельзя было держаться на ногахъ. Корма уже почти касалась поверхности моря. По всѣмъ помѣщеніямъ передали команду,—спустить спасательныя боты и резиновые плоты. Всѣмъ покинуть корабль..

Приблизившіеся черезъ двадцать минутъ эскадренныя миноносцы занялись спасеніемъ команды, а затѣмъ имъ удалось отбуксировать къ берегу державшійся частью на плаву и частью въ воздухѣ корпусъ воздушнаго корабля, который впоследствии былъ доставленъ въ Сунвельскую базу.

Итакъ, въ теченіи какихъ нибудь 10—15 минутъ воздушный сверхдредноутъ „Маконъ“, гордость воздухоплавательной техники Соединенныхъ Штатовъ, стоившій морскому вѣдомству около 8,000,000 долларовъ, выбылъ изъ состава воздушныхъ силъ сѣверо-американскаго флота.

Благодаря находившейся по близости эскадрѣ, а также хладнокровію командира, офицеровъ, дисциплинѣ команды и проявленнаго всѣмъ экипажемъ осмысленнаго сознанія долга и четкаго исполненія приказаній, изъ восьмидесяти одного человѣка находившихся на борту „Макона“, —погибли только двое — радиотелеграфистъ Ernest Dailey и стюартъ каюты-компаніи Florencio Edquiba.

*(Продолженіе слѣдуетъ).*

Старлейтъ В. Сахаровъ.





«Вѣрность принципамъ».

Въ Бабъ-Эль-Мандебскомъ проливѣ лежитъ островокъ Перимъ, дѣлящій проливъ на двѣ части и, такимъ образомъ, какъ бы запирающій выходъ изъ Краснаго моря въ Аденскій заливъ и далѣе въ Индійскій океанъ. Островокъ не великъ — всего до четырехъ миль въ длину и около двухъ въ ширину; въ южной своей части онъ скалистъ, а въ сѣверной полого спускается къ морю. Наивысшая точка его всего 214 футовъ надъ уровнемъ моря и на ней стоитъ, построенный англичанами въ 1861 году, маякъ, окруженный небольшимъ фортомъ. Юго-восточная сторона Перима представляетъ хорошій портъ во внутреннемъ заливѣ, имѣющемъ въ ширину при входѣ около полумили и достаточно закрытомъ отъ вѣтровъ. До занятія англичанами Перимъ былъ совсѣмъ необитаемъ и, не представляя интереса, долго не составлялъ ничьей собственности, но вотъ Лесенсъ приступаетъ къ осуществленію своего гигантскаго проекта на Суэцкомъ перешейкѣ. Красное море изъ закрытаго и почти бесполезнаго залива готовится сдѣлаться однимъ изъ важнѣйшихъ міровыхъ путей, и въ это время правительство Луи-Наполеона, увѣренное, что никто иной, какъ только Франція, будетъ держать въ рукахъ ключъ отъ этого пути у его сѣвернаго входа, домекнулось, что не дурно бы было захватить себѣ ключъ и отъ южныхъ воротъ Краснаго моря. По этому поводу въ морскомъ министерствѣ вспомнили о существованіи Перима, и вотъ капитанъ какого то французскаго военнаго корвета получаетъ приказаніе идти въ Аденскій заливъ и занять именемъ Франціи въ Бабъ-Эль-Мандебскомъ проливѣ островокъ Перимъ. Капитанъ, конечно, тотчасъ же отправился, но послѣ длиннаго океанскаго перехода почувствовалъ необходимость зайти на денекъ въ попутный Аденъ, гдѣ можно освѣжить кое какіе запасы и отдохнуть немного, тѣмъ болѣе, что отъ Адена до Перима рукой подать. По приходѣ въ портъ размѣнялся корветъ салютомъ съ англійскою крѣпостью и затѣмъ капитанъ сѣзжаетъ на берегъ сдѣлать визитъ мѣстному губернатору. Этотъ послѣдній, какъ истинный джентльмень, встрѣчаетъ капитана весьма любезно, немедленно же отдаетъ ему визитъ на корветѣ и, кстати, при этомъ приглашаетъ его вмѣстѣ со всѣми офицерами къ себѣ въ тотъ же вечеръ на обѣдъ. Тѣ въ назначенный часъ являются и застаютъ у любезнаго хозяина нѣсколько офицеровъ изъ мѣстнаго гарнизона. Размѣнъ взаимныхъ любезностей, затѣмъ изобильный обѣдъ и еще болѣе обильныя возліянія. Англичане, въ качествѣ хозяевъ, стараются какъ можно болѣе и занимать и угощать своихъ гостей; на каждыхъ двухъ пришлось по одному французу, а на долю губернатора самъ командиръ корвета. Послѣ обѣда, когда по англійскому обычаю хозяева и гости



особенно приналегли на разные напитки, душа у капитана оказалась на распашку и онъ нечаянно какъ то проболтался губернатору, что идетъ по порученію императорскаго правительства занимать островъ Перимъ. Ничего не сказавъ ему на это англійскій губернаторъ, только сталъ еще болѣе угощать и удвоилъ свою любезность до того, что уложилъ французовъ даже спать въ своемъ домѣ, когда тѣ окончательно уже, какъ говорится, «не вязали лыка». На слѣдующій день, сопровождаемые тысячью любезностей и пожеланіями всякаго успѣха, французы оставили Адень и отправились къ Бабъ-Эль-Мандебу. Вотъ и Перимъ на виду. На корветѣ уже готова десантная команда, готовъ и національный флагъ, который исполнительный капитанъ готовится собственными руками водрузить на вершинѣ Перима и, быть можетъ, получить за это въ награду «Почетнаго легіона», уже заряжены и пушки, чтобы съ триумфомъ салютовать этому флагу, когда разовьется онъ надъ островомъ; словомъ, все готовится къ близкому торжеству... Но вотъ корветъ входитъ во внутренній заливъ Перима, и что же?.. Тамъ уже стоитъ на якорѣ какая то военная шхуна подъ англійскимъ флагомъ; на берегу уже расположились люди англійскаго десанта, а на вершинѣ гордо развивается флагъ «коварнаго Альбіона». Французы спустили, однако, шлюпку съ лейтенантомъ узнать, въ чемъ дѣло и когда именно островъ занятъ англичанами. Тѣ очень любезно отвѣчали, что островъ занятъ именемъ королевы, по распоряженію Его Превосходительства, достопочтеннаго губернатора Адена, сего числа въ восемь часовъ пополудни. И французамъ, не солоно хлебавши, пришлось вмѣсто своего отсалютовать англійскому флагу и уйти по добру по здорову. Съ тѣхъ поръ островъ этотъ остается за Англіей, составляя ея «непререкаемую» государственную собственность. Тотчасъ же было приступлено къ сооруженію маяка и сильнаго форта, постройка коихъ въ 1861 году была вполнѣ уже окончена и фортъ, вооруженный въ должномъ количествѣ надлежащей артиллеріей, и понынѣ запираетъ Бабъ-Эль-Мандебскій проливъ.

### Усопшіе.

— 18 сентября въ г. Бѣлая Церковь, въ Югославіи, скончался членъ Бѣлградскаго Морского Объединенія флота ген.-майоръ **Михаилъ Борисовичъ Шиголезъ** (выпуска 1884 года), бывшій въ теченіе очень долгаго времени Главнымъ Минеромъ Севастопольскаго порта.

— 19 сентября во Франціи скоропостижно скончался к2р. **Николай Владиміровичъ Потоловъ** (вып. 1908 г.).

— 16 сентября отъ припадка грудной жабы въ вагонѣ Берлинской подземной дороги скоропостижно скончался б. ст. лейт. **Александръ Александровичъ Эбелингъ** (вып. 1908 г.).



Контръ-адмираль Д. В. Никитинъ, Сеаттль.

### Памяти Сергѣя Константиновича Терещенко.

«Штабсъ-капитанъ Терещенко — кто онъ такой?», часто приходилось слышать. «Вѣроятно онъ корабельный инженеръ или инженеръ-механикъ, во всякомъ случаѣ человекъ, который съ измалѣтства сроднился съ флотомъ».

Читая то, что въ Зарубежьи выходило изъ подъ пера столь безвременно (42 лѣтъ отъ роду) скончавшагося Сергѣя Константиновича, никакъ нельзя было себѣ представить, что до гражданской войны онъ, въ сущности, ничего общаго съ флотомъ не имѣлъ. Ему не довелось близко видѣть нашъ родной флотъ дореволюціоннаго времени, флотъ, крѣпкій духомъ и сильный какъ своей матеріальной частью, такъ и организованностью.

С. К., по окончаніи Императорскаго Александровскаго лицея и пребыванія на сухопутномъ фронтѣ, заболѣлъ туберкулезомъ легкихъ и лечился въ Ялтѣ. Но болѣзнь не остановила его, и въ самую сутолоку гражданской войны онъ попалъ на палубу военнаго корабля (миноносца «Жаркій»).

Благодаря какому то совершенно исключительному свойству его натуры, С. К. сразу же обратился изъ «чужака» и «пришельца» въ «своего» близкаго и родного для каждого изъ насъ, любящихъ флотъ, человека.

Видимо, его глубоко увлекла та своеобразность морского элемента, при которой свято чтутся традиціи предковъ и въ то же время безжалостно отбрасывается всякая вредная для дѣла рутина.

Онъ писалъ о флотѣ не только любовно, но прямо влюбленно. Рядъ книгъ по исторіи нашего флота и на другія, близкія къ флоту темы, изданныя имъ на иностранныхъ языкахъ, навсегда останутся памятникомъ столь рано ушедшаго изъ жизни высоко даровитаго писателя.

Передо мной лежатъ его письма, присланныя изъ Лозанны. Въ атмосферѣ легочной санаторіи, когда связь съ жизнью уже такъ не крѣпка, можно было ожидать, что онъ будетъ только беречь себя и думать о своемъ здоровьи.

С. К. скончался, какъ солдатъ на полѣ битвы. На его письменномъ столѣ находился объемистый трудъ, посвященный памяти Императора Николая II. Покойный работалъ самоотверженно и не жалѣлъ себя.

Миръ праху твоему, дорогой Сергѣй Константиновичъ. Ты блеснулъ на глазахъ у всѣхъ насъ короткимъ и яркимъ, какъ метеоръ, свѣтомъ. Но свѣтъ этотъ не потухнетъ. Онъ сохранится навсегда въ твоихъ печатныхъ трудахъ.

Контръ-адмираль Д. Никитинъ.



Капитанъ Н. М. Шугуровъ, Новый Садъ.

«Нормандія», «Стрѣла» и русская техника.

Лучшій въ мірѣ гигантъ-пароходъ, спроектированный и сооруженный русскимъ инженеромъ Юркевичемъ — «Нормандія», называется во всѣхъ французскихъ газетахъ «гордостью французской техники».

Аналогичное явленіе произошло и въ Югославіи. На судостроительномъ заводѣ «Сартидъ», возлѣ Смедерева, въ началѣ августа с. г. спущена на воду новая баржа «Стрѣла», являющаяся «гордостью югославянской техники». Баржа эта спроектирована и построена русскимъ судостроительнымъ инженеромъ Александромъ Смирновымъ изъ Одессы. Баржа строилась въ теченіе зимы этого года; главнымъ достоинствомъ ея является дешевизна. Въ то время, какъ до сихъ поръ сербы заказывали свои суда въ Германіи и такого типа баржа обходилась въ 1 милл. и 1200 тыс. динаръ, баржа «Стрѣла» стоитъ всего лишь 600.000 динаръ, т. е. въ два раза дешевле.

Размѣры баржи таковы: длина — 60,6 метра, ширина — 8 метр. и высота — 2,4 метра при вмѣстимости 755 куб. метр., а грузомѣстимость при осадкѣ въ 2,1 метра равняется 678 тоннамъ (или 67,8 вагона). Нужно замѣтить, что такъ наз. «стандартный» типъ дунайской баржи имѣетъ грузомѣстимость — 67,5 вагона. Корпусъ судна сооруженъ изъ оцинк. желѣза при толщинѣ листовъ въ 5 мм. и имѣетъ общій вѣсъ 94 тонны, въ то время какъ «стандартный» нѣмецкій типъ имѣетъ вѣсъ 135 тоннъ. Листы корпуса не заклепаны, а сварены (шваисованы) электричествомъ. Благодаря строго научнымъ расчетамъ линій подводной части баржи и легкости ея корпуса, достигнута большая быстрота баржи при ея буксировкѣ, что, конечно, даетъ большую экономію въ горючемъ матеріалѣ буксирнаго парохода и продуктивность баржи при ея плаваніяхъ.

Сербы дали ей назв. «Стрѣлы» именно за ея быстроту движенія. Многочисленныя всестороннія испытанія баржи показали выдающіяся достоинства «Стрѣлы» во всѣхъ отношеніяхъ, и высказанныя оваціи и благодарности заинтересованныхъ въ дѣлѣ сербскихъ спеціалистовъ по адресу талантливаго русскаго инженера-судостроителя вполне заслужены.

Нужно замѣтить и то: въ то время, какъ французы въ своихъ газетахъ тщательно скрывали имя создателя «Нормандіи» инж. Юркевича, сербы ничуть не скрываютъ имени г-на Смирнова, радуясь, что братъ русскій проявилъ свою исключительную даровитость въ примѣненіи на пользу братьямъ сербамъ. Слава и честь нашему талантливому соотечественнику, русскому инженеру г. Смирнову!

Н. Шугуровъ.



## ИЗЪ ЖИЗНИ МОРСКИХЪ ОРГАНИЗАЦІЙ.

— Вышелъ очередной «Бюллетень О-ва б. Русскихъ Морскихъ Офицеровъ въ Америкѣ» (отъ 1 августа). Заимствуемъ изъ него нѣкоторыя свѣдѣнія.

— Съ 1 января с. г. на оказаніе помощи израсходовано 139 долл. Съ наступленіемъ лѣта Правленіе пріостановило устройство докладовъ и обѣдовъ. Съ 1 января и по конецъ мая было организовано три отдѣльныхъ доклада, сдѣланныхъ членами О-ва, занявшихъ, въ общей сложности, шесть вечеровъ. Докладчиками выступали **В. М. Костенко**, **В. Н. Савинскій** и **П. Е. Стоговъ**. Помимо того, было устроено три дружескихъ обѣда, изъ которыхъ послѣдній, 31 мая, привлекъ особенно большое число членовъ. Осенью Правленіе предполагаетъ возобновить обѣды и доклады и уже заручилось любезнымъ согласіемъ слѣдующаго докладчика, **Д. Н. Федотова-Уайтъ**. Въ ноябрѣ м-цѣ вновь предполагается устроить большой балъ. Комиссія, въ прежнемъ своемъ составѣ, мѣстомъ бала опять уже намѣтила отель «Плаза» и приступила къ подготовительной работѣ.

— Офицеры выпуска Морского Корпуса 1915 г. отпраздновали 11 августа 20-лѣтіе производства въ офицерскіе чины. Организаторъ — лейт. **В. М. Поповъ**.

— **В. С. Макаровъ** на своей яхтѣ «Вамари» въ теченіе осенняго, зимняго и весенняго сезоновъ 1934-35 гг., принималъ участіе въ слѣдующихъ парусныхъ гонкахъ:

18 августа 1934 г. Гонка Ньюпортъ — Brenton Reef. Пришелъ первымъ, выигралъ гонки.

14 февраля 1935 г. Гонка Маями, Флорида — Нассау, Багамы. Пришелъ первымъ, но далъ хандикапъ другой яхтѣ.

1 апрѣля 1935 г. Гонка Ст. Петербургъ, Флорида — Гаванна, Куба. Выигралъ гонку, пришелъ первымъ на 5 часовъ раньше слѣдующей яхты, сдѣлавъ рекордный переходъ въ 58 час. 53 мин. Нѣкоторыя участвовавшія яхты пришли на двое сутокъ позднѣе.

8 іюня 1935 г. Величайшая по разстоянію гонка въ исторіи яхточнаго спорта — 3050 миль, изъ Ньюпорта, Р. І. въ Бергенъ, Норвегія. Яхта пришла первой, покрывъ разстояніе въ 19 дней, 17 минутъ, 10 сек., но вслѣдствіе хандикапа призь получила „Stormy Weather“, пришедшая на 5 час. 11 мин. позднѣе. Во время свѣжей погоды былъ волною смытъ за бортъ капитанъ яхты **А. Е. Трунинъ**, но спасенъ экипажемъ. Въ гонкѣ принимало участіе 6 яхтъ.

Посѣтивъ послѣ гонки Осло, Гельсингфорсъ и др. мѣста, яхта въ настоящее время находится на пути въ Англию.



— Съ января текущаго года ст. лейт. **Л. А. Трофимовымъ**, проживающимъ въ штатъ Охайо, была начата школа заочнаго обученія «теоріи и техникъ изобрѣтательной практики». Уже 14 лѣтъ какъ Л. А. Трофимовъ служитъ въ должности инженеръ-изобрѣтателя въ одной и той же компаниі, одиннадцатый годъ состоя въ должности начальника отдѣленія, которое занято исключительно разработкой новыхъ идей и новыхъ машинъ. Какъ результатъ этого продолжительнаго опыта, явился курсъ по Теоріи Технической Проблемы, который съ 1934 года читался Л. А. Трофимовымъ въ небольшомъ колледжѣ въ Кливландѣ. Опытъ со школой заочнаго обученія показалъ, что на этотъ предметъ имѣется большой спросъ и дѣло развивается быстро.

Л. А. Трофимовъ проситъ оповѣстить, что имѣется возможность получить небольшой побочный заработокъ въ качествѣ коммерческаго представителя. Есть возможность для имѣющихъ небольшія сбереженія вступить пайщикомъ въ дѣло, о чемъ слѣдуетъ снестись со Л. А. Трофимовымъ непосредственно. Адресъ: L. A. Trofimov. 3859, Northampton Rd. Cleveland Heights, Ohio.

— А. И. Туфановъ, плавающій помощникомъ капитана базирующагося на Нью-Лондонъ, Конн. крѣпостнаго миннаго заградителя «Байрдъ», переведенъ на Филиппины и 14 мая на военномъ транспортѣ «Грантъ» отправился къ мѣсту своего новаго служенія. Адресъ А. И. Туфанова: USA. Mine Planter „Harrison“, Fort Mills, Manila, P. I.

На Филиппинахъ А. И. Туфановъ долженъ будетъ прослужить два года.

— По полученнымъ Редакціей свѣдѣніямъ, у Тулонскаго морскаго фотографа (Marius Var. avenue Marceau, Toulon (Var), France) имѣются негативы судовъ Русскаго флота и отдѣльныхъ сценъ на корабляхъ (встрѣча начальства, представленіе пробы и т. п.). Стоимость одного экземпляра отъ 2 фр. 50 с. до 10-15 фр. въ зависимости отъ размѣра.

Имѣются снимки слѣдующихъ кораблей:

1) **Размѣръ 24 x 30:** Александръ II, Адмиралъ Нахимовъ, Баянъ, Цесаревичъ, Дмитрій Донской, Храбрый, Мининъ, Орель, Океанъ, Память Азова, Пересвѣтъ, Рында, Сисой Великій, Свѣтлана, Штандартъ и Терецъ.

2) **Размѣръ 25 x 60:** Аскольдъ, Аврора, Богатырь, Цесаревичъ, Діана, Олегъ, Океанъ, Россія и Рюрикъ.

3) **Любого размѣра:** Адмиралъ Макаровъ, Русская эскадра въ Тулонѣ, Грозящій, Николай I, Слава, Ярославна, Генераль-Адмиралъ 1873 года и Генераль-Адмиралъ 1885 года.

За справками и заказами слѣдуетъ обращаться по указанному выше адресу.



### День 14/27 мая въ Гонконгѣ.

Въ силу того обстоятельства, что 27 мая пришлось на будній день и также того, что нашъ православный священникъ отсутствовалъ изъ города — объѣзжая другія мѣста разсѣянія россіянъ, — не было возможности отслужить 14/27 мая панихиду по адмиралѣ Рожественскомъ и всѣмъ чинамъ 2-й Тихоокеанской эскадры, павшимъ на полѣ брани въ Цусимскомъ проливѣ 30 лѣтъ тому назадъ. О. Дмитрій Успенскій любезно согласился отслужить панихиду послѣ всенощной 1-го іюня, сказавъ, что эта панихида — обще-русское дѣло, а не только бывшихъ чиновъ флота. Задолго до начала панихиды собрались, въ числѣ шести человекъ, всѣ наличные бывшіе флотскіе офицеры и гардемарины въ русской церкви. По окончаніи всенощной о. Успенскій произнесъ очень хорошее слово, описавъ въ началѣ въ краткихъ словахъ весь бой, а затѣмъ, коснувшись значенія принесенныхъ жертвъ и доблести павшихъ для послѣдующаго періода русской исторіи, отмѣтилъ вліяніе темныхъ силъ на нашу многострадальную родину и на вѣрныхъ сыновъ ея. На панихидѣ были помянуты усопшіе и павшіе на полѣ брани: Государь Императоръ Николай II, адмиралъ Зиновій Рожественскій, всѣ воины, въ Цусимскомъ бою за Вѣру, Царя и Отечество животь свой положившіе, а также и павшіе въ другихъ бояхъ. Хоръ любителей пѣвчихъ пѣлъ всю службу, добровольно оставшись послѣ всенощной на панихиду. На панихидѣ, кромѣ флотскихъ офицеровъ, присутствовало много прихожанъ, оставшихся помолиться за души тѣхъ, кто геройски палъ за честь Родины и Андреевскаго флага и во славу Государя Императора — Верховнаго Вождя Россійскаго воинства. Изъ числа живыхъ свидѣтелей Цусимскаго боя (или бывшихъ въ то время на службѣ во флотѣ и принимавшихъ хоть какое либо участіе или въ отправленіи эскадры или инымъ видомъ службы для нея) въ Гонконгѣ остались только двое: к2р. М. Афанасьевъ и шт.-кап. К. Г. Бородинъ. М. А.

— Союзъ Морскихъ Офицеровъ въ Бельгіи совмѣстно съ Общимъ Воинскимъ Союзомъ былъ приглашенъ бельгійскими комбатантами стать съ флагомъ рядами вдоль улицы, по которой шла траурная процессія погребенія Королевы. Предсѣдатель Союза Морскихъ Офицеровъ совмѣстно съ начальникомъ 5 Отдѣла РОВС-а и Предсѣдателемъ Императ. Арміи и Флота возложили вѣнокъ живыхъ цвѣтовъ на гробъ Королевы и послали телеграммы Королю и на имя военнаго министра съ выраженіемъ великой скорби русскихъ военныхъ, проживающихъ въ Бельгіи, по случаю ужасной катастрофы.



— 27 сентября въ 9-й день кончины флота ген.-майора Б. М. Щиголева **Бѣлградскимъ Морскимъ Объединеніемъ** и **Военно-Морскимъ Союзомъ** была отслужена панихида, на которой присутствовала вдова покойнаго и члены названныхъ организ.

— Ст. лейт. **В. С. Макарозъ** во время пребыванія въ Гельсингфорсѣ пожертвовалъ 4.000 финскихъ марокъ на поддержаніе въ порядкѣ могилъ офицеровъ флота, находящихся на кладбищахъ города. Въ свое время О-во Взаимопомощи Морскихъ Офицеровъ въ Финляндіи поднимало на страницахъ «Морского Журнала» вопросъ о приведеніи въ порядокъ могилъ офицеровъ Флота, погребенныхъ въ Гельсингфорсѣ. О.В.М.О. въ Финляндіи пользуется случаемъ обратить вниманіе офицеровъ Флота на необходимость пожертвованій на эту цѣль.

— **Стратфордская флотилія.** Не такъ давно мичм. **Б. П. Лабенскій** сдалъ экзамены и получилъ аттестатъ на званіе „sea scout skipper“, которое зачислило его въ инструкторы морскихъ развѣдчиковъ, имѣющихъ отряды по всѣмъ портамъ Америки. Вмѣстѣ съ этимъ исполнилась давнишняя мечта Б. П. Лабенскаго продолжать служить морю и молодежи.

Постепенно и за небольшія деньги приобрѣтался «флотъ»: сперва шестнадцатифутовая четверка съ латинскимъ вооруженіемъ, сейчасъ передѣлываемымъ на двойное вооруженіе по чертежамъ полк. по Адм. В. В. Казаринова, затѣмъ было временное уклоненіе въ сторону авіаціи, и Б. П. Лабенскій построилъ „sea glider“, потребовавшій для запусканія и буксировки быстроходную моторную лодку.

Но все это было не то, и въ эту зиму удалось достать одномачтовый 33-футовый парусно-моторный боть съ небольшою каютой. Подобралась группа морскихъ скаутовъ, съ которой Б. П. Лабенскій усиленно работалъ по праздникамъ и въ послѣслужебное время. Морской практики этотъ морской боть, названный «Каролиной», предоставилъ болѣе, чѣмъ достаточно. Недавно начались еженедѣльные походы по Лонгъ Айландъ Зунду съ посѣщеніемъ городовъ и бухтъ въ районѣ 50-60 миль отъ Стратфорда. На походахъ несутся вахты, производятся занятія навигаціей и морской практикой; шьются паруса, чехлы, дѣлаются починки, шпаклевка, покраска, приготовленіе харчей и пр.

Sea Scouts — мѣстная американская 17-ти—20-тилѣтняя молодежь, къ которой примкнуло нѣсколько русскихъ юношей; народъ славный и работаетъ охотно, быстро и съ готовностью выполняетъ приказанія своего командира.