

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

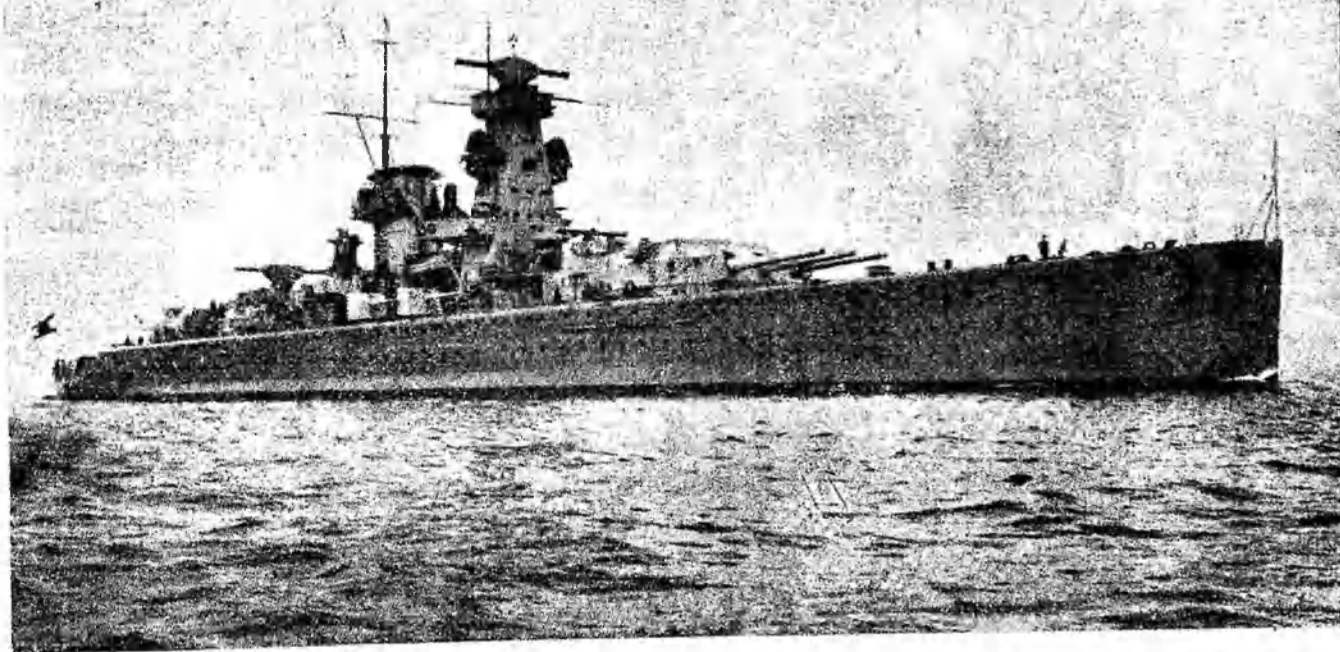


Година V.

Варна, 15 декември 1938 год.

Брой 103.

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



Германскиятъ линеекъ корабъ „Адмиралъ Шееръ“. Притежава следнитъ дащи: водоизмѣстване 10,000 тона; дължина 192, широчина 21 и газене 6 метра; скоростъ 26.5 мили; въоръжение: 6—280 мм., 8—150 мм., 6—88 мм. и 8—37 мм. орджия, 10 противосамолетни картечници, 8—533 мм. торпедни тръби и 2 водосамолета. Обслуга 711 души.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На С. Вапцаровъ, Свиленградъ, по въпроса за назначение, на права и действие на заграднитъ мини.

(Продължение отъ брой 101).

По начина на своето взриваване минитъ се раздѣлятъ главно на два вида: галваноударни и ударни.

Галваноударнитъ мини се взриваватъ посрѣдствомъ електрически токъ. Известно е, че за целта мината притежава необходимитъ оловни калпаци, стъкленици съ хромовата течност, електр. елементи, проводници на електричеството, капсулъ и запална чаша.

Оловнитъ калпаци, които иматъ формата на стъкленикъ епруветки, обикновено петъ на брой, се навинтватъ съ отворитъ си надолу въ нарочнитъ отвѣрсия върху горната частъ на минния сждъ и стърчатъ като малки рогчета върху гладката стоманена полусфера на мината. Въ вътрешността на оловнитъ калпаци се поставя съ устата на долу стъкленицата съ хромовата течност. Отъ вътрешна страна, въ самия миненъ сждъ, срещу отвора на всѣки калпакъ се навинтва електрически елементъ съ проводници. Елемента се състои отъ една чашка съ коксова и цинкова пластинки. Липсва само течностъ за да се образува електричество и потече чрезъ проводниците.

Проводниците се съединяватъ съ капсула. Последниятъ представлява малка тръбичка напълнена съ гърмящъ живакъ. Въ отвора на тръбичката завършватъ краищата на електрическите проводници, които се съединяватъ помежду си посрѣдствомъ тънка платинена жичка, около която се намира лесно запалително вещество, а до него — едно металическо жило което опира въ гърмящия живакъ. Капсултъ се поставя въ нарочно гнѣздо, намиращо се въ зарядното отдѣление въ долната частъ на мината, подъ самата запална чаша, която се състои отъ лесновъзпламеняемо взривно вещество, обикновено сухъ пироксилинъ.

Галваноударната мина се взривава по следния начинъ: Когато неприятелскиятъ корабъ се удари въ минния сждъ и искриви нѣкой отъ оловнитъ калпаци, последниятъ се изкривява, а намиращата се въ него стъкленица се счупва, и хромовата течностъ отъ нея се излива върху елемента съ коксовата и цинкова пластинки; Отъ това се образува електрически токъ, който протича по проводниците, отива въ капсула и нажежава платинената жичка, съединяваща двата края на проводниците.

(Следва).

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 6 декември 1917 год. се сключи примирието между България и Русия. Следъ тая дата и презъ цѣлата 1918 год., до края на демобилизацията, търговскитъ кораби отъ Българското параходно дружество: „Царъ Фердинандъ“ „България“ „Борисъ“ „Кирилъ“ и „София“, сж извършвали редовната превозна служба изъ Черно-море, като пренесли отъ дунавскитъ и черно-морски пристанища на Ромжния, Украина и Русия голѣми количества хранителни и други припаси, предназначени за нашитъ войски, действащи на македонския фронтъ.

— На 7 декември 1915 год. заранъта предъ нашитъ брѣгове се появили два руски изстрѣбителъ отъ вида на „Бистрий“ които бързо сенасочили къмъ Варненския заливъ.

Намирациятъ се на стража нашъ торпедоносецъ „Дръзки“, който то кръстосвалъ презъ нощта по крайбрѣжието, забелязалъ приближаващия противникъ, и въпрѣки превъзхождащитъ го въ всѣко отношение два руски кораба, смѣло се насочилъ къмъ врага.

Къмъ 10 часа, между носовѣтъ Екрена и Св. Константинъ, малкиятъ български торпедоносецъ се впусналъ въ неравенъ артилерийски двубой съ неприятелскитъ кораби.

Водейки оживена артилерийска стрелба отъ разстояние петъ до седемъ километра, храбриятъ торпедоносецъ „Дръзки“ постепенно отстъпвалъ къмъ нашитъ брѣгове и подвеждалъ неприятелскитъ изстрѣбителъ къмъ поставенитъ за защита на Варненския заливъ минни заграждения.

Двата вражески кораба, схващайки хитротъ намѣрение на „Дръзки“ и обстрелвани отъ нашата брѣгова артилерия, намѣрили за най-благо-разумно, да се отдалечатъ бързо и изчезнатъ задъ хоризонта.

— На 13 декември 1916 год., рускиятъ кръстосвачъ „Кагулъ“, придруженъ отъ два изстрѣбителъ се появилъ предъ Балчикъ и обстрелвалъ съ артилерийски огънь града и околнитъ брѣгови батареи. За да се възпрепятства на друго подобно появяване на неприятелски кораби въ Балчишкия заливъ и обстрелване крайбрѣжието, нашиятъ малкъ флотъ получилъ заповѣдъ да постави минно заграждение предъ Балчикъ.

За изпълнение на тая заповѣдъ, четиритъхъ торпедоносца: „Дръзки“, „Смѣли“, „Храбри“ и „Строги“, натоварени съ мини се отправили презъ нощта на 15 декември 1916 г. за водния районъ предъ Балчикъ, гдето поставили успѣшно минна заграда отъ 24 мини.

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитъ постъпили дарения:

1. Огъ чиновницитъ при Телеграфопощенската ст. въ гр. Варна 350 лв.
2. Василь Райчевъ, адвокатъ, гр. Кула 120 „
3. Павелъ Д. Павловъ, инспекторъ въ Министерството на Правосъдието, София 100 „
4. Димитъръ П. Рахневъ, Разградъ 50 „
5. Юрданъ Желевъ, с. Раздѣлна, Варненско . . . 50 „
6. Недю Желевъ, с. Вратаритъ, Провадийско . . . 30 „
7. Бачо Г. Бачевъ, гара Катунца 25 „
8. Маринъ Г. Мариновъ, с. Бѣлево, Варненско . . 20 „
9. Никола Мариновъ Бакърджиевъ 20 „
10. Кръстю Вл. Кръстевъ, София 20 „
11. Василь В. Венковъ, с. Сѣячъ, Поповско . . . 15 „
12. Тома Ангеловъ, с. Гол. Митрополия 15 „
13. Иванъ Александровъ, София 10 „
14. Цоню Мустакеровъ, В. Търново 10 „
15. Иванъ Жековъ, В. Търново 10 „
16. Тодоръ Петровъ Мановъ, с. Крушето, Г. орѣховско 10 „

(Следва).

— Умоляватъ се ученицитъ, които изявяватъ желание да получаватъ „Морски прегледъ“ да съобщаватъ домашнитъ си адреси, а не тия до гимназиитъ, до гдето вестника не ще бжде изпращанъ.

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

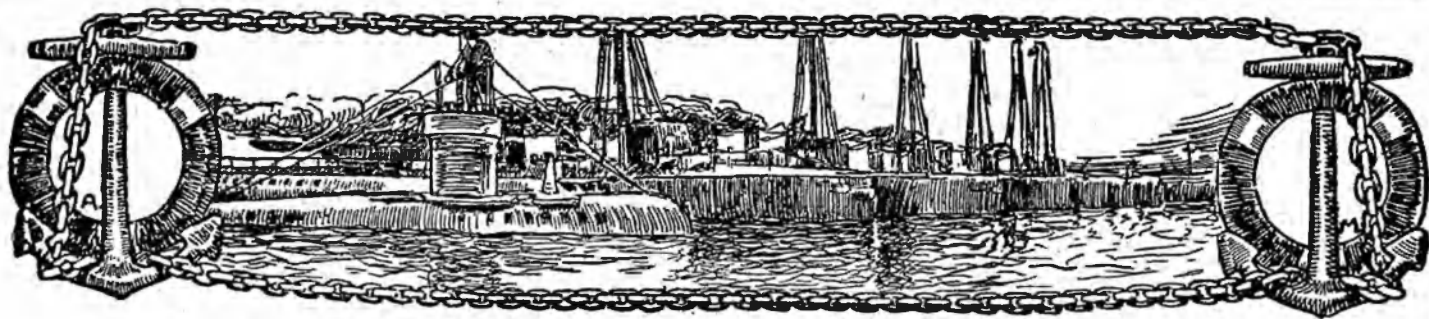
— Въ отговоръ на запитванията съобщаваме, волнитъ пожертвувания за вестника да се изпращатъ по пощата съ пощенски записъ или въ гербови и пощенски марки.

Всички писма, снимки, помощи да се изпращатъ на адресъ

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА.

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

Съобщава се на сътрудницитъ, че статитъ имъ сж получени на време въ редакцията, обаче чакатъ редъ за помѣстване.



ПРАЗДНИКЪТЪ НА МОРЯЦИТЪ.

Ежегодно на 19 декември всички моряци празнуватъ своя голѣмъ празникъ — Никулдень.

Всѣка година на тоя день моряцитѣ, които се намиратъ на брѣга и въ тихото пристанище или пжтуватъ съ своитѣ кораби по необятнитѣ водни простори всрѣдъ океана и свѣтовнитѣ морета, съ чувство на възторгъ и благоговѣние отправятъ мисль къмъ чудотвореца Св. Никола, покровителъ на всички трудящи се на море, укротителъ на бушуващитѣ бури и спасителъ на бедстващитѣ моряци.

На 19 декември, всѣка българска кжша счита за необходимостъ да има сложена на скромната си трапеза риба, символизираща воднитѣ простори и материализираща морето, богатиятъ и неизчерпаемъ източникъ на несмѣтни земни блага.

Въ тоя день, споменътъ за родното море, неприветливо въ въображението на народа,

който не го е обикналъ и достатъчно опозналъ, се тачи и празнува отъ всѣки българинъ, защото е свързанъ съ многобройнитѣ легенди, предания и разкази, съставляващи естествена и неосъзната още последица на стремежа на тоя народъ къмъ водната стихия.

Известно е, че въ помѣщението на всѣки корабъ, въ полутъмната стаичка на всѣки малкъ вѣтроходъ стои окаченъ на почетно мѣсто образа на Св. Никола, предъ който горящото денонощно кандило прѣска свѣтлина на вѣрата, надеждата и упованието. И когато стихийниятъ вѣтъръ засвири зловещо и по обширнитѣ морета се надигнатъ огромни вълни; когато морската буря забушува съ пълната си сила и корабътъ се залушка всрѣдъ разпѣненитѣ води на развълнуваното море, а ледениятъ полъхъ на смъртта засѣска наоколо, обслугитѣ на бедстващитѣ корабчета, за-

едно съ отправенитѣ молитви и вѣрата въ Бога, отправятъ мисль и къмъ своя покровителъ, Св. Никола съ надеждата, да укроти стихийния напоръ на бурята и изведе кораба до спасителния брѣгъ. Тогава обнадеждената душа на моряка става потвърда, погледътъ поостъръ и желѣзната дѣсница стиска по-здраво. Ето защо, заедно съ чествуване празникътъ Св. Никола, всѣки морякъ празнува и своето закаляване, устойчивостъ, твърдостъ и безстрашие въ борбата съ водната стихия.

Необходимое, наредъ съ празнуване голѣмия празникъ на моряцитѣ, да се чествува и деньтъ на морето, въ който българскиятъ народъ да манифестира своята готовностъ за осжществяване целитѣ на морската идея въ нашата страна и предложи своята лепта за изграждането на българския воененъ флотъ за отбрана воднитѣ граници на Отечеството.

МОРСКА МИСЛА

РАЗУЗНАВАНЕ ВЪ НАЧАЛОТО НА ВОЙНАТА.

Стратегическото разузнаване се води още презъ мирно време по тайни и легални начини за събиране сведения за неприятеля, отъ разни източници, които сж достъпни за морския щабъ. Обаче отъ началото на войната, командването трѣбва да има възможнитѣ пълни сведения за обстановката, за да започне веднага и решително да изпълнява плана на своитѣ операции. Значението на пълното стратегическо разузнаване въ първитѣ дни на войната е грамадно. Увѣрено и успѣшно започнатитѣ операции, още отъ самото начало на войната улесняватъ грабването въ свои рѣце инициативата. Обезпечаването на тия операции, правилността на избрания обектъ и правилността на самия смисъл на операцията, калатъ едно възможно пълно разузнаване.

Флотъ, който се откаже отъ разузнаването въ първитѣ дни на войната, трѣба да се счита, че е изгубилъ инициативата за възможнитѣ

настъпателни и други действия спрямо неприятелскитѣ кораби и брѣгове.

Въ началото на последната война на море, се установява, че сжжденията на воюващитѣ страни за плановетѣ и намѣренията на противника сж основавани само на предполагаеми данни. Нѣмцитѣ дълго не можаха да установятъ линията на английската блокада въ Северното море и едва въ последиствие се изяснява, че главнитѣ английски сили се намирили на постоянна стоянка въ Скапа Флоу и не поддържатъ тѣсна блокада, каквато германцитѣ предполагали да водятъ, а плановетѣ за действията на нѣмския флотъ изхождали именно отъ тази предполагаема тѣсна блокада.

Относно извършване стратегическото разузнаване въ началото на войната следва по изработения планъ за водене на войната да бждатъ указани конкретни задачи, които трѣбва да бждатъ изпълнени отъ разузнаването въ първитѣ дни на военнитѣ действия.

Усиленото въздушно разузнаване, нарочнитѣ разузнавателни операции на подводницитѣ и набѣзитѣ на бойнитѣ и др. кораби, наредъ съ организацията на останалитѣ видове разузнаване, срѣдствата за които трѣбва да бждатъ своевременно мобилизирани, ще намѣрятъ широко приложение за събиране необходимитѣ сведения.

Нарочнитѣ разузнавателни действия следва да включатъ: Търсене противника въ открито море, разузнаване и наблюдение на отдалеченитѣ неприятелски огрни мѣста и разузнаването въ охраняванитѣ отъ врага водни райони.

Съ полученитѣ сведения отъ разузнаването въ началото на войната, главното командване ще разполага съ сигурни данни за истинскитѣ намѣрения и предстоящи действия на врага, и като последица отъ това ще вземе правилно решение за отбиване на тия действия и вземане инициативата въ свси рѣце.

В. Кутевски.

ПОУКИ ОТЪ ИЗПОЛЗВАНЕ НА МИНИТѢ ВЪ СВѢТОВНАТА ВОЙНА.

Въ време на Свѣтовната война, минитѣ за заграждане сили широко използвани отъ всички флоти на воюващитѣ. Още въ първитѣ дни на войната се явила нуждата отъ наличието на голѣмъ брой заградни мини.

Съ почване на военнитѣ действия на море, размѣртѣ на минната война се оказалъ до толкова голѣмъ, че разхода на минитѣ значително превишилъ предварително направенитѣ изчисления. Започвайки войната, флотитѣ на отдѣлнитѣ държави били различно подготвени по отношение количествата на запасъ отъ мини и тактическото имъ използване. Най-добре подготвени въ това отношение били Германия и Русия. Последната имала вече опита отъ Руско японската война, а Германия, благодарение на своитѣ мощни технически възможности се подготвяла за активна минна война.

Развилитѣ се въ последиствие действия установили, че минитѣ, при масовото имъ използване се явяватъ като мощно оръжие за борба на море, разрешаващо успѣшно следнитѣ бойни задачи:

Отслабване противника чрезъ насяне частични загуби на корабния му съставъ;

Стесняване бойната деятелност на противниковия флотъ;

Затрудняване и стесняване на презморската търговия и различнитѣ превози;

Създаване на постояненъ страхъ и необходимостъ отъ предварителното почистване на преходитѣ за влизане и излизане на вражескитѣ кораби въ своитѣ упорни мѣста;

Блокиране на корабитѣ въ упорнитѣ имъ мѣста и пристанища;

За прикритие на десантнитѣ кораби при стоварването десантъ на неприятелския брѣгъ;

За препятствие и задържане десанта на противника;

За отбрана на крайбрѣжието, пристанищата, упорнитѣ и стратегически мѣста и селища отъ обстрелване на неприятелската крайбрежна артилерия;

За поддържане фланга на своята армия, действаща по крайбрѣжието (рускитѣ и нѣмски минни заграждения въ Рижския заливъ);

Затрудняване и стесняване развръщането на неприятелския флотъ при неговитѣ настѣпателни и отстъпателни действия;

Възпрепятстване преследването на подводници и др. кораби въ опредѣлени водни райони (Великото северно заграждане, това въ Ламаншъ Отрандския проливъ, въ Босфора и Дарданелитѣ) и,

Създаване трудности и несбхсдимостъ отъ многобройни срѣдства за противоминната война. В. Вълковъ.





ВОЕННО-МОРСКА ИСТОРИЯ

ПОБЕДАТА НА ДУХА.

(По поводъ годишнината отъ атаката на „Хамидие“).

ВАРШЕНСКА ГРАД.
ОБЩ. БИБЛИОТЕКА

Когато бѣхъ още юнкеръ въ Военно-морското училище въ Петроградъ, при решаване на тактически задачи и необходимото оценяване мощта на различнитѣ флоти по отношение на тогавашния руски флотъ, винаги коефициента за мощта на българския флотъ се вземаше равенъ на нула. Моитѣ тогавашни учители по морска тактика смѣтаха, че малкиятъ български флотъ, състоящъ се по това време отъ кръстосвача „Надежда“ (700 тона водоизмѣстване, въоръженъ съ две 100 мм., две 65 мм., и две 47 мм. оржидия и две 380 мм. торпедни тръби) и 6 малки торпедоносца (всѣки по 100 тона водоизмѣстване, въоръжени съ по две 47 мм. оржидия и три 450 мм. торпедни тръби), ще бжде прикованъ къмъ базата си въ време на война отъ всѣки по-мощенъ флотъ и вследствие на това, не ще може да развие никаква дейность. Поради това, тѣ смѣтаха, че съ него никой не трѣбва да се счита и го свеждаха до единъ знакъ, нѣмашъ никаква действителна стойность.

Естествено е, че едно подобно пренебрежително отнасяне на моитѣ учители къмъ нашия, наистина малъкъ флотъ ме умжчняваше твърде много и ме караше да страдамъ отъ нахърнено национално самочувствие. Азъ бѣхъ дълбоко убеденъ, че тѣ, не го оценяватъ правилно, защото изпускаха изъ предвидъ едно важно обстоятелство — подготовката и духа въ този съвършено малъкъ флотъ. Тѣ забравяха, че материалната мощъ на флота, не може да бжде отъ много голѣмо значение, ако тя не е съчетана съ една отлична подготовка и високъ мощенъ духъ на обслужката му. Тѣ забравяха, че воюватъ не корабитѣ, а моряцитѣ, които ги обслужватъ и че добре подготовениятъ личенъ съставъ одухотворява желѣзната маса и я кара да прави чудеса, колкото и малка да е тя. Тѣ забравяха най-после, че мощта на единъ флотъ се измѣрва преди всичко съ състоянието на сърдцата, които го обслужватъ.

Тѣхнитѣ тогавашни погрѣшни смѣтки скоро се опровергаха. Не изминали даже две пълни години, презъ време на Балканската война, българскиятъ малъкъ флотъ, не, а само една частъ отъ него — само 4 торпедоносца, предвождани отъ храбрива капитанъ II р. Добревъ — атакуваха презъ нощта на 7 срещу 8 ноември 1912 год. при носъ

Калиакра турския кръстосвачъ „Хамидие“ (3,800 тона водоизмѣстване, въоръженъ съ 2—150 мм., 8—120 мм., 6—47 мм., 6—37 мм. оржидия и 2 торпедни тръби) и го повредиха до толкова, че едвамъ не потъна. Той бѣше ударенъ отъ торпедого на корабъ „Дръзки“, командванъ отъ мичманъ I рангъ Г. Куповъ. Съ 30 души убити и ранени, съ строгенъ преденъ стожеръ, съ пробита носова частъ подъ него, кждето зѣеше единъ грамаденъ отворъ съ размѣри 4 на 5 метра, съ наклонена предна частъ отъ навлѣзлата въ кръстосвача вода и потъналъ почти до горния си подъ, „Хамидие“ първоначално подаде сигналъ за бедствие, а въ последствие, благодарение на указаната му бърза помощъ и благоприятното състояние на времето, едвамъ се добра на влѣкало до Босфора. Влаченъ презъ Босфора съ кърмата напредъ, за да бжде вкаранъ въ сухъ докъ за продължителна поправка, той представляваше жалка картина, въ която турцитѣ виждаха своето поражение. Атакуваниятъ и повреденъ кръстосвачъ „Хамидие“ имъ даде да разбератъ, че единствения пѣтъ, по който се хранеше и снабдяваше столицата и армията имъ — корабоплавателния пѣтъ Кюстенджа — Цариградъ, не е сигуренъ и че всѣки моментъ той може да бжде прекъснатъ отъ малобройнитѣ малки торпедоносци на смѣлитѣ български моряци. Докато кръстосвача се поправяше усърдно въ продължение на 2 или 3 месеца, той остана вънъ отъ строя и не се появи въ морето съ другитѣ турски военни кораби. Последнитѣ блокирайки нашия Черноморски брѣгъ за да прикриятъ конвоирането на турскитѣ превозни кораби отъ Кюстенджа за Цариградъ, бѣха все съ убитъ духъ и станаха много предпазливи въ своитѣ по-нататъшни действия. Тази смѣла резултатна морска атака повлия твърде много на турцитѣ, сломени и на сушата, да започнатъ преговори за миръ.

Малкиятъ български флотъ, оценяванъ на времето неправилно отъ рускитѣ специалисти и сравняванъ по своята мощъ съ една нула, даде една неочаквана блестяща атака срещу турския кръстосвачъ „Хамидие“, която, по своята замисль, изпълнение и резултати удиви свѣта: Атака отъ разстояние около 200 метра отъ целта; Боенъ процентъ на торпедни попадания 25%; Нито

една човѣшка жертва отъ наша страна (само двама ранени моряци); Нито единъ загиналъ нашъ торпедоносецъ (само два отъ тѣхъ слабо повредени). И следъ атаката руситѣ не искаха да повѣрватъ, че тя е била възможна. Трѣбваше чуждиятъ военно-морски печатъ, който съ много ласкави за насъ думи възхваля тази атака, да имъ отвори очитѣ и да имъ даде да разбератъ, че побеждава не материалната частъ, а действащиятъ съ нея моряци. Тѣ най-после се убедиха, че българскиятъ малъкъ флотъ не е равенъ на нула, особено следъ като прочетоха преценката за тази атака написана отъ нашия тогавашенъ неприятель — единъ турски морски офицеръ отъ обслужката на кръстосвача „Хамидие“. Той писа:

„Ако разгледаме безпристрастно случката съ „Хамидие“ и кажемъ самата истина, трѣбва да признаемъ, че тази славна и успѣшна торпедна атака на българския флотъ, който нѣма никакво минало, е едно славно начало, съ което той може да се гордѣе“.

Но, какъвъ бѣше нашиятъ противникъ въ тази смѣла морска атака? Дали не бѣше слабъ и неподготвенъ? Дали кръстосвачътъ „Хамидие“ не бѣше най-лошиятъ турски воененъ корабъ, или пъкъ командирътъ му не бѣше на мѣстото си? Не! Кръстосвачътъ „Хамидие“ бѣше единъ отъ най-добритѣ и най-стегнатитѣ кораби отъ турския тогавашенъ флотъ, а командирътъ му — Рауфъ Бей, бѣ единъ отъ най-способнитѣ турски офицери, което бѣше доказано съ по-последнитѣ смѣли действия на кръстосвача въ водитѣ на Егейското море.

По този въпросъ ето една малка историческа справка непубликувана до сега у насъ. При единъ разговоръ съ запасния капитанъ II рангъ Недѣлко Недевъ, бившъ командиръ на торпедоносецъ „Смѣли“ презъ време на Балканската война, относно подробноститѣ при атаката на „Хамидие“, между другото ни разказа следното:

„Презъ време на Свѣтовната война, въ началото на 1918 година, когато въ Брѣстъ-Литовскъ се водиха преговоритѣ за миръ съ Русия, азъ присѣстствувахъ като експертъ по морскитѣ въпроси отъ българска страна. Отъ турска страна, като експертъ по морскитѣ въпроси бѣше изпратенъ Рауфъ Бей, бившъ

командиръ на турския кръстосвачъ „Хамидие“ въ време на Балканската война, когато кръстосвача бѣше атакуванъ и повреденъ отъ нашитѣ торпедоносци.

Рауфъ Бей, родомъ въ Анадола — вѣроятно въ Самсунъ или Трапезундъ — имаше интелегентна и внушителна физиономия. Като английски възпитаникъ, той говореше отлично английски езикъ. За него германския морски офицеръ за връзка при щаба на българския флотъ въ Варна, капитанъ II рангъ Бусе казваше, че той билъ единъ отъ най-добритѣ турски морски офицери.

Състоя се разговоръ между менъ и Рауфъ Бей относно атаката на „Хамидие“. Тогава той ми обясни, че презъ деня, непосредствено пре-

ди атаката, кръстосвачътъ „Хамидие“ цѣлиятъ день обстрелвалъ българските позиции при Деркоското езеро и вследствие на това, обслугата на кръстосвача била много изморена. Поради това, презъ нощта, когато станала атаката, на стража на командния мостъ билъ ковчежника на кораба — морски офицеръ. Съ този Рауфъ Бей искаше да обясни и оправдае до нѣкъде, лошото и несигурно наблюдение отъ кръстосвача „Хамидие“ презъ нощта на атаката и по този начинъ да омаловажи евентуално нейния резултатъ предъ мене, като участникъ въ тази атака.

Презъ 1936 год., като директоръ на Българското търговско паракодно дружество бѣхъ по служебна ра-

бота въ Цариградъ. Тогава запитахъ началника на Цариградското пристанище за моя познатъ Рауфъ Бей. Той ми каза, че Рауфъ Паша оилъ вънъ отъ Турция и че сега (1936 год.) по политически мотиви не може да се завърне въ Турция.

При това трѣбва да отбележа, че къмъ края на 1918 год. Рауфъ Бей бѣше повишенъ въ званието Паша и следъ това, струва ми се, стана морски министъръ на Турция. Въ края на Свѣтовната война Рауфъ Паша води преговоритѣ съ англичанитѣ по сключването на примирieto.

Ето колко сериозенъ бѣше нашиятъ противникъ при атаката на кръстосвача „Хамидие“ презъ 1912 година. Сава Н. Ивановъ.

НАЙ-ГОЛѢМОТО СБЛѢСКВАНЕ МЕЖДУ ВОЕННИ КОРАБИ.

Случаитѣ на сблѣскване между кораби сж явления, които се срѣщатъ почти въ всички голѣми и малки флоти. До сега най-интересниятъ и пълненъ съ редъ поуки е тоя станалъ на 22 юни 1893 година, между водаческия корабъ на английската срѣдиземноморска ескадра „Виктория“ и линейния корабъ отъ сжщата „Кампердоунъ“.

„Виктория е билъ единъ отъ най-силнитѣ на времето си кораби. Като водачъ на срѣдиземноморската ескадра той се намиралъ подъ флагъ на вице адмиралъ Георгъ Трионъ. Последниятъ е минавалъ за единъ отъ най-способнитѣ морски офицери на Англия. Отличенъ тактикъ и надаренъ щедро съ всички моряшки качества, той се славилъ, твърде много, съ смѣлитѣ си и своеобразни маневри. На него английското адмиралтейство възлагало голѣми надежди. Изглеждало по всичко, че той ще бжде бждещия началникъ на внушителнитѣ английски морски сили. Сжщо така неговиятъ флагъ-капитанъ, командиръ на „Виктория“, е минавалъ за единъ отъ най-добритѣ командири.

Презъ лѣтото 1893 год. срѣдиземноморската ескадра, въ съставъ 8 линейни кораби и 5 кръстосвача е била събрана на съвмѣстни занятия въ източната частъ на Срѣдиземно море. На 22 юни следъ обѣдъ, сжщата се намирала предъ Сирийскитѣ брѣгове съ курсъ отъ Бейрутъ за Триполи. Времето било ясно, а морето напълно тихо. Въ 14 часа, корабитѣ сж били близко до опредѣленото за закотвяне мѣсто, движейки се въ две върволични линии. Дѣсната се намирала подъ непосредственото командване на адмиралъ Трионъ, а лѣвата подъ това на неговия помощникъ — адмиралъ Маркамъ. Последниятъ се намиралъ на челния корабъ „Кампердоунъ“. Разстоянието между дветѣ линии е било около 1,100 метра. Приближавайки брѣга съ намаленъ ходъ 8

мили, цѣлата ескадра е очаквала сигнала за закотвяне. Неочаквано обаче, въ 14 ч. 20 м. върху водаческия корабъ „Виктория“ се издигатъ сигнали: „Дѣсна колона 16 румба (180°) на лѣво; Лѣва колона 16 румба на дѣсно“. Тия сигнали се видѣли на всички чудновати и необясними. При подържаното разстояние между линиитѣ, което достигало най-много до 1,100 метра, сблѣскването е било очевидно, понеже радиусътъ на циркулацията на корабитѣ билъ около 750 метра. При това положение, командующия лѣвата колона адмиралъ Маркамъ, въпрѣки, че разбралъ добре сигнала, дава видъ, че не му е ясенъ и го остава да виси наполовина. Веднага нарежда да се влѣзе въ връзка съ водаческия корабъ за да се разбере действително, ще трѣбва ли сжщия да бжде изпълненъ. Въ това време, обаче, отъ „Виктория“ се вдига сигнала: „Какво чакате още“. При тая забележка, военната дисциплина наддѣлява надъ благоразумието и адмиралъ Маркамъ заповѣдва да се вдигне сигнала до горе. Съ неговото вдигане „Виктория“ спуска веднага своя сигналъ, съ което започва сждбоносното завиване. Въ началото на тая маневра адмиралъ Маркамъ предполагалъ, че адмиралъ Трионъ искалъ да направи обходъ на неговата колона, но скоро вижда съ ужасъ, че „Виктория“ завива, както и неговия корабъ, съ пълно кърмилло. Нѣмало вече съмнение, че сблѣскването ще настъпи непременно. Подъ това угнетяващо впечатление, на „Кампердоунъ“ се дава веднага „пъленъ назадъ“, обаче, поради голѣмата инерция, корабътъ продължилъ да върви силно напредъ. Командирътъ на водача „Виктория“ сжщо е виждалъ, че отива на сблѣскване изамолва на три пжти адмиралъ Трионъ да разреши да даде „пъленъ назадъ“ съ лѣвата машина. Това разрешение

той получава едва на третия пжтъ. Било, обаче, вече късно. Нешастието изглеждало неизбежно. Въпрѣки дадения „пъленъ назадъ“, „Кампердоунъ“ се приближава почти подъ правъ жгълъ къмъ „Виктория“ и забива носа си на около 13 метра задъ вълнорѣза. Когато бива изтегленъ, на носовата частъ на водаческия корабъ се открива пробойна съ размѣри 8'5 на 3'6 метра. На тази повреда адмиралъ Трионъ не обръща голѣмо внимание, още повече, че отъ машинното отдѣление му долагатъ, че машинитѣ и котлитѣ сж въ добро състояние. Той нарежда да не се изпращатъ никакви спасителни лодки и дава заповѣдъ кораба да се отправи съ срѣденъ ходъ къмъ близкия брѣгъ. Съ даването на хода корабътъ започва, обаче, да взема бързо вода, наклоня се силно напредъ въ дѣсно и започва бързо да потъва. Потъването било ускорено и отъ самия ходъ. Дошлиитѣ на помощъ спасителни лодки сж успѣли да спасятъ само половината отъ обслугата. Останалата частъ, особено машинната команда е потънала заедно съ кораба. Между загиналитѣ е билъ и адмиралъ Трионъ, който е отказалъ да бжде спасенъ.

Станалото на 22. юни нешаствие възбужда силно общественото мнение въ Англия. Случаятъ се предава на военния сждъ въ Малта. Последниятъ се занимава съ него 10 дни. Биватъ привлечени да отговарятъ много отъ длъжностнитѣ лица на корабитѣ „Виктория“ и „Кампердоунъ“. Всички разследвания довеждатъ до заключение, че сблѣскването е последвало вследствие заповѣдта на адмиралъ Трионъ. Поради това подведенитѣ подъ отговорностъ длъжностни лица биватъ оправдани. Сждътъ се задоволява да изкаже само съжаление, че адмиралъ Маркамъ, не е изразилъ своето съмнение по-енергично.

Отъ нѣмски Г. П.

ЧУДОТВОРЕЦЪТЪ СВЕТИ НИКОЛА.

Отг ранно детство го виждахъ изписанъ по извехтѣлитѣ икони като бѣлобрадъ старецъ, чийто ведъръ погледъ говори на людетѣ съ силата не мждростѣта и добротата. Заносихъ въ душата си неговия образъ, безъ да знамъ кога е живѣлъ, какво е жизненото му дѣло и защо е причисленъ въ редицата на свѣтитѣ.

Трѣбваше да опозная живота на моряцитѣ, да почувствувамъ необикновеннитѣ прояви, възможни само въ морската действителностъ, за да узная, че Свѣти Никола е пжтеводна звезда, а спасителната му дѣсница — упование и надежда за всички, свързали живота си съ воднитѣ простори.

Наистина, желѣзни сж моряшкитѣ мишици, смѣли сж непокварнитѣ имъ сърдѣца, — огнища на безподобния устремъ къмъ суровото подвизаване надъ бездѣннитѣ стихии. Все пакъ, моряцитѣ сж хора. И въ неравната борба срещу пристѣпнитѣ на злитѣ бури и нечетнитѣ напасти на плаването — тѣ се нуждаятъ отъ вдѣхновителъ и закрилникъ, тѣ чувствуватъ потрѣбата отъ мощна опо-

ра за духа си, така често изложень на тежки изпитания.

Тази опора е прославениятъ избранникъ чудотворецъ. Негли Свѣти Никола се явява като божи пратеникъ, съпжтствувалъ отъ забравени дни живота на редъ моряшки поколения, за да се всели въ съзнанието на хората като приказень образъ и като неприсъхващъ изворъ на вѣра.

Представете си скръбната безизходностъ на самотния корабъ, бичуванъ отъ разяренитѣ вълни, когато отъ студената мъгла се протѣга всеунищожаващата ржка на смъртѣта — и вие ще разберете чудото на една вѣра, която възпламенява сърдѣцата на легионъ страдалци и озарява унилия духъ, за да следва повелитѣ на мореходното изкуство, което въ свѣтлина разкрива победния пжтъ къмъ спасителното пристанище.

Това не е ли истинско свещенодействие, забулено въ таинственостѣта на единъ неземеень обредъ?

Това не е ли сжщинско чудо, въ което присѣтствието на удостоения съ благоговѣйна почитъ и любовъ светецъ става срѣдецъ на единъ

неувѣхващъ споменъ — живѣещъ чрезъ изповѣдитѣ на моряцитѣ — трайния животъ на една своеобразна религия?

Вихрениятъ летежъ на мореплавателитѣ изъ далечнитѣ свѣтовни води е придружаванъ отъ хвалебни химни въ честъ на морелюбеца Свѣти Никола.

Мисълѣта за възможнитѣ черни sluки въ похода на морскитѣ синове принуждава устнитѣ да шептятъ молебствия къмъ Свѣти Никола.

Щастливото избавление следъ преодоляване адскитѣ угрози на синята пустиня се ознаменова съ благодарственъ изразъ къмъ спасителя Свѣти Никола.

Морелюбецъ, добротворецъ и спасителъ, — дѣлото на чудотвореца Светецъ ще пребже, до като песенѣта на вълнитѣ кѣнтятъ въ съзвучие съ моряшкитѣ сърдѣца.

А моряцитѣ, съ вѣра въ всемошната му закрила ще градятъ великото си дѣло, ще празнуватъ прѣзъ вѣковетѣ своя празникъ, увѣнчали имената си съ чудото на моряшкия подвигъ, на който дължимъ благоговѣень дълбокъ поклонъ...

К. Кѣнчевъ.

ЗОВЪТЪ НА ЕДИНЪ ВЕТЕРАНЪ.

Въ редакцията влезе високъ, бѣловласъ старецъ съ горда походка и високо вдигната глава. На пръвъ погледъ всѣки би преценилъ, че едрата и бодра осанка на стареца е на човѣкъ въ срѣдна възраст, притежаващъ желѣзно здраве и много още сили за работа.

— Дойдохъ самъ да донеса тая моя статия, прозвуча ясенъ гласъ, и да помоля, ако я намирате за подходяща, да я помѣстятъ въ колонитѣ на вестника.

Поехъ поднесения ми свитѣкъ отъ шестѣтъ ситно написани страници и помолихъ добродушния старецъ да седне.

Завърза се оживень и продължителень разговоръ, въ който съ голѣмъ възторгъ и неприсѣща за възрастѣта му разпаленостъ, опълченецътъ Желю Захариевъ Янакиевъ изказа своята гореща привързаностъ къмъ морската идея и твърде ценни мисли за осъществяване целитѣ на морското дѣло въ нашето Отечество.

Дѣдо Желю Янакиевъ е родень въ гр. Тулча на 9 февруари 1844 г. и сега е на 95 години. Като младъ и буень юноша, непонасѣйки черната робия на угнетенитѣ тогава свои

сънародници, той се отдалъ всецѣло на дѣлото за освобождението на своята Родина.

Прѣзъ Освободителната война въ 1877/78 год. участвалъ съ бойнитѣ си другари — опълченци въ гигантската борба при Шейново и Шипка, като съ своята храбростъ, издржливостъ и готовностъ за саможертва е вложилъ усилия за създаването на славната и безсмъртна епопея на първата българска войска, достойно изпълнила своя дългъ за осъществяване народнитѣ идеали.

Взелъ е така сжщо участие и въ Срѣбско-българската, Балканската и Свѣтовната войни.

Поздравляващъ съ победния си вѣкъ при Шипка изгряващото слънце на освободената българска земя, служилъ дълги години преданно и самоотвержено на Царъ и Родина, стариятъ ветеранъ и днесъ, въодушевень отъ целитѣ и идеалитѣ на морското дѣло продължава да полага усилия за възхода и напредѣка на възобновена морска България. Идеализмътъ, възторгътъ и разпаленостѣта, съ които тоя преданъ синъ на Родината работи за пропагандиране на морската идея и необходимостѣта отъ създаването на

военень флотъ за защита отечественитѣ граници, заслужаватъ, въ знакъ на уважение и почитъ да сведемъ челата и дадемъ обетъ за следване неговия достоень за подражание примѣръ.

Опълченецътъ Желю Янакиевъ е положилъ твърде голѣмъ трудъ и време за да отбележи въ едри черти възможнитѣ източници и начина за намиране чрезъ обществената подкрепа и пожертвувателностъ необходимитѣ срѣдства за набавяне на бойни кораби.

Въ неговия ясенъ старчески погледъ пламти въодушевляението на ревностния апостолъ и твърдата вѣра за преуспѣването на морското дѣло.

Нека помнимъ зовътъ на доблестния опълченецъ и сжщо като него се проникнемъ отъ необходимостѣта за всеотдайна дейностъ за морското обновление и напредѣка на хубавата и скжпа наша Татковина.

Нека не забравяме неговитѣ старчески думи: „Дано Богъ ми дари още животъ, та и азъ да видя осъществени народнитѣ идеали и се радвамъ на стройнитѣ бойни кораби отъ българския военень флотъ“.

Куюджуклиевъ.



МОРСКА ТЕХНИКА

Подводното движение на подводника чрез парен двигател.

Известно е, че подводниците при тежават двигатели: дизелмотори, за надводното плаване и електромотори, за подводното движение на подводника. Електромоторите черпят необходимата за тяхното движение електрическа сила от главните акумулатори. До сега единствената приложима машина за движението на подводника под водата остава електромоторът с акумулаторите. Тая система има обаче голъми неудобства и недостатъци.

Ето защо, техническите вещи лица полагат голъми усилия да намърят друг начин за подводното движение на подводника, като замърят двойните машини: дизелмотора за надводно и електромотора с акумулаторната батерия, за подводно плаване, съ всичките им неудобства и недостатъци.

Тази задача обаче, въпреки голъмият съвременен напредък на техниката, не е така проста и лесно осъществима, защото и до днес не е намърен практически приложим единен двигател за подводници. Направени сж твърде много опити; има сжщо и регистрирани патенти въ разнитъ напреднали въ техническо отношение държави, но на дъло, подобен двигател още не е напълно приложим.

Наскоро италианските инженери М. Монфалкони и Л. Коста сжщо сж регистрирали един свой патент за добиване на пара и за единен парен двигател за надводното и подводно движение на подводника. Двата инженери предлагат за подводников двигател парна машина, като необходимата за нея пара се добива чрез химическото съединение и изгаряне на смърта от водород и кислород.

Добитата по съответния начин пара след трансформиране и използване на нейната енергия, охладена и втечнена въ вода, лесно може да се изхвърли извън подводника чрез съответна помпа, без да се оставят видими следи. При това, необходимият за цълия процес на изгарянето въздух се взема, не от атмосферата, а от намиращия се за целта въ самия подводник сгъстен под високо налягане кислород, съхраняващ се въ съответни стоманени бутилки.

Така сжщо и носителът на енергия, водородът се носи въ необ-

ходимитъ количества, зареден въ стоманени сждове под високо налягане.

На пръв поглед горният патент предлага много добре замислено разрешаване на проблемата за единен подводников двигател. До колко обаче, тоя единен двигател ще може да бже действително и практически приложим и до колко той успшно ще може да замърти сегашните двигатели на подводника, това е един, наистина много труден въпрос, съ който съвремената техника тепърва има да се справи и който, изглежда, за съжаление на вещитъ познавачи на военно-морското искусство, едва ли ще може нъкога да се осъществи.

Водородът се съединява и изгаря съ кислорода много интензивно, дори експлозивно, при което се отдъля голъмо количество топлина; при изгарянето на 1 кгр. водород се образува 9 кгр. вода и се отдъля около 3,400 калории топлина. Техниката обаче, е успела вече да овладее практически тоя процес и да използва освободената при него топлинна сила, какъвто е случая при водороднитъ окиселни металозавъртни апарати. Следователно, тръбва да се очаква, че и при проектираната подводникова силова постановка, изгарянето и овладяването на излъчващата топлинна сила нъма да е най-трудният въпрос.

Сжществува друга, твърде голъма опасност, която не ще бже така лесно преодоляна, и която изглежда ще осжди на смърт, или най-малко ще отлсжи за дълго още време използването на патентираният от поменатитъ по-горе италианци теоретично добре замислен единен подводников двигател. Тая именно опасност е, че водородът, както се знае, смърсен въ известни отношения съ въздух или кислород образува много лесно запалимъ взривен газ. При наличността и въ съседство на сждове съ кислород и водород, макаръ и добре затворени, всъкога ще има условия за образуване въ затворения подводник на такова лесно избухливо вещество. Водородът е лекъ газ, който лесно преминава през най-малките пори, дори и през стениитъ на мотора. И може да се очаква, че едва ли ще се намърят такъвъ ком-

дващъ на флотъ, който би изложилъ обслугитъ на подводниците на постоянната опасност, която водородът би представлявалъ въ един подводник съ водородно-парен двигател.

Известни сж голъмитъ взривове и възпламеняване на английски, американски и въ последно време германски въздушни кораби, преди 2—3 години, жертви на които станаха почти цълитъ имъ обслуги и които избухвания станаха причина, тритъ държави да прекратят зареждането на въздушнитъ кораби съ водород, като последниятъ се замърни съ безопасниятъ лекъ газ хелий, въпреки по трудното снабдяване съ него, особено за Германия.

Дори да би се осъществилъ водородно-парниятъ подводников двигател, въпросъ е дали тсй ще може да осигури по-голъма скорост и по-голъмъ надводен и подводен районъ на действие на подводника, а сжщо и други изисквания, които псдлсжатъ на основно техническо разрешение и зависят главно от възможността да се натовари и съхранява вътре въ подводника по-голъмо количество водород и кислород.

Наскоро се писа за подобенъ водороден двигател, необходимият водород за който се добива въ самия подводник, чрез електролитично разлагане на морската вода; нъкои дори смъртаха, че тоя двигател ще даде възможност на подводника по отношение източникитъ за гориво, да бже почти независимъ от брѣга и увеличи значително района на действие. Обаче, едно се изпуска изъ предвидъ, че за разлагането на морската вода, сжщо така е необходима двигателна сила, която изчислена теоретично се равнява на тгя, освобождаваща се при повторното съединяване на водорода съ кислорода. А при двата процеса има и загуби. Следователно, на подводника тръбва за тоя случай да имаме, освенъ водородния единен двигател, сжщо и един източникъ на енергия, необходима за добиването на водорода.

Въ заключение изглежда, че техниката е още далечъ от възможността да осигури на подводниците единиятъ водороден или водородно-парен двигател.

М. Остревъ



МОРСКИ ВЕСТИ

ДЕЙСТВИЯТА НА ЯПОНСКИЯ ФЛОТЪ ВЪ КИТАЙСКАТА ВОЙНА, ПРЕЗЪ ПЪРВОТО ПОЛУГОДИЕ НА 1938 Г.

На 10. декември 1937 г. японският бойни кораби стовариха десантен отряд на брѣга при Шантунгъ, който безъ бой завзе Цингъ-Тау, чиято блокада бѣ подѣржана десетина дни преди това.

Японският флотъ, по причина баража на рѣката Янгъ-Це, на 13 декември 1937 год. взема слабо участие при превземането на Нанкингъ. Следъ тази дата той остана почти безучастенъ до 11 януари 1938 год. когато бѣ свикана японската Имперска конференция.

Известно е, че на 31. декември 1937 год. бѣха направени предложения за миръ едновременно за двѣтѣ воюващи страни: Япония и Кигай. Имперската конференция на 14. януари реши, за въ бъдаще да не признава Централното китайско правителство, въ резултатъ на което следъ 11. януари 1938 година, една морска акция бѣ насочена срещу китайската отбрана при Ву Ху, намиращъ се на 90 километра отъ пристанището на Нанкингъ.

Въ юженъ Китай, японският флотъ прояви голѣми действия и активностъ. Бойни кораби бѣха забелязани предъ островитѣ Хайнанъ и на Уай Чеу. Градоzegъ на Куангъ Си бѣха бомбардирани последователно, сжщо и Пакой и Хой-Хау.

Отъ 15. януари до 15. февруари японският флотъ остана активенъ предъ брѣговетѣ на юженъ Китай. Сжщия е по-малко активенъ върху рѣката Янгъ-Це, кждето се предприеха действия на баража при Кингъ-Киянгъ.

Трѣбва да се отбележи за тоя периодъ и опита за десантъ на 19. януари южно отъ Хайнанъ. Този десантъ, както и редицата бомбардировка отъ морско-въздушенъ характеръ на града Амой на 3 и 4 февруари, предшествувани отъ ultimatumъ за предаването на града-претърпява неуспѣхъ.

Като следствие отъ единъ протестъ на португалското правителство, японцитѣ изпразниха подъ известни условия заетия островъ Вонгъ Куру.

По нататъкъ японската морска активностъ отслабва още повече и тя не се проявява, освенъ като подѣржане на блокадата и контрола върху китайската морска търговия.

Това отслабване на японската мор-

ска активностъ може да се обясни съ това, че най-голѣмитѣ и стратегично—важни сражения се водѣха въ области недостигаеми отъ японския флотъ.

На 10 май т. г. морските операции на японския флотъ внезапно се проявиха срещу брѣговетѣ на Фу-кенъ. На тази дата 1200 японски морски пехотинци, подкрепени отъ морската артилерия и авиация на японския флотъ, заеха острова предъ Амой. Нѣколко дена по-късно стоваренитѣ войски бѣха усилены съ войски пренесени отъ островъ Формоза.

Едновременно съ това, една голѣма въздушна активностъ царуваше по цѣлия брѣгъ отъ Фу-Кинъ до Сивафовъ.

Отъ 15 май т. г. морско-въздушнитѣ японски операции иматъ за обектъ юженъ Китай. Въ Амой бѣха поставени множество тежки оръдия, които обстрелваха китайския брѣгъ. Въначалото на юни, японски бойни кораби сж забелязани предъ брѣговетѣ на Макао. Най-много и всѣкидневни масови бомбардировки се извършиха срещу Кантонъ, предимно следъ 27 май, които предизвикаха протеститѣ на Франция, Великобритания и Съединенитѣ Щати.

(Изъ „Ревю Маритимъ“—окт. 1938 год.)
Б. Роговъ.

Завършилъ е пробнитѣ си плавания и влѣзалъ въ строя новопостроениятъ изстрѣбителъ „Дитхеръ фонъ Рьодеръ“ който, заедно съ изстрѣбителитѣ „Хансъ Людеманъ“ и „Херманъ Кюне“ ще влѣзе въ състава на петия дивизионъ изстрѣбители.

Намирашитѣ се въ строя 16 новопостроени изстрѣбители притежаватъ водоизмѣстване 1,625 тона. „Дитхеръ фонъ Рьодеръ“ има следнитѣ данни: водоизмѣстване 1,811 тона, дължина 117, широчина 11.7 и газене 2.9 метра.

НѢМСКИТѢ ПОДВОДНИЦИ СЪ ВОДОИЗМѢСТВАНЕ 250 ТОНА.

Когато следъ Свѣтовната война въ германския флотъ влѣзаха въ строя новопостроенитѣ подводници съ водоизмѣстване 250 тона, въ чуждия печатъ се появи съобщението, че въ тѣхъ е постигнатъ блѣна на корабостроителната техника, а именно, осъществяване постройката на единенъ двигателъ за надводното и подводно движение на подводника. Нѣкои вестници дори твърдѣха, че малкото водоизмѣстване на новитѣ

германски подводници се дължи именно на новоизнамѣрения двигателъ. Трѣбва да се предполага обаче, че тоя видъ двигателъ се намира още въ изпитание и нѣма положителни данни по които да се установи, че нѣмскитѣ корабостроители и машинни инженери сж постигнали задоволително разрешение на тоя, твърде важенъ, но трудно изпълнимъ въпросъ.

Първитѣ опити за постройката на единенъ двигателъ за подводниците сж направени въ Франция презъ 1906 год. За цѣльта билъ построенъ подводникътъ „У“ съ водоизмѣстване 230 тона, спуснатъ на вода презъ 1905 год и завършилъ пробнитѣ си плавания въ началото на следната година. Електромоторътъ съ акумулаторитѣ на тоя подводникъ билъ замѣненъ съ петроленъ моторъ, пригоденъ и за движението на подводника подъ водата.

За действието на тоя моторъ, освенъ петролъ било необходимо и голѣмо количество въздухъ, който се вземалъ отъ вътрешността на подводника, гдето постъпвалъ отъ нарочнитѣ резервуари за сгъстенъ въздухъ.

Регулирането се извършвало по-срѣдствомъ измѣрване налѣгането въ помѣщенията на подводника, което било съпроводено съ трудности. Презъ време на пробнитѣ плавания обслужата изпитвала последователни тягостни усѣщания, ту като водолазъ, действащъ на голѣма дълбочина, ту като летецъ издигащъ се високо въ простора. Поради тая причина, пробнитѣ плавания били прекратени преждевременно.

Нѣмската система е по-добра. Тя се състои въ подхранване на мотора при подводното движение на подводника съ смѣсъ отъ кислородъ и водородъ получавани отъ разлагането на водата.

Известно е, че въ това направление нѣмцитѣ извършили редица опити, обаче тоя процесъ на разлагане водата билъ приложенъ въ ограниченъ размѣръ само въ торпедата, които, поради поглъщане изработената пара отъ морската вода и не оставяне следи отъ своето движение, получили значително преимущество.

Его защо, съобщението, че новитѣ нѣмски подводници притежавали водоизмѣстване 250 тона, поради изнамиране на единенъ двигателъ за подводното и надводно движение на подводника, е неоснователно.

П. Миларовъ

КАНАЛЪТЪ РЕЙНЪ—МАЙНЪ—ДУНАВЪ.

Въ 1922 г. въ Мюнхенъ се образувало строителното сдружение „Рейнъ—Майнъ—Дунавъ“, което имало за целъ свързването чрезъ гореканалитъ три рѣки и редица шлюзове и канали на дветъ отдалечени морета, Северното и Черното. По тоя начинъ Германия ще бжде напълно независима отъ проливитъ, Босфора и Дарданелитъ и като вѣковната ѝ мечта — пѣтя Берлинъ—Багдатъ ще бжде осъществена.

До месецъ мартъ настоящата година работитъ по прокопаването на канала сж вървѣли извънредно бавно, обаче въ последно време, съзнавайки изгодитъ, които ще донесе този важенъ плавателенъ пѣтъ за сегашната 75 милионна Германия, работитъ сж започнали твърде усилено и се предполага, че къмъ 1945 год. каналътъ ще бжде окончателно завършенъ.

Предстоящитъ работи схващатъ удълбчаване и разширяване на рѣкитъ Майнъ и Дунавъ и канала Людвигъ, за да се осигури свободното преминаване презъ тѣхъ на кораби съ водоизмѣстване до 1200 т.

Рѣката Майнъ е вече удълбочена и плавателна за такива кораби отъ Майнъ до Вюрцбургъ, отъ гдето до гр. Бамбергъ ще бждатъ направени около 27 шлюза.

Стариятъ каналъ „Людвигъ“, който съединява Майнъ съ Дунава по срѣдствомъ рѣката Алтмюле, минавайки покрай градоветъ Ерлангенъ и Нюрнбергъ, ще трѣбва да се переустройва, което сжщо така ще изисква голѣмъ трудъ и много време.

По Дунава ще се направятъ сжщо така редица шлюзове за да се получи минималната дълбочина отъ 3 метра, а сжщевременно за получаване на евтина електрическа енергия за тия области.

Каналътъ въ готовъ видъ ще струва около 25 милиарда лева

Съ прокопаването на този каналъ Германия си усигурява вноса на сурови произведения, петролъ, храни и пр. отъ крайдунавскитъ държави Югославия, България, Унгария и Ромжния, безъ да се страхува въ случай на война отъ блокадата на Северното и Балтийско морета.

Германия обаче, има да разреши още една необходимостъ, а именно; устието на Дунава да се владѣе отъ две държави, за да може въ случай на международенъ конфликтъ да не бжде затваряно отъ Ромжния.

А. Златаровъ.

КОГО ХВАЩА МОРСКАТА БОЛЕСТЪ.

Най-добре по отношение на морската болестъ сж бозайничетата, които не се подаватъ на нейното влия-

ние. Това трѣбва да успокои тия майки, на които ще се случи да пжтuvatъ по море за да бждатъ спокойни за дечицата си.

Като постоянни жертва на морската болестъ сж момичетата между 10 и 12 годишна възраст, а сжщо така и по старитъ жени. Изсбщо женскиятъ полъ е много податливъ на това неприятно страдание, при което човѣкъ, като че ли ще си изхвърли презъ устата всичко което се намира въ стомаха. За голѣмо съжаление, напълно ефикасно срѣдство противъ тази морска напасть нѣма.

Това чудновато негостоприемство на морето е причина мнозина да не го обичатъ и да странятъ отъ него. За забелязване е, че хора по мъчно се съпротивляватъ на морската болестъ отъ слабитъ и мършави такива.

Индуситъ я понасятъ мълчаливо и дори съ удоволствие тѣй като тѣ сж привърженици на гледището, че понасянето на дадено страдание прави човѣкъ щастливъ. Още по твърди въ това отношение сж китайцитъ, които безъ да трепне ни единъ мускулъ на лицето имъ мълчаливо седятъ или лежатъ по палубата и съ нищо не издаватъ своето страдание. Съвсемъ иначе е, обаче, съ негритъ. Плачейки и виейки като бѣсни, тѣ се търкалятъ по палубата, а всички останали тѣхни еднородци имъ пригласятъ задружно.

Василь Гуневъ.

ЕДНА ХУДОЖЕСТВЕНА ЕНЦИКЛОПЕДИЯ ЗА НАШЕТО ЧЕРНОМОРИЕ.

Трѣбва да се признае, че морската ни литература е твърде бедна. Ако остане само по нея да сждимъ за приобщеността на българина къмъ морето—би трѣбвало да направимъ особено печални изводи.

Въ сжщностъ, въ течение на редицата вѣкове презъ своето историческо развитие, българския народъ винаги е чувствувалъ абсолютната необходимостъ да владѣе морския брѣгъ. Къмъ това сведочи неотклонната линия на движение въ историческия ни развой, а именно—линия между брѣговетъ на Синьото, Бѣлото и Черното морета. Бсрбата за владение на свободното море—символъ на неограничени възможности за развитие на могъществото на Българщината—е движила винаги нашия народъ къмъ здравето за крепоставане до морето.

Въ последно време излѣзе отъ печатъ книгата на Крумъ Кънчевъ подъ надсловъ „Нашето Черноморие“.

Тая книга идва тъкмо навреме. Написана отъ човѣкъ, който познава всѣки камѣкъ и всѣка скала по Черноморския ни брѣгъ, тя наистина може да се нарече една пълна черноморска енциклопедия.

Въ нея е написано за всичко, кое-

то е свързано съ живота на морето. Географски книгата съ право може да претендира за всеобемна изчерпателностъ. Всѣко географско сведение е взето на самото мѣсто лично отъ автора. Затова не бива да ни очудва обстоятелството, че липсва стереотипната „литература“ въ края на книгата. Дългогодишниятъ трудъ въ това отношение прави честъ на автора и носи рѣдко научно достоинство на книгата му. И въпрѣки строго научната изисканостъ, тази книга има белѣга на литературна творба. Защото авторътъ е преди всичко поетъ и то строго опредѣлено—поетъ на морето. Той е духовно нѣкакси приобщенъ съ негс. Книгата се чете както се чете една морска поема. Съ подхранено отъ фантастиката на морската легенда вдѣхновение, К. Кънчевъ ни предава съ изискано художествено перо цѣлата приказностъ на малкия свѣтъ, прѣснатъ отъ северъ до югъ по морската ни граница.

Нищо не е пропуснато: старовѣрцитъ липованци, нашитъ риболовци, гигантската борба на бѣлгарския работникъ съ каменната планина въ Атия, царството на далянитъ, лова на делфини, риболова съ грибъ, калкановага ловидба, огнеходцитъ—нестинари, които въ религиозенъ екстазъ смѣло престѣпятъ нажежената жаръ—ето картини, които звучатъ като морски балади върху фона на живота у нашето приморско население.

Крумъ Кънчевъ не само обича морето, както мнозина го обичатъ, нѣщо повече—той го разбира и чувствува първичната му сила. Защото морето е прамайката на човѣка, вложила нѣкога много отдавна животворната си соль въ кръвнитъ жили на всички живи сжщества. Затова морето у Кънчева не е само обикновено вдѣхновение, а вживѣна и разбрана сжщностъ на живота.

До такива мисли идва внимателния читателъ. Следъ прочитането той остава убеденъ приятелъ на морето. Отъ тази рѣдка книга той получава наистина вѣрната представа за отношението на българина къмъ морето.

Това е крайното впечатление, което остава въ четеца, прелиствайки отъ първата, носѣща спомена за Калиакра, до последната страница, която ни води до Рѣзовската рѣка, южната ни граница „за сега“, защото „нищо не е постоянно и вѣчно. Най-малко—границитъ на разпната и окастрена, но богоизбрана България“...

Така завършва книгата.

Смѣтамъ, че това е най-подходящия завършекъ, който единъ рецензентъ може да намѣри, особено въ днешнитъ дни на напрегнато очакване отъ страна на цѣлия бѣлгарски народъ!..

Иванъ Б. Божковъ.

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТЪ

ХРИСТОФОРЪ КОЛУМБЪ.

(Продължение от брой 102).

Завръщането въ Испания.

За командващ крепостта билъ назначенъ Диего де-Арана, а за представители на Колумба — Педро Гутierrez и Родриго де-Есковеда.

Следъ като далъ необходимитъ нареждания, съвети, напътствия и увѣрения, че скоро ще се завърне, мореплавателя се сбогувалъ сърдечно съ своитъ хора оставащи на брѣга и на 4 януари 1493 год. се отпавилъ съ кораба „Нина“ обратно за Испания.

Следъ два дена, на 6 януари, движейки се на изтокъ, край брѣговетъ на Еспаньола, Колумбъ неочаквано срещналъ кораба „Пинта“, който подходилъ къмъ адмиралския корабъ. Командирътъ на „Пинта“, Мартинъ Аланзо Пинзонъ изказалъ редица неоснователни оправдания за своето двадесетъ дневно отлъчване отъ ескадрата, обаче, въ Колумба останало твърдото убеждение, че Пинзонъ не можалъ да намѣри търсеното злато, за което се отпавилъ самостоятелно и по свой начинъ, основавайки се на разказитъ отъ плененитъ индийци.

Тѣй като се установило, че въ вътрешността на „Нина“ навлиза вода презъ междинитъ на външната обшивка, които следвало да се затулятъ съ калчища и засмолятъ, двата кораба се отбили и закотвили въ близкия заливъ.

Колумбъ, опасявайки се, че командири на корабитъ, двамата братя Пинзоновци таятъ нѣкаква зла умисль противъ него, съ нетърпение очаквалъ скорошната поправка на повредата и, изоставяйки понататъшното изследване брѣговетъ на Еспаньола, побързалъ да се отпави въ открития океанъ, гдето се чувствалъ въ безопасностъ.

На 10 януари, промъквайки се между сжществуващитъ крайбрѣжни плитковини и многобройни малки острови, отново поели дългия и опасенъ пътъ презъ океана за далечната своя родина.

Заредили се дълги и отекчителни дни на еднообразие, „Пинта“, поради повреда на стожера постепенно изоставалъ назадъ, следствие което и „Нина“ билъ принуденъ да намали площта на платната и се движи съ малка скоростъ.

Следъ едномесечно плаване, на 12 февруари се появилъ силенъ вѣтъръ, който предвещавалъ приближаването на буря. На 13 февруари бу-

рята се появила съ пълната си стихийностъ. Въ последующитъ два дена и нощи, корабитъ били принудени да свиятъ съвършено платната и се държатъ съ носа срещу вѣтъра и бушуващото грамадно вълнение. Корабитъ се раздалечили единъ отъ други и изгубили отъ видимостъ. „Пинта“, поради своя повреденъ стожеръ, билъ отнесенъ отъ вѣтъра на северъ. За да отежней и се държи по-добре срещу вълнението, корабътъ „Нина“ билъ принуденъ да напълни много отъ празнитъ бѣчвички съ морска вода.

Чувствайки, че кораба го грози опасностъ отъ потъване, моряцитъ започнали да се молятъ горещо Богу за спасение като обещали, въ случай, че останатъ живи и стѣпятъ на суша, да запалятъ голѣма свещъ въ църквата Света Мария Гвделунска, да изпратятъ нароченъ човѣкъ на поклонение въ Св. Мария Лорентска, намираща се въ полскитъ владения, а сжщо да се изповѣдагъ и пречистятъ въ близката църква Света Богородица.

Въ тия тревожни минути само една мисль не давала мира на великия мореплавателъ, а именно, че съ потъването на „Нина“ свѣта никога не ще узнае за откритието на новитъ земи, тѣй като Колумбъ билъ увѣренъ, че корабътъ „Пинта“ е зече разбитъ отъ вълнението и потъналъ. Затова, безъ знанието на обслугата, той поставилъ тайно въ една праздна бѣчвичка, затворена и засмолена добре, пергаментова хартия съ написанъ на нея краткъ разказъ за колумбовото пътешествие и откритието на неизвестнитъ до тогава нови острови. Бѣчвичката била поставена върху кърмата на кораба така, че при потъването му, да бже отнесена отъ вълнението.

Каква чудна издържливостъ и храбростъ трѣбва да сж притежавали моряцитъ отъ „Нина“; какво хладнокрѣвие, решителностъ и твърдостъ сж проявили тѣ тогава въ неравната си борба съ природнитъ стихии!

Малкиятъ корабъ, съ намалени и разпокжсани платна, билъ подмѣтанъ като тресчица отъ огромнитъ океански вълни. Неговото малко тѣло било заливано непрестанно и скърцало жаловито отъ бѣсния напоръ на воднитъ маси, пропускало вода и безпомощно се люшкало по разпѣненитъ талази. Два дена и две нощи бушувала бурята и застраша-

вала живота на шепата смѣлчаци откъснати отъ свѣта и далечъ отъ своята родина, да се борятъ на животъ и смъртъ всрѣдъ необятнитъ кипнали води на океана.

Най-подиръ, на 15 февруари бурята почнала до утихва и на 16. с. м., съ изгрѣва на слънцето, за обща радостъ на всички, на хоризонта били забелязани очертанията на земя.

Колумбъ се заелъ съ изчисление, посрѣдствомъ лига на изминатия пътъ за опредѣление мѣстонахождението на кораба. Нѣкои отъ моряцитъ сияющи отъ радостъ изказали мнение, че се намиратъ предъ крайбрѣжнитъ скали близо до Лисабонъ, други твърдели, че забелязаната земя е островъ „Мадейра“, а великиятъ мореплавателъ съобщилъ, че това е нѣкой отъ Азорскитъ острови.

Насрещниятъ вѣтъръ продължавалъ да духа и затруднява движението и напредването на кораба. Едва на 17 февруари „Нина“ стигналъ до единъ островъ и потърсилъ удобно мѣсто за закотване обаче, поради насѣжпване на тъмнината, отдалечилъ се и кръстосвалъ въ океана и сугринята на 18 февруари 1493 г. подходилъ и спусналъ благополучно котва въ единъ отъ закрититъ заливи на острова.

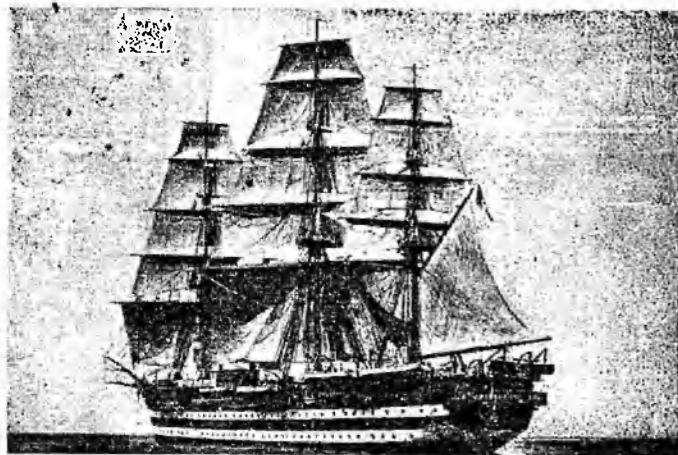
Следъ спущането и изпращането лодка на брѣга, Колумбъ узналъ, че тоза билъ островъ Св. Мария, принадлежащъ къмъ групата Азорски острови, намиращи се подъ владението на Португалия.

Въ изпълнение на даденото обещание презъ време на бурята въ океана, Колумбъ изпратилъ половината отъ своята обслуга на брѣга съ намѣрение, следъ завръщането на моряцитъ да се отпави и той, заедно съ останалата половина за отправяне гореща молитва къмъ Всевишния. Португалцитъ обаче показали своята враждебностъ къмъ испанскитъ моряци. По поводъ на това, въ дневника на Колумба било отбелязано:

„Въ времето, когато изпратенитъ на брѣга моряци бѣха паднали на колене и отправяха благодарствена молитва къмъ Бога за своето спасение отъ бурята, тѣ бѣха нападнати отъ коннитъ и пеши войници на губернатора Хуанъ де-Костанела и взети въ пленъ“.

(Следва).

Куюджуклиевъ.



Съвременен пътроходен учебен корабъ.



Морското на Негово Величество училище край Созополъ.



Съвременен линеевъ корабъ.