

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

ДЪРЖАВА САМО СЪ АРМИЯ
ИМА ЕДИНЪ ЮМРУКЪ;
ДЪРЖАВА СЪ АРМИЯ
И ФЛОТЪ, ГИ ИМА ДВА!

ДВУХЕДИМЧИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЪТА И ОБНОВА

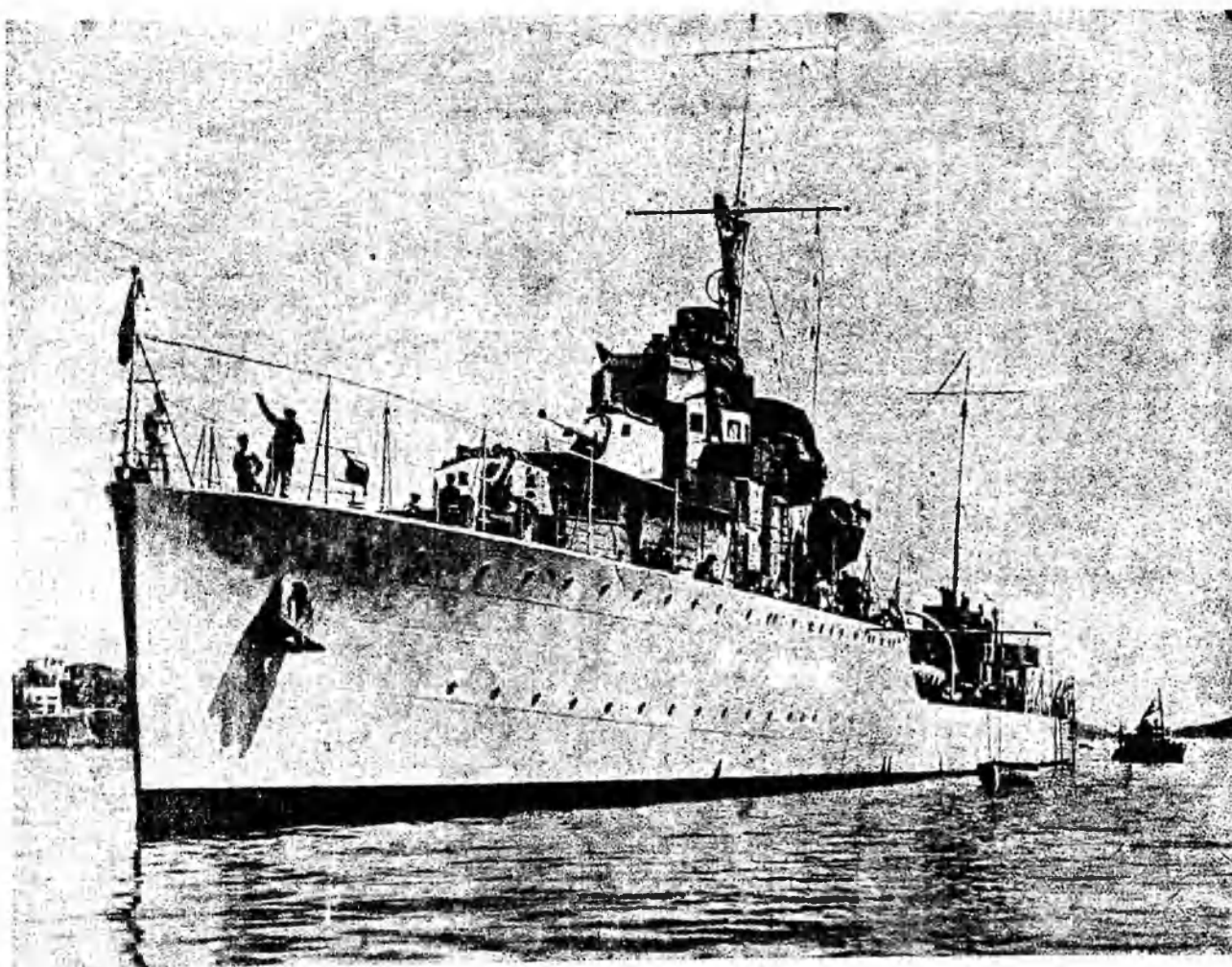
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Годича IV.

Варна, 15 мартъ 1938 год.

Брой 85.

Не чакай да създавашъ флотъ, когато те нападнатъ, защото не се копае
кладенецъ, когато ожаднѣешъ.



ТУРСКИЯТЪ ИЗСТРѢБИТЕЛЪ „КОДЖА-ТЕПЕ“.

Притежава следнитъ данни: Водоизмѣстване 1720 тона; скоростъ 38 мили (60 клм.) и въоръжение: 4—120 мм. и 3—40 мм. орджия, 2 картечници и 6—533 мм. торпедни тръби. Отъ сѣщия видъ кораби Турция има още 3, а въ постройка още 4.

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— Презъ Балканската война, Дунавската частъ отъ нашия малъкъ флотъ формира специални отряди, които взеха живо участие въ действията около Одринъ.

На мнозина специалисти отъ тия моряци, бѣ възложено да обучаватъ една учебна команда около 200 души за действие съ бомбитѣ и подготовката имъ като минно-поддривни команди.

На 13 мартъ 1913 година, смѣлитѣ дунавци взеха участие въ атаката на крепостта Одринъ, като нѣкои отъ тѣхъ сложиха коститѣ си наравно съ своитѣ сухопътни бойни другари.

— За пръвъ пѣтъ съ новитѣ оржия за действие на море: самолетитѣ и подводницитѣ, нашитѣ моряци се запознали презъ Свѣтовната война.

Още въ началото на войната, германцитѣ изпратиха въ Варна нѣколко свои подводници, съ назначение, да подкрепятъ малкия български надводенъ флотъ при отбраната на брѣга и съвършенно неравната му борба съ грамадния и силенъ неприятелски руски флотъ.

Знайно е, че благодарение само на двата германски подводника, намиращи се презъ време бомбардировката на Варна въ Евксиноградското пристанище, рускиятъ флотъ бѣ принуденъ да прекрати стрелбата по града и се отдалечи задъ хоризонта.

Безъ това ценно съдействие на подводницитѣ, въ твърде кратко време градътъ Варна щеше да бжде превърнатъ въ пепелища.

Схващайки голѣмото значение на подводницитѣ за отбраната на своитѣ брѣгове, България се сдоби съ първия си подводникъ № 18. А за да може българския флотъ да разполага съ добре обучени офицери, въ Германия бѣха изпратени на специализация по подводното дѣло мичманитѣ II р. Димитъръ Георгиевъ, Свѣтогорски и Михаилъ Ю. Миховъ.

И двамата млади офицери, които въ края на своето обучение действуваха съ нѣмски подводници около западнитѣ брѣгове на Англия загинаха въ водитѣ на Атлантическия океанъ: Мичманъ II р. Миховъ презъ месецъ мартъ, 1918 год. а мичманъ Свѣтогорски презъ априлъ сѣщата година.

Двадесетъ години изминаха отъ смъртта на тия млади български синове, които бѣха препълнени отъ солидни познания, но не можахъ да ги приложатъ за възраждането на малкия български флотъ.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТѢ

На П. Г. За подводното плаване.

(Продължение отъ брой 84).

При движението си надъ и подъ водата подводника се направлява по своя курсъ чрезъ вертикалното кърмилло и съ помощта на компаса. Тѣй като цѣлиятъ подводникъ е направенъ отъ желѣзо и вътре въ него се работи съ всевъзможни електрични токове, то използването на магнитния компасъ е почти невъзможно, затова подводницитѣ си служатъ съ жирокопния компасъ.

За направление и подържане на опредѣлена дълбочина, при плаването подъ водата, подводника си служи, освенъ съ уравнилителнитѣ щерни, още и съ хоризонтални кърмила и манометъръ за дълбочина.

Последниятъ е устроенъ по сѣщия начинъ, както и манометритѣ за измѣрване налягането на парата, или налягането на сгъстения въздухъ и др., съ тая разлика, че той измѣрва налягането на водата, което, на разнитѣ дълбочини е различно; това налягане за всѣка дълбочина е точно опредѣлено, за това, срѣщу дѣленията на манометра, вмѣсто различнитѣ налягания сѣ отбелязани съответнитѣ на тѣхъ дълбочини въ метри, така че кърмчията, който стои предъ този манометъръ и държи кърмилното колело на хоризонталнитѣ кърмила, презъ всичкото време вижда и следи на каква дълбочина плава подводника. Вода въ манометра постѣпва постоянно отъ потопителнитѣ щерни, по една медна тръбичка.

Хоризонталнитѣ кърмила действатъ на сѣжитѣ основания, както и вертикалнитѣ, само че вмѣсто да отклонятъ носа на кораба въ лѣво или въ дѣсно, както това става отъ действията на вертикалнитѣ (обикновенитѣ) кърмила, тѣ го отклонятъ нагоре или надолу. И наистина, когато поставимъ хоризонталното кърмилло напр. нагоре, то водната струя, която се стича отъ носа къмъ кърмата, ще наблѣга отъ горната страна на кърмилното перо, ще го натиска надолу, а заедно съ това ще навежда и кърмата на подводника надолу, отъ което носа пѣкъ ще отива нагоре; по сѣщия начинъ, когато поставимъ хоризонталното кърмилло надолу, то кърмата ще отива нагоре, а носа надолу.

Ако подводника отиде напр. на по-голѣма отъ заповѣданата дълбочина, то кърмчията веднага ще забележи това по манометъра, ще обърне хоризонталното кърмилло нагоре и подводника ще трѣгне съ носа си нагоре, т. е. ще дойде на по-малка дълбочина. (Следва)

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитѣ постѣпили дарения:

1. Атанасъ Милтиадовъ, риболовецъ отъ Варна . . . 90 лв.
2. Свещ. Н. Караивановъ отъ с. Царево, сумата . . . 50 лв.
3. Панайотъ Минчевъ отъ с. Копривецъ Бѣленско 50 „
4. Стоянъ Воденчаровъ отъ София, сумата . . . 50 „
5. Д. Ат. Ангеловъ отъ с. Банинска, Бѣленско, сумата 20 „
6. Л. Куртевъ, с. Долень-Чифликъ, Варненско сумата 20 „
7. Христо Р. Стояновъ отъ гр. Шуменъ, сумата . . 20 „
8. Ив. Курдовъ отъ с. Моренъ, Шуменско . . . 20 „
9. Кирилъ Поповъ у-ль отъ с. Маслари, Новоселско 20 „
10. Дяко Ст. Дяковъ отъ с. Марково, сумата . . 10 „
11. Станчо Димитровъ, сумата 10 „
12. Атанасъ Ил. Добревъ отъ гр. Попово, сумата . . 10 „
13. Николай Георгиевъ Яневъ отъ Варна, сумата . . 10 „
14. Георги Икономовъ отъ гр. София, сумата . . 10 „

(Следва)

— По липса на мѣсто въ колоната „поща“ редакцията нѣма възможностъ да напечата своевременно имената на всички дарители.

— Умоляватъ се абонатитѣ при промѣна на адреситѣ да известяватъ своевременно редакцията, като съобщаватъ и абонаментния си номеръ.

Въ отговоръ на постѣпилитѣ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявилитѣ желание да се абониратъ, че вестникътъ се изпраща даромъ, по възможностъ на всички, които желаятъ да го получаватъ, безъ вноскъ за абонаментъ. Редакцията приема само дарения, които се отбелязватъ въ отдѣла „Поща“.

Всички писма, снимки, помощи да се изпращатъ на адресъ МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА.

— Известява се на заинтересованитѣ, че всички излѣзли до сега броеве на „Морски Прегледъ“ сѣ изчерпани. Редакцията съжалева, че не може да удовлетвори молбитѣ имъ.

— Известяватъ се сътрудницитѣ да съобщаватъ автора и източника на преводнитѣ статии. Безъ тия данни статиитѣ се считатъ нередовни и нѣма да бждатъ помѣствани въ вестника.

НАДЕЖДАТА.

Всѣки индивидъ, всѣко човѣшко сѣщество, всѣки народъ, въ основата на своето сѣществуване има поставена строго опредѣлена целъ, за осѣществяването на която полага максимумъ усилия.

Цельта за постигане, това е импулсътъ, потикътъ за живота на човѣка. Знайно е, че при липсата на целъ, човѣшкиятъ животъ е безсмисленъ и напразенъ.

За постигането на своитѣ цели, човѣчеството и народитѣ, избиратъ срѣдствата, полагатъ усилия и повеждатъ упорита борба. Животътъ е вѣчна борба за сѣществуване, а последното е осмислено съ наличието на цельта.

Колко трудности, колко горчивини, колко разочарования се срещатъ по трѣнливия пѣтъ за постигане на цельта.

Безспорно, че живителната струя, импулсътъ за работа и търпеливото понасяне на всички трудности, това е надеждата.

Последната укрепва борческия духъ на човѣка. Тя опрѣснява силитѣ и създава вѣрата за свѣтло бждеше.

Цельта и надеждата, това сѣ двата фактора, двата лоста, които ос-

мислятъ живота и даватъ сили за сѣществуването на народитѣ.

Его защо, когато при създаването на нашия малъкъ флотъ на Черно море, надъ учебния кръстосвачъ се издигна военно-морското знаме, първиятъ български воененъ корабъ получи името „Надежда“.

Надежда, за целесъобразното развитие на нашитѣ морски сили;

Надежда, че въ блиско бждеше българскиятъ народъ ще прегърне морската идея и ще работи съ всички сили за създаването на Морска България.

Колко години изминаха отъ тогава. Колко пѣти българскиятъ народъ почувства твърде болезнено липсата на боенъ и търговски флотъ!

Колко пѣти сѣществуването на малкия нашъ флотъ е било сложено на карта, и колко горчивини, колко разочарования сѣ изпитвали шепата морски труженци, изоставени сами да кретатъ по нѣрадостния пѣтъ за осѣществяването на своитѣ стремежи и достигането на поставената целъ — създаване, закрепване и развитие на българскитѣ

военно-морски сили.

Обаче, нивга надеждата не напустила тия морскиратници и следъ дни-тъ, когато кръстосвачътъ „Надежда“ останавъ Русия и Ньойския диктатъ сложи кръстъ на сѣществуването на слабия роденъ флотъ, тая надежда имъ вдѣхна нови сили и вѣра да се надѣватъ, че не ше бжде далечъ денътъ, когато и българскиятъ народъ ше се проникне най-подиръ отъ морската идея и необходимостта отъ съграждането на български флотъ, чийто кораби гордо да развѣватъ родния трицвѣтъ по свѣтовнитѣ морета.

Сега, когато сѣ нависнали буреносни облаци и свѣтътъ е застрашенъ отъ опустошителнитѣ пожарища на бждешата война, когато всички, малки и голѣми държави трѣскаво се въоръжаватъ и засилватъ своитѣ флоти, шепата морски труженци хранятъ скѣпата надежда, че българскиятъ народъ ше каже най-подиръ своята тежка дума и ше трѣгне по пѣтя на морското обновление и създаването на достатъченъ флотъ за отбраната на своитѣ брѣгове.

МОРСКА МИСЪЛ

ПОЛША И БЪЛГАРИЯ.

(Едно сравнение за поука!)

Ако погледнем върху картата какво представлява Полша, ще видим една държава, почти с кръгло очертание, която само въ северозападната си част, с една съвсем тъсна ивица земя, се допира до морето.

Тази славянска държава има 5,380 кил. сухопътна граница, а само 140 кил. морски бряг. На един километър морски бряг, въ тази държава се пада около 2,774 кв. кил. територия, около 38.5 кил. сухопътна граница и внушителното число от 229,521 жители.

Когато тази държава само преди 20 години се оформи и израстна действително като феникс из пожарищата на Общо-Европейската война, тя нямаше нито едно пристанище и нито един свой търговски или военен кораб. Но сега, само благодарение правилното разбиране съдбоносното значение, което моретата имат за всяка страна, на дългия си само 140 кил. морски бряг, Полша се радва на изкуствено построеното великолепно търговско и военно пристанище Гдиня — плод изключително на полската правилна оценка на морето и на твърдата воля на поляците да използват всичките блага, които може да им даде морската стихия.

България има 1370 кил. сухопътна граница срещу 710 кил. дунавско и морско крайбрежие.

На 1 кил. крайбрежие въ България се падат 145 квадратни километра територия, по-малко от 2 километра суха граница и 7716 жители.

Или съпоставено:

Държави	Морски коефициенти: На 1 кил. крайбрежие се падат:		
	Сухопътна граница кил.	Територия кв. кил.	Жители
Полша .	38.5	2,774	229,521
България	2	145	7,716

Дори ако не смятаме напълно корабоплавателното българско дунавско крайбрежие дълго 395 километра, а вземем под внимание само чисто морското крайбрежие

от 315 километра — все пак ще имаме:

Държави	Морски коефициенти: На 1 кил. морски бряг се падат:		
	Сухопътна граница кил.	Територия кв. кил.	Жители
Полша .	38.5	2,774	229,521
България	4.3	327	17,363

Ако сравним тези меродавни „морски коефициенти“ за България и за Полша, — с пълното право, с което казваме, че напр. Гърция по отношение на България е морска страна — с същото пълно право можем да кажем и по отношение на Полша, че България е морска страна.

Балтийското море, на което опира полското крайбрежие, е също така затворено море, както и Черно море и както на последното, така и на Балтийско море, изходът към свободните морета и океани, Белта и Зунда — с чужди ръце. Същият не сж по-широки от Босфора и Дарданелите. Но срещу това, Балтийско море е много по-отстранено от главните световни морски пътища, отколкото Черно море.

Така, не само морско-политическо и стопанско-економическото значение на Балтийско море, а чрез това и на полското крайбрежие е почти напълно също, дори и по-неблагоприятно отколкото това на българското крайбрежие, но и морските коефициенти сж много по-благоприятни за България, отколкото за Полша.

Въпреки тези благоприятни морски коефициенти, за 60 години свободно съществуване „морска“ България едва си е създала мъничък търговски флот само от 8 кораба с общо водоизместване 27,100 тона, а военните ни кораби и морски самолети, които ни сж известни, мислиме, по-добре е тук да не ги изброяваме.

А какво да кажем за нашето 395 кил. дълго дунавско корабоплавателно крайбрежие, на което дори сме построили 5 модерни пристанища, а нямаше нито един търговски параход а само 12 катераи

44 шлепа с общо водоизместване само 10,800 тона.

Нима има друг подобен случай по цялото земно кълбо, където една държава да притежава почти 400 кил. корабоплавателен бряг на една от най-важните международни ръки, да е построила там 5 модерни пристанища, а да няма нито един свой параход?... И така, въ „морска“ България се падат:

На 1 търговски параход 89 кил. крайбрежие;

На 1 кил. крайбрежие — само 38 тона търговски кораби;

На едно пристанище (България има 8 пристанища: Варна, Бургас, Царево, Видин, Лом, Сомовит, Свишов и Русе) — само средно по 1 параход!

Нека да видим сега какво прави за своето море „сухопътна“ Полша, тази Полша, която има на морето едно съвсем тъсно прозорче от само 140 кил. с само едно единствено изкуствено създадено пристанище и която, спрѣмо нас, България, е напълно „сухопътна“ държава.

Не за 60, а само за 20 години съществуване, освен великолепно военно и търговско пристанище Гдиня, сж модерни товарителни приспособления и корабостроителници, Полша е създала за своето море:

Търговски флот от 64 морски кораба с 96,000 тона водоизместване;

Военен флот от 44 кораба с 33,660 тона. (От тях: 4 голѣми изстрѣбители, 5 голѣми торпедоносци, 1 минопоставач, 6 подводника, 6 миночистача, 2 монитора, 8 рѣчни канонерки и разни други), и 122 бойни морски самолети.

Плюс всичко това, за своите вътрешни, а не международни плавателни рѣки, Полша е създала 2,014 рѣчни плавателни съда с 128,000 тона водоизместване.

И така, въ „сухопътна“ Полша се падат:

На 1 търговски морски параход само 2 кил. крайбрежие;

На 1 кил. морско крайбрежие 6,857 тона търговски морски кораби;

На 1 пристанище — 64 търговски морски парахода;

На един военен кораб само 3 кил. морско крайбрежие и

На 1 морски самолетъ само 1 клм. морско крайбрѣжие.

Или сравнено:

Сравни- телни данни	Пада се на:					
	На 1 трюв. позагодъ	На 1 клм. крайбрѣжие	На 1 три- станце	На 1 вѣнень жрѣбъ	На 1 вѣнень жрѣбъ	На 1 вѣнень жрѣбъ
Държави	Клм. крайбрѣжие	Тона трюв. кораби	Трюваци кораби	Клм. крайбрѣжие	Клм. крайбрѣжие	Клм. крайбрѣжие
Полша	2	6857	64	3	1	
България	89	39	1	?	?	

Освентъ горепосоченитѣ военни ко-

раби, Полша възнамѣрява да построи въ най-близо време и следнитѣ още бойни единици: 3 линейни кораба по 25,000 тона единия, самолетоносачъ отъ 6,000 тона, 12 торпедоносци по 600 тона, 6 подводника по 1,000 тона, 3 подводника—заградители по 1,100 тона, 12 подводника по 500 тона и 1 надводенъ миненъ заградитель отъ 4,500 тона. И всичко това, при 5,389 клм. сухопътна граница и само за 140 клм. морско крайбрѣжие!—КАКВО ШЕ КАЖАТЪ НА ТОВА ТѢЗИ НАШИ ДРУГАРИ, КОИТО МИСЛЯТЪ, ЧЕ ЗА БЪЛГАРИЯ НЕ Е НЕОБХОДИМЪ ВОЕНЕНЪ ФЛОТЪ, ИЛИ ЧЕ ЗА НАШАТА СТРАНА ВОЕННИЯ ФЛОТЪ Е САМО ЕДИНЪ ЛУКСЪ???...

Мисля, че тѣзи наши флотомразци могатъ и е крайно време да взематъ добра поука отъ полскитѣ си колеги!...

Следъ тѣзи неоспорими цифрови данни—ще се намѣри ли здравомислящъ и добъръ българинъ да твърди, че ние българитѣ, въ 60 години свободно сществуване сме изпълнили дълга си спрѣмо българското море поне приблизително така, както Полша го е изпълнила спрѣмо своето море само въ протекъ на 20 години? И има ли все още невежи и наивници да мислятъ, че това необяснимо и неоправдано пренебрежение отъ България на своето море не се е отразило отрицателно върху стопанско—економическия развой и външно—политическото положение на нашето Отечество и че то не подбива балканската и международна стойностъ на България?...

Вариклечковъ
Контъръ—адмиралъ

Праздникътъ на свободата и почитътъ къмъ безсмъртнитѣ борци и създатели на Санъ-Стефанска България.

Праздникътъ на Освобождението въ Созополъ мина подъ знака на рѣдко всенародно тържество.

По своитѣ размѣри той достигна висотата на една достойна прослава на борцитѣ за свободата, начертани съ перо, огънь и мечъ националния идеалъ на българитѣ: Санъ-Стефанска България.

Обстоятелството, че се чествуваше 60 годишния свободенъ животъ, животворнитѣ лъчи на който озаряватъ Третото българско царство, допринесе твърде много за необикновенното въодушевление на българитѣ отъ морското селище, които бѣха на поста си.

На 3 мартъ презъ деня чествуването започна въ Морското на Н. В. училище, кждето бѣха изнесени две обстойни беседи. Преподавателътъ Крумъ Кънчевъ съ присжия му цѣлостъ езикъ описа робската и освободителна епохи отъ историко-политическо гледище, а началникътъ на училището лейт. Цаневъ направи академиченъ разборъ на бойнитѣ действия презъ Руско-турската война въ 1877/78 година.

Привечеръ, при участие на представителитѣ на властта, възпитаници и ученици, моряци, културнитѣ организации и гражданство бѣ устроено внушително факелно шествие, което премина тържествено презъ главнитѣ улици на града.

Незабравимо впечатление направи на строитѣ редици на ученицитѣ отъ Морското на Н. В. у-ще, чийто стѣпки въ вечерния здрачъ прокѣтѣха като сждински победенъ маршъ на младото българско поколение, сгрѣно отъ пламъцитѣ на неугасващата гора въ народностния идеалъ.

Вечерътъ бѣ изнесена въ градския театраленъ салонъ вечер на освобождението, открита отъ кмета на града Г. Христовъ, съ кратко подходящо слово.

При препълненъ отъ посетители салонъ, великолепиятъ хоръ на М. Н. В. у-ще, изисканиятъ тамбурашки оркестъръ на сжщото и отлично подбранитѣ стихотворения, казани отъ мѣстнитѣ учащи се създадохъ една тържествена обстановка, въ която българската пѣсенъ и изблика на националното чувство обединиха насъбралото се множество подъ знамето на единението, въ името на отечеството и Върховния Вождъ на всички българи, Негово Величество Царъ Борисъ III.

Съ неспиренъ изразъ на одобрение бѣше посрѣщната и изпратена речъта на г-нъ Кънчевъ, който съ похвална вещина разви темата: „Какъ се освободихме отъ 500 годишното робство и защо трѣбва да славимъ свободата си“.

Изнесе се на сцената отъ ученицитѣ на М. Н. В. у-ще живата картина „Умиращъ раненъ войнъ за Родината“, изпълнена отъ ученика III курсъ Димитъръ Ивановъ Димитровъ. Моментъ бѣ трогателенъ. На зрителитѣ се изясниха напълно безсмъртнитѣ дѣла на защитника жертващъ се за родната земя.

При повишено настроение, подъ звуцитѣ на моряшкия джазъ-бандъ мина и веселата частъ на вечеринката, която продължи до късно.

Страна, която не разбира или не иска да разбере значението на морската сила за своята самостоятелностъ и благоденствие се самоубива.

На 3. мартъ градътъ имаше напълно праздниченъ видъ. Народътъ още отъ рано бѣше запълнилъ църквата „Св. Св. Кирилъ и Методи“, кждето бѣ отслужена панихида за падналитѣ за Родината и молебень за защитницитѣ на свободата.

Завършвайки богослужбата мѣстниятъ свещеникъ отецъ Лазаръ произнесе високо прочувствено слово за дѣлото на българското духовенство и църква презъ вѣковетѣ на робството.

Следъ молебена предъ църквата се строиха войсковитѣ части, ученицитѣ отъ училищата и родолюбивитѣ организации, а сжщо така се насъбра множество народъ въ чиста празднична премѣна.

Началникътъ на гарнизона капитанъ лейтенантъ Павловъ, поздрави строитѣ войсковитѣ части, ученици и организации и произнесе кратко и прочувствено слово, като съ речъта си подчерта безсмъртнитѣ дѣла на освободителитѣ, славянскитѣ братя руси и за свѣтатъ жертва на незабравимитѣ опълченци—защитници при Шипка и Шейново, които съ своята храбростъ удивиха свѣта и съ своятъ животъ създадохъ достоенъ примѣръ за следване отъ младитѣ български синове.

Припомняйки на всинца за очертания съ толкова скъпа кръвъ пѣтъ на свободата, той заяви твърдо, че свещенъ дългъ се налага на всѣки българинъ да следва примѣра на народнитѣ борци и съ желѣзна воля, настойчивостъ и готовностъ за себежертва, да положи усилия за осжществяване националния идеалъ: пребждването, възхвѣта и величието на Санъ-Стефанска България.

В. Петрушевъ.



ЗАГРАДНАТА МИНА.

Наредъ съ многобройните срѣдства, използвани на море за отбрана на брѣговетѣ, служатъ и мините за заграждане. Голѣмото значение на това морско оръжие се подчерта особено силно презъ Балканската и Свѣтовната войни.

Какво представлява въ сжщностъ заградната мина?

Тя се състои отъ кълбообразно, крушевидно или цилиндрично стоманено тѣло, затворено херметически и достатъчно здраво за да устои на водното налѣгане.

Долната частъ на това тѣло се използва за поставяне на нѣкакво взривно вещество, наречено зарядъ, което въ близко минало се състоеше отъ пироксилинъ, а днесъ е тротилъ, пикринова киселина и пр. и то въ такова количество, позволяващо на мината да плава въ водата.

Зарядътъ достига отъ 100 до 450 кгр.

Посрѣдствомъ здраво телено вжже и металическа котва, заградната мина се задържа здраво за морското дѣно, като се оставя да стои подъ водната повърхностъ, въ зависимостъ срещу какви бойни кораби ще бжде използвана, на дълбочина отъ 1 до 100 метра.

Общата тежестъ на една комплектна мина е отъ 500 до 2,000 кгр.

Обикновено мината се възпламенява, когато корабътъ се удари въ нея и следствие на удара предизвика действието на различните възпламенителни прибори.

Отъ силния взривъ, подводната частъ на кораба, която е най-уязвима и най-слабо защитена съ броня, се разкъсва.

Освенъ мините съ котва, използватъ се и такива, които се нагласяватъ свободно да плаватъ на опредѣлена дълбочина подъ водата въ мѣста, гдето има течения, които ги влачатъ и блъскатъ върху движещите се кораби.

За държавите, които иматъ малкъ флотъ и слаба брѣгова артилерия, заградната мина има огромно значение за защитата на брѣга.

Значението на минната отбрана се основава не само на силното и разрушително действие върху кораба, а и въ голѣма степенъ на моралното влияние, което тя указва на противника, като скрита и неочаквана опасностъ.

Предчувствието за такава скрита

опасностъ, очакването всѣки моментъ да се взриве нѣкоя мина подъ кораба, заставя и най-смѣлитѣ моряци да бждатъ по-внимателни и да направляватъ корабите съ твърде голѣма предпазливостъ.

Противникътъ, действащъ около нашите брѣгове, който се съмнява отъ наличието на мини, е принуденъ съевременно да открие тѣхното мѣстонахождение, а следъ това да ги почисти, което съставлява трудна и свързана съ опасности задача.

Чистенето на мините задържа противника, а често пжти го заставя да се откаже отъ преднамѣрената операция.

Уморителното напѣжение на нервите и нуждата отъ извънредна бдителностъ, дори само при съмнението за присѣствие въ морските води на мини, често пжти указватъ влияние за понижение енергията и упоритостта на характера въ противника за провеждане предначертаната задача.

Ето какъ, съ своето морално въздействие заградните мини задържатъ стремителността на неприятелските кораби, предпазватъ брѣга отъ внезапни и неочаквани нападения и способстватъ твърде много за упоритата отбрана на крайбрѣжията.

Въ общи черти, заградната мина служи като важно допълнение за отбраната на брѣга, дори и въ случаите, когато той съ нищо друго не е защитенъ.

Всѣки заливъ, защитенъ съ мини представлява твърде удобно убежище за военните и търговски кораби.

Заградните мини държатъ противника далечъ отъ брѣга, а съ това намаляватъ чувствително възможностите му за успѣшна стрелба по сушата.

Съ мини могатъ да се осѣятъ изходите на неприятелските бази и пристанища, като по тоя начинъ противниковите кораби се задържатъ за известно време затворени въ собствените имъ води.

Изобщо, приложението на заградната мина, въ съвременната морска война е толкова широко и разнообразно, щото всички отдѣлни случаи съставляватъ трудностъ за изброяване.

Корабите, съ които мините се поставятъ въ морските води се на-

ричатъ минни заградители. Въ зависимостъ отъ възлаганите имъ задачи и мѣстните условия, тѣ биватъ различни по голѣмина и устройство.

При поставяне на минни заграждения за защита на нашите брѣгове, не далечъ отъ сушата, най-често се използватъ подходящи търговски кораби.

За поставяне на минни заграждения въ неприятелските брѣгове, служатъ специалните бързоходни военни кораби—минозаградители, а сжщо при липсата на такива и бързоходни търговски кораби.

Въ последно време, за поставянето на мини въ противниковите води се използватъ предимно подводните минозаградители, които притежаватъ грамадно преимущество предъ надводните такива, защото иматъ възможностъ да извършатъ операцията напълно скрито и въ тайна до момента, когато нѣкой неприятелски корабъ се удари на мина.

Най-голѣмия подводенъ минозаградителъ въ свѣта е английския подводникъ „Porpoise“, който носи 120 заградни мини и притежава следните данни: водоизмѣстване: надводно 1,500, подводно 2,060 тона; скоростъ, надводна 15, а подводна 8.7 мили; въоръжение: 1—120 мм оръдие, 2 картечници и 6—533 мм. торпедни тръби.

Почти всички подводници на Финландия сж снабдени съ по 9—20 заградни мини.

Най-голѣмитѣ надводни заградители притежава Русия. Отъ тѣхъ заградителя „25 Октомври“ побира 500 мини. По рано той се именувалъ „Наровъ“. Построенъ е въ 1873 год. и билъ първиятъ брониранъ кръстосвачъ въ свѣта. Притежава водоизмѣстване 4,250 тона и скоростъ 11 мили. Преустроенъ е за минопоставачъ презъ 1910 год. На Далечния изтокъ Русия притежава двата надводни минни заградителя „Трудъ“ и „Усурий“, които сжщо сж въоръжени съ по 500 заградни мини.

Почти всички леки кръстосвачи и изстрѣбителите на морските държави сж приспособени за носене на заградни мини, обаче най-много такива могатъ да носятъ италианските леки сили.

Така напр. кръстосвачите „Бари“, „Анкона“ и „Таранто“ могатъ да взематъ по 120, а кръстосвача „Кварто“ 200 мини.

Отъ нашитѣ съседи Гърция притежава минния заградителъ „Хелли“, който е въоръженъ съ 100 заградни мини.

Така сжщо подводниците и изстрѣбителитѣ на Турция и Ромжния могатъ да поставятъ минни заграждания.

А нашата малка страна, която за отбраната на своитѣ брѣгове се нуждае отъ кораби, заградни мини и брѣгова артилерия, не притежава нито единъ корабъ, нито една заградна мина.

Презъ Балканската и Свѣтовната войни, България успѣ да се снабди

съ заградни мини, обаче тѣхното поставяне се извършваше съ примитивни срѣдства, което бѣ свързано съ достатъчно продължителна бавност.

При днешното бързо развитие и усложнение на международнитѣ отношения, когато първоначалнитѣ удари на избухналитѣ военни действия ще настѣпятъ свѣткавично, дори и да разполагаме съ заградни мини, ние не ще имаме необходимитѣ кораби за тѣхното своевременно поставяне, а съ това не ще бждемъ въ състояние да защитимъ на време нашитѣ брѣгове отъ дей-

ствията на противниковитѣ бойни кораби.

Ето защо, сега ние се намираме въ много по неблагоприятно положение за защита на нашитѣ граници, отъ когато и да било въ миналото.

Необходимо е всѣки българинъ да се проникне отъ сериозността на положението и за необходимостта отъ навременното набавяне на заградни мини и кораби за тѣхното бързо поставяне, когато обстоятелствата наложатъ.

П. Вангеловъ.

НОВИТѢ КОРПУСНИ ФОРМИ НА БЪРЗОХОДНИТѢ КОРАБИ

Подъ това заглавие списанието „Шипбулдингъ жндъ Шипингъ Рекордъ“ отбелязва интересни сведения за единъ новъ типъ корабъ, които по настоящемъ се намиратъ въ постройка въ севернитѣ корабостроителници.

Този корабъ е съ съвършенно новъ и оригиналенъ корпусъ и неговата постройка се пази въ най-голяма тайна. Въпреки това обаче, авторътъ на статията въ означеното списание, претендира да се е добралъ до изнесенитѣ данни отъ сигурни срѣди.

Корабътъ ще бжде дълъгъ 33'5 и широкъ 4.57 метра. Ще бжде снабденъ съ два мотора Дизелъ отъ по 1000 конски сили и ще развива скоростъ отъ 45 мили при районъ на действие 1500 мили.

Подводнитѣ форми на корпуса на този корабъ се различаватъ основно отъ общоприетитѣ до сега форми за бързоходнитѣ кораби.

Конструкторътъ, при проектиране на кораба се е стремилъ да намали до минимумъ триенето на водата и

за да достигне това проучвалъ е една специална форма на подводната частъ, даваща възможностъ независимо отъ скоростта на кораба, корпусътъ да запазва постоянно хоризонтално положение, като се избѣгне и образуването на голѣми вълни.

При досегашнитѣ форми на подводната частъ, вследствие голѣмитѣ скорости, кърмата на кораба обикновенно потъва доста дълбоко, влачейки следъ себе си грамадна вълна, докато носа е почти вълнъ отъ водата.

Теоритическитѣ разчети били провърени на практика съ единъ малък моделъ на проектирания корабъ, снабденъ съ единъ бензиновъ моторъ отъ около 1 конска сила. Самитѣ проби били извършени въ едно отъ езерата на Лондонския паркъ.

Следъ серия грижливо контролирани пробни изпитания, достигната била срѣдна скоростъ отъ 25'8 мили въ часъ, а най-голяма такава — 38 мили.

Презъ време на пробитѣ, на които сж присѣтствували и специалисти по строежитѣ на бързи спортни яхти, се констатирало, че въ действителностъ, модела — корабъ и при най-голѣмитѣ скорости е запазвалъ почти хоризонтално положение на корпуса, безъ при това да образува голѣми вълни, нито кърмата му да се залива.

Изобретателътъ на този новъ по форми корабъ е г-нъ Ф. Гордонъ Пратъ. При опититѣ да бжде интервюиранъ по обстояно върху модела, той се задоволилъ да съобщи само, че при новитѣ форми на корпуса, ще може да се построятъ презокеански кораби съ скоростъ 40 мили (75 клм.) безъ да се увеличава мощността на двигателитѣ на сега сжществуващитѣ презатлантици.

Изобретателътъ твърди, че единъ изстрѣбителъ при съвременната мощностъ на лгигателитѣ си, но съ новия типъ форми на подводната частъ, би достигналъ вѣмѣсто 40—42 до 70 мили скоростъ на часъ. (130 клм.)

Ст. Власевъ

САМОЛЕТЪ НА УДАРЪ

Презъ време на Свѣтовната война, рускиятъ летецъ Нестеровъ въ моментъ на въздушенъ двубой, насочилъ своя самолетъ и ударилъ неприятелския такъвъ. Разбира се и двамата въздушни противници загинали, но идеята за бой по такъвъ отчаянъ методъ се възродила.

Следъ като се появи „човѣка — торпедо“ английскитѣ аеростроители, както отбѣлязва нѣмския воененъ печатъ, работятъ специално за осжществяването на тази идея.

Въ последно време на тежкитѣ бомбовози поставятъ такъвъ брой картечници, щото атакуването на бомбовоза отъ изтрѣбителни самолети се твърде много затруднява. Аеростроителитѣ разчитатъ по този начинъ, че бомбовозътъ който е снабденъ съ толкова тежки картечници, стрелящи въ различни посоки, може да отбие атаката на изстрѣбителитѣ, отъ каквато и страна да бжде тя полведена.

Сегашната задача на аерострон-

тѣлитѣ е да построятъ „самолетъ на ударъ“ (абордаженъ самолетъ) съ малки размѣри, загубата на който да се компенсира съ изваждането отъ строя на такава голѣма и важна въздушна единица, като голѣмия и добре въоръженъ бомбовозъ.

„Самолетътъ на ударъ“ не е въоръженъ съ картечница, защото неговата задача се свежда да се удари въ грамадния неприятелски апаратъ. Обаче, трѣбва да се вземе подъ внимание, че бомбовозътъ ще посрѣщне малкия самолетъ съ силенъ картеченъ огънь, което изисква последниятъ да притежава много-голѣма скоростъ.

Тѣй като на този опасенъ самолетъ ще се намира само единъ човѣкъ, то необходимо е, по възможностъ да се обезпечи сигурността на летеца. За това последниятъ трѣбва да бжде прикритъ съ достатъчно дебела броня и трѣбва да бжде снабденъ съ автоматически парашутъ и специални ржчки, съ които да се отдѣля изведнѣжъ отъ апарата.

Трѣбва ли летеца да напусне самолета непосредствено преди удара въ неприятелския бомбовозъ, или следъ този ударъ? За всѣки отдѣленъ случай момента трѣбва да си избѣра самъ летеца и предварителни наставления не трѣбва да се даватъ.

Всичко зависи отъ обучеността и смѣлостта на летеца. Той трѣбва да се стреми да удари бомбовоза и посоката на удара да бжде отъ долу на горе, въ опашката, кждето се намиратъ и уредитѣ по управлението на бомбовоза.

Този методъ на атака отслабва самия ударъ за атакувания и дава възможностъ на летеца да се спусне съ парашутъ въ най-много благоприятни условия.

Въ такъвъ видъ бждещата въздушна война, освенъ взаимното разтрелване на близки разстояния ще включи и тази последна решителна фаза на въздушния бой — непосредствения ударъ съ самолета.

Чолаковъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

ЕДНО ДОБРО НАЧИНАНИЕ.

На 2 мартъ т. год. предшествуващъ шестдесетъ годишнината отъ освобождението, Сдружението на чиновниците по военното ведомство — Варненски клонъ, даде въ салонитъ на бирария „Ешмедеме“ своята първа традиционна вечерь—срѣща.

При стечение на почти всички членове по ведомството съ тѣхнитѣ семейства, близки и познати, вечеринката бѣ открита съ националния химнъ и тоя на Негово Величество Царя, изпълнени отъ флотския оркестъръ, следъ което председателъ на Сдружението, труд. пор. Мариновъ приветствува съ нѣколко прочувствени думи присѣстващитѣ съ пожелание, всѣки да прекара весело и безъ стѣснение първата другарска срѣща.

Уредена бѣ и богатата томбола.

Къмъ полунощъ, вечеринката бѣ удостоена съ присѣствието на началника на Морската и Рѣчна Отбрана г. контръ-адмиралъ Ив. Вариклевковъ и началника на Морската Отбрана г. капитанъ I. р. Асенъ Тошевъ заедно и съ тѣхнитѣ спруги, които престояха около 1 часъ всрѣдъ чиновницитѣ. Това посещение зарадва извънредно много всички присѣствающии.

При образцовъ редъ и дисциплина срѣщата завърши призори съ пълно задоволство отъ всички присѣстваещи. Приходътъ отъ срѣщата ще бѣде използванъ за благотворителни цели, като известна частъ ще бѣде внесена въ фонда „Кръстосвачъ Бѣло море“.

Датата 2 мартъ 1938 година ще бѣде запомнена отъ всички чиновници по Военното ведомство въ Варненския гарнизонъ и тѣхнитѣ семейства.

Съ дадената на 2 мартъ вечерь—срѣща се поставя едно действително добро начинание за пълна задушевностъ, опознавание, едномислие и сплогеностъ между чиновницитѣ по Военното ведомство въ Варненския гарнизонъ и тѣхнитѣ семейства.

Презъ лѣтото ще бждатъ устроени за членоветѣ на Сдружението и семействата имъ множество излети по море до различни мѣста отъ красивото българско крайбрежие.

Желателно е Сдруженията по военнитѣ ведомства и въ другитѣ градове въ Царството, да пожелаятъ съ настѣпващитѣ хубави лѣтни дни да обхождатъ китнитѣ крайбрежни мѣстности, за което чиновницитѣ отъ В. ведомство—Варненски клонъ предлагатъ своитѣ услуги и гостоприемство.

Ст. Зидаровъ.

ЕЗИКА НА ЦИФРИТЪ

Въ малкото норвежко пристанище Фарсундъ, съ 1500 жители, сж записани 36 кораба съ общо водоизмѣстване 125,000 тона. Тѣзи кораби се притежаватъ отъ 15 паракходни сдружения. На всѣки жител отъ малкия градъ Фарсундъ се пада по 81 тона кораби.

Освенъ това горнитѣ сдружения сж поръжали на разни корабостроителници постройката на още 6 нови кораба съ общо водоизмѣстване 36,710 тона.

Това обстоятелство съставлява твърде красноречивъ примѣръ за съзнанието, което съществува въ другитѣ, макаръ и малки народи относно необходимостта за рационалното и резултатно използване на морето и свързанитѣ съ него възможности. Цифритъ достатъчно ясно говорятъ за това. Най-убедителенъ е езика на цифритъ, който е кратъкъ, ясенъ и изчерпателенъ.

Всѣки, който се вслушва въ тоя езикъ, следва самъ да си направи заключението относно нашата печална действителностъ. А. Райновъ.

— Потопениятъ следъ Свѣтовната война въ Скапа Флоу германски линейенъ корабъ „Фридрихъ деръ Гроссе“, следъ деветъ месечна подготовка, въ началото на настоящата година билъ повдигнатъ и извлѣченъ изъ морскитѣ дълбочини.

На морското дъно корабътъ е лежалъ съ страниченъ наклонъ отъ 16°. Повдигането му е извършено съ помощта на сгъстенъ въздухъ по сѣщия начинъ, както извлѣчението преди него линейни кораби „Байернъ“, „Кьонигъ Албертъ“ и „Кайзеринъ“.

— Спуснатъ е на вода отъ корабостроителницата въ Ленинградъ новопостроениятъ голѣмъ руски ледоразбивачъ „Иосифъ Сталинъ“, който има водоизмѣстване 11,000 тона и три машини съ мощностъ 10,000 к. с. развиващи скоростъ 15.5 мили.

— Презъ изтеклата година германскитѣ корабостроителници сж регистрирали рекордъ въ строежа на кораби-цистерни, по отношение на числеността и общото имъ водоизмѣстване, което възлиза на 150,090 тона.

Следъ нея следва Англия, съ 140,765 и Съединенитѣ Щати съ 128,255 тона.

ПРЕДСТОЯЩЪ КОНЦЕРТЪ.

Специаленъ комитетъ урежда на 18 мартъ въ Варненския общински театъръ голѣмъ симфониченъ концертъ, бенефисъ на известния капелмайсторъ на флотската музика г. Георги Поповъ, по случай 25 годишната му непрекъснатата военна служба.

На концерта, който е подъ покровителството на началника на Варненския гарнизонъ г-нъ ганералъ Поповъ, ще вземе участие и пианиста виртуозъ отъ Виенската обсерватория Ото Либихъ.

Ще бждатъ застъпени предимно творби само на Францъ Листъ.

Като се знае стойността на флотската музика и се има предвидъ участието на известни музикални любители, подъ вѣщото диригентство на капелмайсторъ Поповъ, може да се очаква, че тоя бенефисъ ще бѣде едно наистина рѣдко музикално тържество за Варна.

Трѣбва да се надѣваме, че варненското гражданство ще посети масово тоя концертъ, съ което ще засвидетелствува своето внимание къмъ единъ действително заслужилъ дългогодишенъ музикаленъ деецъ.

ЗА САМОЛЕТОНОСАЧИТЪ.

Една отъ фазитѣ при надпреварванията въ морскитѣ въоръжения е строежа на кораби—самолетоносачи.

По настоящемъ, въ разнитѣ краища на свѣта се намиратъ въ усиленна постройка 13 самолетоносачи. Англия има въ постройка три и въ близко време ще започне още два; Япония довършва своитѣ два и предвижда постройката на още единъ; Франция проектира въ скоро време да заложи въ строежъ два; а Германия бърза съ окончателното съкмяване на своитѣ два.

Отъ тоя типъ кораби съществуватъ 17 напълно готови и въ строя, разпредѣлени по държави както следва: Англия 6, Америка 6, Япония 4, Франция 1.

По силата на Лондонския договоръ въ 1930 г. границитѣ въ тонажъ за единъ самолетоносачъ бѣха 23,000, а по отдѣлно подписанитѣ договори страни имаха правото да строятъ самолетоносачи, общиятъ тонажъ на които не трѣбваше да подминава опредѣленитѣ за тѣхъ цифри, а именно: Съединенитѣ Щати и Англия до 135,000 тона, Япония 85,000 тона, Франция и Италия по 60,000 тона.

А. Райновъ

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТЪ

НА БЪЛГАРСКИЯ МОРЯКЪ.

Ти вървеш стражъ си на бръга роденъ,
Отъ бѣлий Дунавъ до Черно море.
И за борба жестока си годенъ:
Съ стихия водна или с'врагове.

Победителъ по синитъ води,
Ти, билъ си! И пакъ ще да бждешъ.
И съ мощний духъ що въ тебъ цари,
Надъ врага съ властъ ще да сждишъ!

Тебъ не сплашиха корабитъ бойни
На врага, ни огъня имъ мощенъ
Бъ прѣчка с'торпедоносцитъ нищожни
Да го сразишъ въ боя нощенъ.

При Одринъ и Бѣло море, кѣтъ вървешъ синъ
Би се храбро за край поробенъ!
А тамъ, на северъ, при Первели и Кубадинъ,
Ти бѣше прѣвъ въ бой неравенъ.

Свѣтълъ идеалъ е за тебъ, моряко
Да бранишъ бръга ни роденъ!
Дълъгъ свещенъ, що те подкрепя яко
За борба по пѣтя воденъ!

Тенчо Ивановъ—гр. Созополъ

СМЪРТНАТА СХВАТКА.

Националистическиятъ изтрѣбителъ „Алваре Муерта“ порѣше водитъ на Бискайския заливъ. Тукъ той изпълняваше стражна служба. Следъ дълго пѣтуване той се спря предъ малкото пристанище Делъ-Авила. Запаситъ му бѣха попълнени. Храна, вжглища, снаряди, всичко това се товарѣше на рѣце отъ пристигащитъ камиони. Изтрѣбителътъ се приготвяше за дълъгъ походъ. Въ сѣщото време, корабоначалникътъ, лейтенантъ Реджио Мануело получаваше инструкции за по нататъшно действие отъ военния сѣветъ, пребиваващъ тукъ. Членъ на сѣвета бѣ и полковникъ Хозе Мануело, братътъ на лейтенантъ Мануело, началникъ на войсковата частъ, която възнамѣряваше на другия денъ да атакува изнемогващия Санъ Себастианъ. На Реджио бѣ заповѣдано да бжде всѣки моментъ готовъ да помага на националиститъ. Скоро заседанието се свърши и всички си разотидоха. Но двамата братя се спряха. Тѣ се гледаха единъ други, безъ да си кажатъ нито дума. Следъ дълго мълчание Хозе заговори:

— Реджио, нѣкакво предчувствие ме заставя да те предупредя, да се пазишъ отъ правителственитъ превозни кораби.

— Благодаря ти! — отговори Реджио и двамата съ сърдечно ржкване се раздѣлиха.

Следъ като всички запаси бѣха попълнени, „Алваре Муерта“ издигна на стожера си бойното знаме на националиститъ и заплува изъ водитъ на океана.

Слънцето заходеше, като оставяше задъ себе си небето въ пурпуръ... Смръчаваше се... Корабътъ

продължаваше своя пѣтъ... Отъ жилищнитъ помѣщения на моряцитъ долитаха звуцитъ на нѣкаква весела пѣсенъ. На командния мостъ бѣ тихо... Но изведнажъ се чу гласа на наблюдателя: „Свѣтлина на лѣво!“ Всичко се оживи. Реджио скочи и даде отсѣчени заповѣди:

— Смѣни курса! Петъ на лѣво! Пленъ напредъ! Бутилка малага, ако повалишъ тая нощна птица. Последнитъ думи бѣха отправени къмъ старшия артилеристъ.

Камбаната удари за тревога. Артилериститъ заеха мѣстата си. Орджията се приготвиха за стрелба. Всичко бѣ напълно готово за предстоящия ловъ.

На предния стожеръ заблещука морзовата ламба и подаде сигнала: „Спрете веднага! Ще открие огъни!“

Обаче нощния силуетъ загаси своитъ свѣтлин и продължи своето движение въ пленъ мракъ.

— Данъ... прокѣнтъ въ нощната тишина. „Алваре Муерта“ стреляше по бѣгащия корабъ.

Обстрелванъ, последния се спря. Указа се, че е голѣмъ правителственъ превозенъ корабъ.

„Алваре Муерта“ се приближаваше предпазливо къмъ кораба. Но що е това?!? Стенитъ на последния внезапно се разпаднаха и къмъ изтрѣбителя се насочиха и загърмѣха нѣколко орджия.

— Поврага! извика ядно Реджио. Не, моя корабъ не ще се ладе!

Заблестяха свѣткавици и затрещяха орджията и отъ двѣтъ страни.

Начена се смъртна схватка отъ близко разстояние.

Свѣтеща бразда се отдѣли отъ изтрѣбителя и насочи бързо къмъ правителствения корабъ.

Мигъ следъ това торпедото се взрива и отъ кораба останаха само множество отломки.

„Алваре Муерта“ тържествуваше. Той бързо спушна лодки и спаси само нѣколкото хора, останали още живи отъ взривания корабъ.

Пленниците бѣха настанени на горната палуба.

Единъ кжсъ отъ граната бѣше ударилъ главата на лейтенантъ Мануело. Отъ раната струеше кръвъ, обаче Мануело бѣ доволенъ отъ резултата на смъртната нощна схватка.

На заранята въ далечината се показа като силуетъ Санъ Себастианъ. Скоро го приближиха. Изъ града се виждаха войници. Това бѣше отряда на полковникъ Хозе Мануело. „Алваре Муерта“ спрѣ на пристанището. Реджио слѣзе на бръга заедно съ пленниците отъ потопения корабъ. Тукъ той срѣсна своя братъ и му разказа за своя подвигъ.

По късно се узна, че въоръжения превозенъ корабъ билъ натоваренъ съ муниции и храна за защитниците на Санъ-Себастианъ.

За проявената храбростъ и неустрашимостъ обслугата на „Алваре Муерта“ получи похвала и бѣше доволна, че съ своето навременно действие спомогна за превземането на Санъ-Себастианъ.

Иорданъ Симеоновъ
у-къ III кл. I-ва Варн. срѣд. прогимназия.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



МОРСКИЯТ БОЙ.

Заветният от мене постъ въ наблюдателната кула най-много ми спомагаше да наблюдавамъ боя и въпрѣки, че тоя постъ азъ избрахъ по собствено желание, мога да кажа, че много се зарадвахъ, когато всичко свърши благополучно.

Съвременниятъ морски бой не може да бжде сравненъ съ никой другъ, главно защото никъде другаде хора, събрани въ такъвъ голѣмъ брой и ръководящи множество мощни оржия, не сж обкржжени въ сжщото време съ таква многобройни и действителни опасности.

Морскиятъ бой е всѣкога съпроводенъ съ горчивия отпечатъкъ на ужаса, липсващъ въ сжщата степенъ въ всѣко друго сражение.

Нито единъ човѣкъ отъ кораба не може да предприеме нѣщо за собствено спасение, а действа само за общата сигурностъ. Опасността е еднакво голѣма, както за отдѣлни човѣкъ, така и за цѣлия корабъ.

Често пжти, отъ единъ сполучливъ гранатенъ ударъ могатъ да бждатъ унищожени само за мигъ, хиляди човѣшки сжщества. И ако корабътъ потъне, тогава раненитѣ не се отпавятъ нито въ лазарета, нито въ превързочния пунктъ, както това е на сушата, а изчезватъ заедно съ него въ морскитѣ глѣбини.

Обкржженъ отъ многобройни и разнородни опасности, които неотсжжно го преследватъ и заплашватъ съ смъртъ, морякътъ е длъженъ, увѣрено и спокойно да изпълнява своята служба.

Никой не притежава оная жажда за животъ, както моряцитѣ, но никой като тѣхъ не умѣе така напълно да се откаже отъ самия себѣ си и всецѣло да се отдаде на изпълнението служебнитѣ си задължения.

Спомнямъ си, че взривоветѣ и околната потресающа картина, разкриваща се на кораба, не ме възбуждаше, а само зашемедяваше, като съзнанието ставаше нечувствително къмъ непосредствения страхъ, продължавайки обаче, да се интересува въ сжщото време отъ всичко, което се извършваше наоколо.

Много нищожни подробности дълбоко сж се врѣзали въ моята паметъ: миризмата на барута, която излизаше отъ оржията заедно съ пушека, тласкани отъ вѣтъра срещу насъ; обкржжаващитѣ ни страшни и сжщевременно величествени звуци на стрелбата. Спомнямъ сжщо така внезапно настъпилата тишина, когато въ течение на 5 или 10 секунди не се чуваше нищо друго, освенъ тихия шумъ на вѣтъра, който пѣеше по корабнитѣ вжжета.

Огненитѣ езици ясно се различа-

ТРЕВОГА.

Живогътъ на моряка и сжществуването на кораба всѣкога сж изложени на опасностъ.

Многобройни сж случаитѣ, когато корабътъ, следващъ по дългиятъ свой пжгъ изъ просторнитѣ водни ширини е застрашенъ отъ неминуема гибель.

Редица непредвидени и съвършено неочаквани злополуки, могатъ да бждатъ причина, корабитѣ да търпятъ бедствие и за отстранение опасността, осигуряване цѣлостта и сжществуването си да се нуждаятъ отъ усиленитѣ и задружни действия на своитѣ услуги.

Така, при избухването на пожаръ, обслугата трѣбва да бжде добре подготвена и отлично запозната съ начина за бързото му изолиране и потушаване.

Ако поради нѣкаква причина корабътъ се удари на подводна скала и презъ получената пробойна започне да нахлува вода и запълва помѣщенията, необходими сж сржчноста и хладнокръвие на обслугата, която бързо затулява отгърстието

и се бори твърдо съ проникващата въ вжтрешността на кораба водна стихия.

При падането по нѣкаква случайностъ въ водата на човѣкъ отъ кораба, обслугата трѣбва да бжде добре обучена и въ възможностъ да се притече бързо на помощъ на своя другаръ и го спаси отъ загиване.

Така сжщо и при твърде сериозна злополука, когато въпрѣки всички взети мѣрки, корабътъ е застрашенъ отъ сигурна гибель и неминуемо ще потъне, налага се обслугата да го напустне своевременно и да търси спасение съ малкитѣ гребни корабни лодки.

Всѣкога обаче, когато корабътъ ще трѣбва да се напустне отъ обслугата, необходимо е последната да запази до край своето самообладание, редъ и дисциплина, защото приборзаността, безредието, непослушанието и неизпълнение точно строгитѣ нареждания и заповѣди на корабначалника, неминуемо сж свързани съ паниката и несржчноста, костващи често пжти живота

върху неприятелскитѣ кораби и всѣкога те обхваща неволно страхъ, когато видишъ блѣска на орждейнитѣ пламаци, а следъ това следишъ съ трепетъ часовата стрелка и си мислишъ: Може би ще последва гранатния ударъ и остава да живѣешъ още 20 секунди? ...

Понѣкога бойната обстановка предизвикваше особенъ видъ лудостъ, обаче адмиралътъ и неговиятъ помощникъ въ нея намираха необикновено удоволствие и бѣха въ особено детско весело настроение, каквото азъ до тогава не бѣхъ забелязвалъ въ тѣхъ.

Колкото за менъ, признавамъ, че бѣхъ завладянъ отъ ужаса, който се смѣняше съ пълното самообладание. Азъ разбрахъ, че може да се свикне и така, ужасътъ и удоволствието да живѣятъ едновременно въ насъ.

Разбира се, че когато чуешъ гласътъ на предвестника на смъртта, тѣлото неволно се тресе, стомахътъ болезнено свива, мускулитѣ се стѣгатъ и нервитѣ опъватъ до сжсване, но мозъкътъ и съзнанието реагиратъ и се издигатъ надъ всичко това, като потискатъ страха и вълнението съ ясното свещане, че и срѣдъ тази кипюща атмосфера на обкржжаващата ни смъртъ, ние пакъ можемъ да живѣемъ и да се боримъ. прев. А. Златаревъ

на мнозина отъ обслугата.

Ето защо, за да може последната да бжде всѣки мигъ напълно готова за борба, умѣло да се справя и бързо отстранява различнитѣ корабни злополуки, на всѣки корабъ сжществуватъ предварително изработени и подробно разчетени наредби и разписания, които опредѣлятъ за всѣки отдѣленъ видъ злополука, койгдетрѣбва да застане при даване установения сигналъ за тревога, и каква работа, какво действие следва да извършва до отстраняване на опасността.

Безспорно, че за да могатъ тия разписания отлично да се знаятъ и точно изпълняватъ, необходими сж многобройни и внезапни пробни тревожни учения, при които обслугата се запознава съ предстоящата и действителностъ до съвършенство и изпълнява неотклонно заговѣданитѣ разпоредби съ пълна педантичностъ, доведена до машиналността и вкоренения навикъ.

Често, когато корабътъ се намира въ пристанището или на пжтъ въ

открито море, корабоначалникът, чрез различните тревожни сигнали проверява готовността на обслугата за действие при злополука, и въпреки тежката служба на моряците, полага усилия щото тѣ добре да бждат обучени и напълно усвоят това, което имъ предстои да извършват, когато корабът изпадне въ опасност.

**

Българският кораб „Княгиня Мария Луиза“ отдавна бѣ напустналъ брѣговетѣ на Дания, прекосилъ бѣ въ бурно време вѣчно вълнуващия се Бискайски заливъ и преминавайки презъ западната врата на Сръдиземно море — Гибралтаръ, следваше своя пъть къмъ островъ Малта.

Напустналъ преди два месеца Варна съ пълень товаръ храни за западните европейски пристанища на Дания, Англия и Белгия, той се завръщаше съ препълнени отъ разни стоки товарни помѣщения обратно въ своето Отечество.

Съзорява се. На изтокъ пламва небосклонъ и златисти лъчи осветляватъ надиплената отъ голѣмото мъртво вълнение водна повърхност, на Сръдиземно море.

Корабът се люлѣе, надига бавно своето стоманено чело и тежко го потапя въ устременият къмъ него многобройни широки вълни.

Бѣлопѣнесте прѣски отскачатъ въ страни и очертаватъ пътя на „Княгиня Мария Луиза“, която непрестанно се направлява къмъ близката своя целъ за достигане — застаналия по сръдата на свѣтовния пъть къмъ изтокъ островъ Малта.

На високия команденъ мостъ е застаналъ стражния офицеръ, оглежда внимателно съ далекогледа хоризонта и бди за правилното насочване на кораба и точното следване по предначертания пъть.

Разкراчилъ нозе, обхваналъ здраво съ дветѣ си жилести рѣце кърмилното колело и впилъ погледъ въ намиращия се предъ него компасъ, дежурния кърмчия направлява кораба по заповѣдания компасенъ курсъ.

Корабът, подхвърлянъ отъ вълните се мѣта въ страни като буенъ и необузданъ жребецъ, но твърдата ржка на кърмчията го насочва въ предначертаното направление и той послушно сочи своя носъ по правия пъть за тихото пристанище.

Освенъ дежурната стража, стояща отъ нѣколко часа на своя постъ, по кораба въ ранните утрени зори не се забелязва никакво движение.

Върху тая малка частица отъ българската земя, плуваща по моретата, цари тишина и спокойствие, нарушавано само отъ плискъ на вълните и еднообразния туптежъ на машината.

Внезапно обаче, посрѣдъ водната ширъ се разнася тревожния ревъ на парната свирка. Шестъ кжси и едно

дѣлго изсвирвания, повторени нѣколко пжти тревожно ехтятъ и означаватъ, че обслугата трѣбва мигновено да напустне кораба.

Машината спира своя ходъ и „Княгиня Мария Луиза“ застава неподвижно, подмѣтана само отъ вълните. Огъ предпазителните клапани излишната пара свисти съ голѣмъ шумъ.

Въ мигъ изъ всички врати и входници на кораба, бързо излизатъ запасаните съ спасителни ризи хора, тичешкомъ се отправятъ за лодъчната палуба и започватъ безшумно своята работа по спущане на лодките.

Какво е станало? Защо трѣбва да се напустне кораба? Повреденъ ли е, потъва ли? Никой не пита.

Шестѣхъ кжси и едно дѣлго изсвирване продължаватъ да ехтятъ и сж единичкия отговоръ на тия безмълвни въпроси. Тревожниятъ сигналъ означава бързо, безшумно спущане на лодките и заемането имъ отъ обслугата.

Време за разсъждения нѣма. Разпредѣлени по четирите спасителни лодки, съ точно означение мѣстото на всѣкиго и работата, която ще трѣбва да върши, обслугата бързо заема своя постъ, машинално и сръчно изнася лодките на вода.

Само корабоначалника и дежурния кърмчия оставатъ на командния мостъ, а въ машинното и огнярно отдѣление, по изрична заповѣдь — минималния брой техническа обслуга.

Както много пжти при различни случаи и въ различно време, така и сега, корабоначалника проверява готовността на обслугата за напускане кораба въ случай на нужда.

Редътъ и дисциплината сж спазени. Безшумно всѣки изпълнява своето предназначение и въ кратко време лодките разсичатъ съ своите грѣбнаци развълнуваното море, което ги подмѣта високо и се стреми да ги разбие въ корабните стени, но обслугата работи умѣло и всичко се извършва въ образцовъ редъ и съ вѣщина.

Почти всички лодки сж спуснати на вода и по висящите вжжени стълби обслугата почва да слиза въ тѣхъ.

При спущането обаче, на лодка № 4 произлиза съвършено неочаквано нещастие съ двамата души, намиращи се въ нея. Когато лодката достига близко до водата, една вълна се надига хищно, удря носовата частъ на лодката, следствие на което последната се откача отъ скрипцита, пада и загребва вода. Намиращите се въ нея двама души отъ обслугата, поради изненаданиятъ пристѣпъ на водната маса, сжщо полетяватъ къмъ развалинваната бездна.

При падането си огнярътъ Спасъ Чокеловъ, който работи при предните скрипци на лодката, се закача съ спасителната си риза за куката

на скрипеца и съ замотано вжже въ нозете, освободенъ отъ раздраната спасителна риза цапва въ водата и бързо се изгубва подъ лодката.

Много пжти обучението е било извършвано планомѣрно и безъ нещастни случаи, обаче днесъ, поради развалинваното море и твърде непредвидени обстоятелства, лодката се откача и изсипва намиращите се въ нея двама стѣкмители.

Съ почти свързани нозе, лишенъ отъ възможността да плава, огнярътъ Спасъ Чокеловъ отчаяно се бори съ водната стихия, която се стреми да го погълне. Обаче, двама души отъ обслугата, съ рискъ за своя собственъ животъ се хвърлятъ въ водата, на помощъ на своя бедствуващъ другаръ и сполучаватъ да го спасятъ отъ загиване: Огнярътъ Лазаръ Кацаровъ отъ лодка № 2 се гурва подъ водата, а едновременно съ него, отъ намиращата се на 10 метра отъ водната повърхност лодъчна палуба на кораба, полетява и помощникъ огняра Петъръ Милановъ.

Само единъ мигъ забавяне и тѣхниятъ другаръ щеше да бжде богата плячка на устременият като стрели къмъ кораба хищни акули.

Бързо и сръчно и тримата сж прибрали въ лодките.

Спокойно, като че ли нищо не е било, обучението продължава своя естественъ ходъ: Всички бързо слизатъ въ лодките, които една по една се отдѣлятъ отъ корабните стени и отдалечаватъ отъ „Княгиня Мария Луиза“.

Цѣлото това действие, включително нещастния случай и спасяването на огняра Спасъ Чокеловъ се извършва въ забележително кратко време, безшумно, като по часовникъ, като че ли изпълнявано не отъ живи сжщества отъ плътъ и кръвъ, а отъ бездушни, механизирани човѣкоподобни.

Доволенъ отъ доброто изпълнение, радващъ се за предобитите отъ обслугата, ловкостъ, редъ, дисциплина и точно извършване на предвидените по расписанието действия, корабоначалникътъ дава знакъ за прибиране на лодките.

Въ кратко време всички лодки сж издигнати и здраво завързани на своите мѣста.

Обучението за напускане на кораба по тревога е завършено.

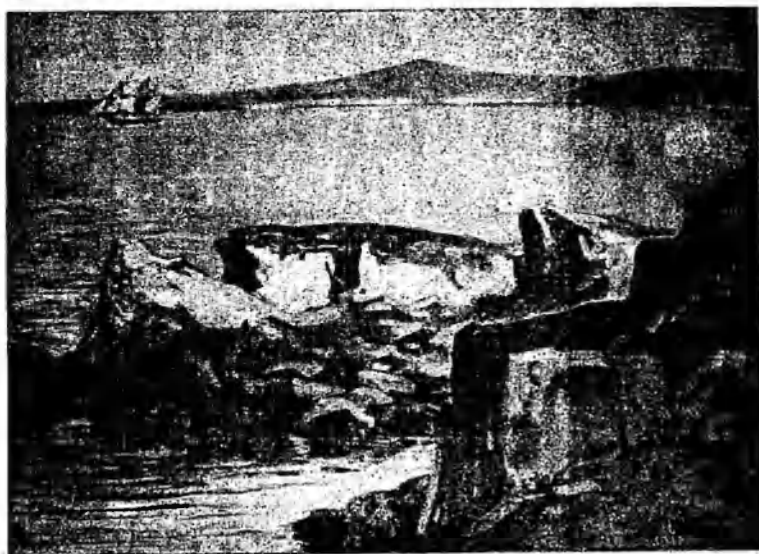
Следъ благодарствените и напжтвени слова, изказани отъ корабоначалника предъ обслугата, всички заематъ отново своите постове за изпълнение на ежедневната си служба.

Машината започва своя еднообразенъ туптежъ и „Княгиня Мария Луиза“ на ново се мѣта по развълнуваната грѣдъ на морето и неотклонно сочи своя носъ къмъ островъ Малта...

Куюджуклиевъ.



Флотилия стражни кораби



Масления носъ южно отъ Созополъ

Ал. Мутафовъ



Моментъ при измѣрване морската дълбочина отъ учебенъ корабъ