

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЬ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

НАРОДЪТ ИМАТЬ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



406. Варна—Градската библиотека.

МОРСКИ ПРЕГЛЕД

ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОХВЪТА И ОБНОВА.

ДЯКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

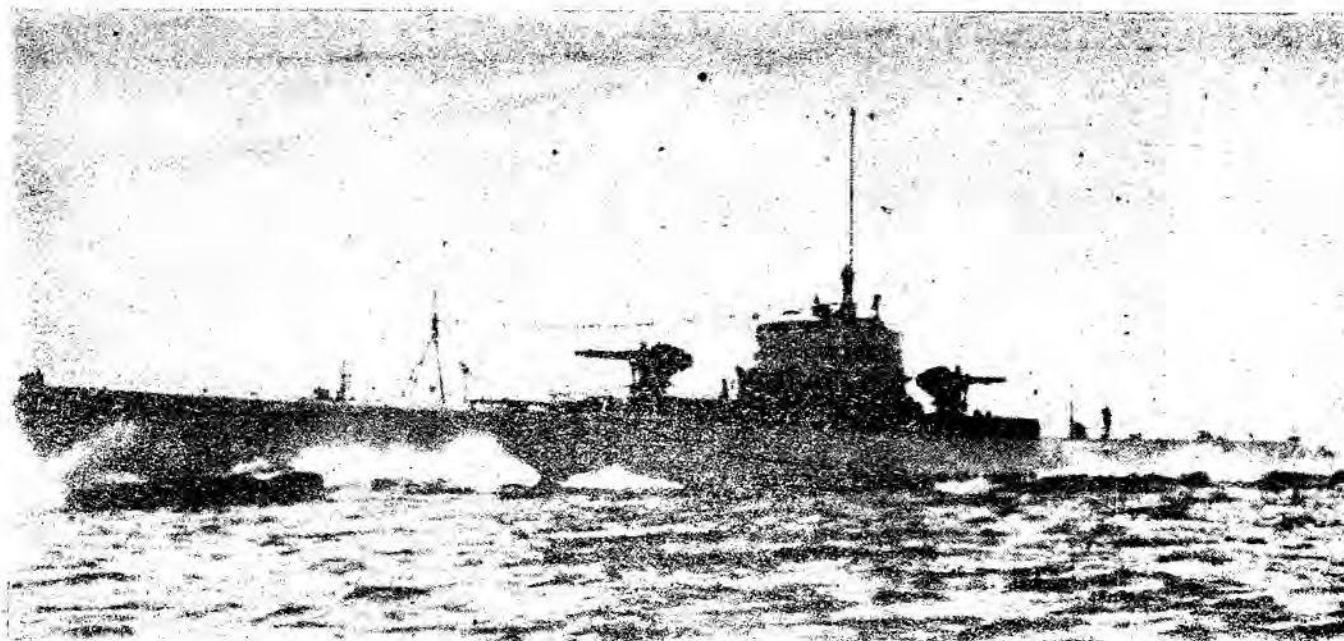
ДЪРЖАВА САМО СЪ АРМИЯ—
ИМА ЕДИНЪ ЮМРУКЪ.
ДЪРЖАВА СЪ АРМИЯ
И ФЛОТЪ—ГИ ИМА ДВА!

Година II.

Варна, 1. мартъ 1936 год.

Брой 36.

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



Американски подводенъ кръстосвачъ „Narwhal”, построенъ въ 1930 год. Има дължина 113 м.; ширина 10·1 м.; газене 4·8 м.; водоизмѣстване 2730 тона; надводна скоростъ 17, подводна 8 мили; въоръженъ е съ 6—53·3 см. торпедни тръби и 2—152 мм. ордия. Притежава районъ на действие 18,000 мили и обслуга 89 души.

МОРЕТО И ДУНАВА СЪ
НЕИЗЧЕРПАЕМИ БОГАТСТВА



ДЪРЖАВА БЕЗЪ МОРЕ,
КЪЩА БЕЗЪ ПРОЗОРЕЦЪ.

ЖАЛЕЙКА

На 16 февруари въ София завърши житеиския си пътъ

Капитанъ Пр. о. з. ГЕОРГИ НИКОЛОВЪ ДАСКАЛОВЪ

Покойния е роденъ въ гр. Варна на 24.III.1875 год. Завършилъ е Тимзенското морско училище въ 1893 год. отъ която година започва офицерската си служба въ бившия Дунавски флотъ, гдето до 1898 год. последователно е заемалъ длъжността младши офицеръ на корабите: „Асенъ“ „Симеонъ Велики“ яхта „Александъръ I“ и „Крумъ“. До 1903 год. заема разни служби въ Черноморския флотъ и учебния кръстосвачъ „Надежда“, чийто командиръ е билъ отъ 15.II.1910 год. до денътъ на уволнението му отъ служба—24.XI.1913 год.

Презъ Свѣтовната война 1915—1918 год. заемалъ служби: комендантъ Ломското пристанище отъ 20.XI.1916 год.; такъвъ на Кюстендженското пристанище; офицеръ за поръчки при щаба 3-а Армия. Уволненъ е въ запаса на армията отъ 1 ноември 1918 год. Въ миръ и на война, покойния е служилъ честно и предано на родния Дунавски и Черноморски флотъ, гдето се е отличавалъ съ своя благъ характеръ и добросъвестностъ.

Миръ на праха му!

Постъпили статии

- 200. Подводници съ малъкъ тонажъ.
- 205. Торпедно въоръжение на подводниците.
- 214. Бързоходните катери въ военниятъ флоти.
- 220. Използване торпедните кораби при блокадата.
- 226. Флотитъ на Япония и Съединените Шати.
- 227. Строежа на новите германски подводници и страхъ, който тъ бѣха създали презъ Свѣтовната война.
- 228. Впечатления отъ С. С. С. Р.
- 229. Когато морето се шегува.
- 230. Бѣлата яхта.
- 231. Действията на руските торпедоносци пресъ Свѣтовната война въ Черно море.
- 232. Действията на нѣмските подводни заградители предъ американските брѣгове.
- 233. Необходимо ли е психологическото изследване за моряците?
- 234. Маскировка на море.
- 235. Торпедното въоръжение на подводниците.
- 236. Обща характеристика на брѣговата отбрана.
- 237. Военни кораби.
- 242. До устието на р. Камчия.

УДОБРЕНИ:

- 228, 232, 234, 237, 242.

НЕУДОБРЕНИ:

- 227, 229.

НА ПРЕЦЕНКА:

- 200, 205, 214, 220, 226, 230, 231, 233, 235, 236.

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 25 февруари 1916 год. сутринта, предъ нашите брѣгове се явили руските изтрѣбители „Лейтенантъ Пущинъ“ и „Живой“, но сѫ се натъкнали на минните ни загради предъ Варненския заливъ вследствие на което „Лейтенантъ Пущинъ“ се е взривилъ на мина и потъналъ на разстояние 10 мили источно отъ рѣката Камчия. Другия изтрѣбителъ „Живой“ спусналъ дветѣ си лодки да спасяватъ давящите се руски моряци, обаче нему се сторило, че е атакуванъ отъ подводнико, поради което изоставилъ спасителната си работа и избѣгалъ навѣтре въ морето. Отъ потъналия изтрѣбителъ сѫ успѣли да се спасятъ само 4 офицери и 11 моряка, които сѫ излѣзли съ две лодки на нашия брѣгъ при Камчия и Евксиноградъ. Както лодките, тѣ и спасените офицери и моряци сѫ били пленени отъ дежурния торпедоносецъ „Летящи“ и Камчийския постъ.

— На 25 февруари 1916 год. сутринта, три наши самолета открили при носъ Калиакра и атакували съ бомби два голѣми транспортни кораба и охранявашите ги седемъ руски изтрѣбителя. Противника получилъ три бомбени попадения и бѣрзо се оттеглилъ задъ хоризонта. Нашите самолети сѫ били обстрѣляни отъ вражеските кораби, но сѫ получили само слаби повреди по крилете.

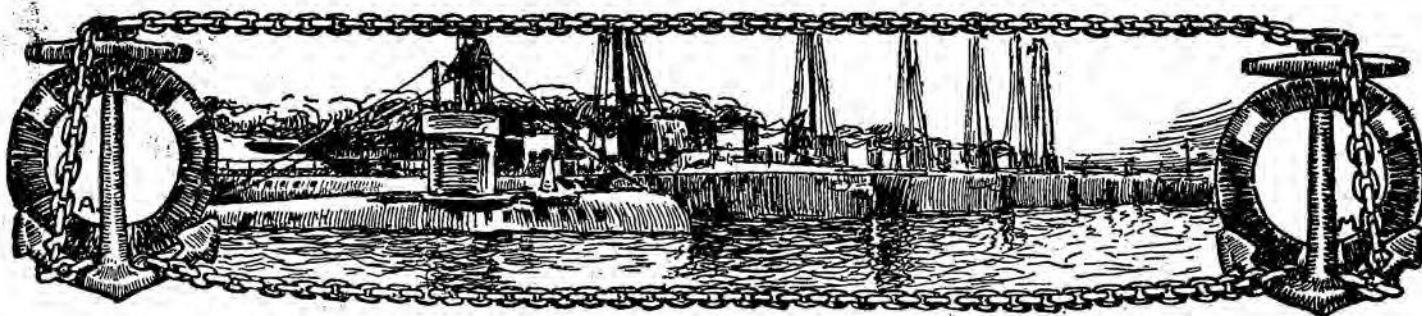
ПОЩА

Редакцията благодаря за следните постъпили дарения:

- | |
|---|
| 1. Г-нъ Никола Брѣснаровъ Варненски и Бургаски телеграфо пощенски инспекторъ сумата 100 лева. |
| 2. Отъ съюза „Морски техникъ“ —Русе сумата 50 лева. |
| 3. Панайотъ Калудовъ хлѣбарь отъ гр. Варна — кв. Аспарухово сумата 50 лева. |
| 4. Михаилъ Георгиевъ отъ гр. Варна — кв. Аспарухово сум. 40 лева. |
| 5. Цанко Чернаевъ отъ гр. Русе сумата 30 лева. |
| 6. Иванъ Георгиевъ Ивановъ отъ с. Рѣхово Русенско сумата 20 лева. |
| 7. Христо Ив. Къмюрджиевъ отъ гр. Варна сумата 15 лева. |
| 8. Найденъ Ст. Памукчиевъ отъ гр. Ловечъ сумата 10 лева. |
- Изплатени чрезъ съюза „Морски Техникъ“:
- | |
|---|
| 1. Добри Йотовъ отъ гр. Казанлъкъ сумата 20 лева. |
| 2. Георги Ангеловъ отъ гр. Казанлъкъ сумата 20 лева. |
| 3. Петъръ х. Еневъ отъ гр. Търговище сумата 20 лева. |
| 4. Велчо Димитровъ отъ гр. Търговище сумата 20 лева. |
| 5. Йорданъ Шиваровъ отъ гр. Търговище сумата 20 лева. |
| 6. Сава Минчевъ отъ гр. Търговище сумата 20 лева. |
| 7. Георги Маневъ отъ София сумата 20 лева. |
| 8. Георги Дандановъ отъ София сумата 20 лева. |
| 9. Христо Кършовски отъ София сумата 20 лева. |

(Следва)

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ



ЕДИНЪ ЗАВЕТЬ

Единъ заветъ, написанъ въ избликъ на духовна твърдостъ отъ светия атонски монахъ, заветъ, създаденъ подъ блѣдата трептяща свѣтлина на килийното канлило, пробуди стремежа на потиснатото отъ двойно робство българско племе къмъ осъзнаване здравата българска народностъ, опознаване отечествената история, силата и славата на българскитѣ царе.

Искрата хвърлена отъ светия старецъ подбодри душитѣ на българскитѣ синове, издигна високо главитѣ, създаде борци съ мощнъ духъ, разпали огъня на родолюбието, посочи идеала и стремежа на българския народъ за сговорчивостъ, духовна и политическа независимостъ.

Единъ заветъ, оставенъ отъ нашитѣ деди и написанъ съ кръвта на хилядитѣ достойни синове на родната земя, пожертвували живота си за извоюване нейната духовна и политическа цѣлостъ, издигна гранитната скала при

Шипка, създаде мощнъ духъ и несломимата твърдостъ на шепата борци—опълченци, които съ своята храбростъ и упоритостъ допринесоха за изгрѣване политическата свобода на Третото българско царство

На 19 февруари 1878 г. се осъществи заветъ на българското племе, завещанъ отъ народните труженици — изгрѣзората на Санъ-Стефанска България.

На тая паметна дата Свѣта призна нова България за независима държава въ предѣлитѣ на нейнитѣ естествени граници — Дунава, Черно и Бѣло морета до Шаръ планина.

Обаче, презъ лѣтото на сѫщата година, политиката на Европа, ржководена отъ принципа всѣкога да се държи славянството далечъ отъ брѣговете на свободните морета, създава неправдата въ Берлинъ, която разпокъжса Родината и хвърли часъти отъ българската земя въ ново робство.

Всѣка година, когато

тържествено празнуваме денътъ на освобождението, не можемъ да не си спомнимъ съ тѣга за нѣкогашната Санъ-Стефанска България, сѫществуването на която никога не щеше да хвърли българския народъ въ изтрѣбителнѣ войни, защото не щеше да има поробени български земи, които да наложатъ необходимостта отъ тѣхното освобождение. Българския народъ би се отдалъ на миренъ и упоритъ трудъ за вѫтрешно заздравяване, просвѣта и културенъ на предѣкъ.

И всѣкога, когато ще се чествува денътъ на освобождението, единъ заветъ, единъ свещенъ заветъ, оставенъ отъ хилядитѣ борци за освобождението на българската земя, ще блѣсти съ своята яркостъ и ще показва пѫтя къмъ естествениятъ излазъ къмъ Бѣло море и идеала на българския народъ за осъществяване на Санъ-Стефанска България.

Тържественото погребение на загиналите предъ нашите бръгове германски моряци отъ подводникъ „УБ 45“.

На 6 ноември 1916 год. нѣмския подводникъ „УБ 45“ замѣстяйки нашиятъ № 18 въ бойно плаване, напуснала пристанището Евксиноградъ и презъ северния проходъ на минното заграждане въ Варненскиятъ заливъ се отправилъ за действие въ открито море. Достигайки обаче, линията на „Дългия пѣсъкъ“ подводника неочеквано се натъкнала на поставената отъ руски минопоставачъ заградна мина и отъ взрива моментално потънала. Намиращитъ се на горната палуба моряци (подводникът плавувалъ въ надводно състояние), макаръ и ранени били спасени отъ спасителните лодки на торпедоносецъ „Строфи“ който предвождалъ подводника презъ прохода на минното заграждане.

Останалите 13 души отъ обслужата на подводника, затворени между желѣзниятъ му стени, намѣрили мъчителната си смърть на морското дъно.

И сега, приблизително двадесетъ години отъ това събитие, тлѣнните останки на тия доблестни синове на нашата бивша съюзница, съ грамадните и не посилни усилия, постоянно и настойчивостъ на българския морякъ, сѫ извадени отъ морските дѣлби и погребани съ подобающа тържественостъ.

На 26 февруари н. г. се отдаде последна и заслужена почтъ на загиналите въ бранъ на нашите бръгове германски моряци отъ „УБ 45“.

Никога Варна не е устройвала подобно, непринудено импозантно погребално шедствие. Никое събитие не е събиравало толкова много народъ който, задръстилъ улиците, надвесенъ отъ балконите и прозорците, изкачилъ се дори и по покривите на сградите е застаналъ благовѣйно, свалилъ шапка и навель смилено глава, отдава последна почтъ на геройтъ, които дадоха живота си за защитата града отъ вражески действия. Магазините сѫ затворени, рулетките спуснати, а по домовете и учрежденията сѫ издигнати траурни знамена.

Надъ една отъ сградите на пристанищната работилница, кѫдето лежатъ въ 13 ковчега тлѣнните останки на загиналите се разявватъ разнобагренни флагчета, българското и германското народно знаме. Въ една обширна зала е построенъ специаленъ аналой, обкиченъ съ българския трицветъ, германски знамена и зеленина. Въ аналоя сложени върху пъстроцветенъ килимъ сѫ наредени 13 ковчега, направени отъ массивно брѣсто въ цвѣтъ. Надъ капацитѣ на всѣки единъ е гравирана бронзова котва, а на лицевата частъ — лавровъ вѣнецъ. Ковчезите сѫ покрити съ българско и германско възично — морско знаме.

Надъ срѣдата на аналоя хвърля обилна светлина полюлей, представляваща многогорожна котва съ кърмило. Отъ дветѣ страни на аналоя сѫ застанали като гранитни статуи по двама моряци, почетни часови.

Къмъ 10 часа започна траурната церемония. Предъ аналоя сѫ застанали българскиятъ военни и граждански официални власти, германскиятъ представители, обслужата на намиращия се въ Варненското пристанище нѣмски корабъ „Раймондъ“ начело съ своя командантъ и корабното знаме обвито въ трауренъ крепъ. Команданта на кораба е бившъ морски офицеръ отъ германския флотъ командиръ на първия търговски подводникъ „Дойчландъ“, който презъ свѣтовната война за пръвъ пътъ въ историята премина Атлантически океанъ и стигна бръговете на Америка. Въпрѣки силното следене и охрана отъ английските пристанища подводника успѣ да завѣрши търговската си мисия и да се завѣрне невредимъ въ Германия.

Всички съ нѣско сведения глави, мълчиливо се прекланятъ предъ останките на скъпите покойници. Дълбока молитвена тишина тежи надъ опечаленото събрание. Всрѣдъ тая траурно-тържествена обстановка прокънява развалнувания гласъ на началника на флота на Него Величество К-нъ Гр. Сава Ивановъ, който произнесе речь, която помѣстваме на друго място въ весника.

Речта бѣ преведена на нѣмски. Тя бѣ изслушана съ голѣмо внимание отъ всички.

Следъ речта отъ началника на флота се отслужи кратко молебствие отъ евангелския пастиръ, а хорътъ „Морски звуци“ изпя тържественно „Коль Славень“.

Траурното шедствие тръгва въ следния редъ: Мичманъ I р. Райновъ, който на черна кадифяна възглавница носи 3 ордена за храбростъ, кичащи преди 20 години гърдите на загиналите; следватъ 19 вѣнци отъ живи цвѣти, между които личатъ: тоzi на Н. В. Царя, германското правителство, българското правителство, българската армия, флота, германското консулство, германската колония, областния директоръ, Варненската община и др. Следва пастирътъ молитвенно скръстъ ръце, задължатъ при шпалиръ отъ моряци съ оржие и натъкнати ножове, наредени въ две редици, следватъ ковчезите съ тлѣнните останки на геройтъ, носени отъ по двама души съответно чина на загиналия, кондуктори, корабници или моряци отъ флота.

Следъ ковчезите въ шрофи реди-

ци пристигатъ бавно подъ такта на траурния маршъ: представителътъ на Н. В. Царя, флигелъ адютанта Капитанъ I р. Вариклечковъ, Началника на Варненския гарнизонъ Генералъ Поповъ, германския воененъ атѣше генералъ Фридеричи, началника на флота капитанъ I р. Сава Ивановъ, Епископъ Андрей, германския консулъ, областния директоръ Б. Казанлиевъ, Кмета на Варна инж. Мустаковъ, офицерите отъ гарнизона, запасните офицери, обслужата на нѣмския корабъ „Раймондъ“, германската колония, шефовете на дѣржавните и общински учреждения, видни общественици, варненски граждани и др.

Следватъ 3 почетни роти отъ флота и 3 отъ 8-а дружина съ бойното си знаме.

Отъ дветѣ страни на улиците презъ които минава траурното шедствие е застанала въ шпалиръ учащата младежъ съ свалени шапки и дѣлбоко съдѣни чела предъ останките на загиналите храбърци.

Мнозина, жени и граждани не могатъ да спратъ сълзите отъ умиление и бѣршатъ очите съ кърпички.

Предъ евангелските гробища ковчезите отново се нареждатъ на специално направена и обкичена съ цвѣти платформа. Подъ звуките на бойни маршове, ротите минаватъ съ бодра стѣжка церемониаленъ маршъ и отдаватъ последна почтъ на геройски загиналите германски моряци.

Предъ общата брадска могила, се произнасятъ трогателни речи и полагатъ вѣнци.

При спущане ковчезите въ общия гробъ, строените въ района на гробищата войски взеха за почестъ, а музиките свиреха, така популярната и съдѣржателна германска пѣсъ „азъ имахъ единъ боенъ другаръ“.

Надъ общия гробъ се разнесе ехото на дадения трикратенъ пушеченъ залпъ и три топовни салюта.

Черната земя прибра тлѣнните останки на трагично загиналите храбърци отъ подводника „УБ 45“, достойно изпълнили своя свещенъ дѣлътъ къмъ Родината.

Далечъ отъ свои близки и сънайдорници, костите на тия славни германски моряци, които рамо до рамо съ своите бивши бойни другари българи поведоха люта бранъ за защита общите интереси ще лежатъ на близъкъ брѣгъ, за който тѣ преди двадесетъ години съ себетрицание дадоха живота си.

Миръ на праха имъ! Тихиятъ шепотъ на черноморските вълни вѣчно ще приглисва бойната пѣсъ за геройските подвиги и вѣчна слава на моряците отъ „УБ 45“.

Речта на началникъ флота на Негово Величество Капитанъ I р. Сава Ивановъ при вдигане тлѣннитѣ останки на загиналите моряци отъ „УБ 45“.

Господинъ генералъ опечалено свѣрение

Презъ време на Свѣтовната война при отбраната на нашиятъ Черноморски брѣгъ взеха деятелино участие и нѣколко германски подводници, базиращи се най-често на Варненското пристанище и респективно въ пристанището Евксиноградъ.

Почти преди 20 години, на 6.XI. 1916 година, трѣбаше да замине въ бойно плаване българския подводникъ „№ 18“, но поради допълнително нареџдане, изпълнението на предстоящата му задача бѣше възложено на германскиятъ подводникъ „УБ—45“, намиращъ се въ този моментъ въ Евксиноградското пристанище. Германскиятъ подводникъ бѣше построенъ въ началото на Свѣтовната война въ гр. Щетинъ—Германия. При една дължина около 37 метра, широчина 4 и пол. метра и височина отъ гръбнака му до горния край на кулата—6 метра, той имаше водоизмѣстване въ подводно състояние 280 тона. Подводника се командваше отъ капитанъ-лейтенантъ Карль Палисъ. Останалата обслуга на подводника се състоеше отъ 18 души, а именно:

Запасенъ лейтенантъ Фридрихъ Шутъ; инженеръ-механикъ Фридрихъ Щайнмюллеръ, старши машинистъ Вилхелмъ Кьолеръ; корабникъ Хансъ Йостъ; машинистъ Германъ Тимъ; машинистъ Вилхелмъ Зайдель; машинистъ Фридрихъ Халкеръ; машинистъ Августъ Калзенъ; кандидатъ-машинистъ Рудолфъ Бекеръ; старши морякъ Пауль Кирштенъ; старши огњаръ Георгъ Шуте; морякъ Отто Бремеръ; морякъ Джони Шахтъ; запасенъ морякъ Карль Шанце; радиотелеграфистъ Фердинандъ Брокхофъ; огњаръ Адамъ Фарпауфъ; огњаръ Францъ Фиркъ, огњаръ Лео Фрайшарферъ.

На 6 ноември 1916 год. въ 14 часа и 30 мин. германския подводникъ „УБ 45“ отблъсна отъ кея на

Евксиноградското пристанище за да изпълни възложената му задача. До като мине презъ северниятъ проходъ на Варненското минно заграждане, подводникътъ се пилотираше отъ нашия торпедоносецъ „Строги“. И двата съюзнически кораба, насочвайки се на северо-изтокъ отъ Евксиноградското пристанище, не подозираха, че въ предшестващата ноќь неприятелски руски минъ заградителъ бѣше успѣлъ да постави заградни мини тѣкмо въ северния проходъ на нашето минно заграждане. Подводникътъ се движеше задъ торпедоносецъ „Строги“ въ надводно състояние. Следъ едночасовъ ходъ, въ 15 ч. и 30 м., когато подводника се намираше въ граверъ на мястността „Дългия пътъ“ (Узунъ-кумъ)—на около 2 км. отъ брѣга, той, като по-дълбоко газещъ отъ торпедоносца, насочи на една руска мина и се взрива въ областта между командната кула и моторното отдѣление, приблизително на една трета отъ кърмата му. Отъ силния взривъ подводникътъ бѣ напълно разрушенъ и почти моментално потъна въ водата. Една част отъ обслугата на подводника, която въ момента на взрива се намираше на палубата му, макаръ и по-леко или по-тежко ранена, се хвърли въ морето и въ последствие биде спасена отъ спуснатитѣ лодки отъ торпедоносецъ „Строги“. Спасени бѣха:

Запасния лейтенантъ Фридрихъ Шутъ — леко раненъ; инженеръ-механикъ Фридрихъ Шайнмюллеръ — тежко раненъ; корабникъ Хансъ Йостъ — леко раненъ; моряка Отто Бременъ — тежко раненъ и запасенъ.

Подводникътъ е най-вѣрния стражъ на отечествените води и най-сигуренъ защитникъ на родните брѣгове.

ния морякъ Карль Шанце — тежко раненъ.

Следъ нѣколко дни единъ отъ тежко раненитѣ почина въ Варненската болница.

Две седмици следъ този печаленъ епизодъ, на повърхността на водата подъ брѣга на 24 см. брѣгова батарея бѣше намѣренъ трупа на загиналия при взрива командиръ на подводника „УБ 45“, капитанъ-лейтенантъ Карль Палисъ, който бѣше погребанъ въ Варненските гробища съ подобающи при случаи военни почести.

Останалите 13 души германски моряци отъ подводника останаха затворени въ дветѣ части на потъналия подводникъ, чито желѣзни стени имъ послужиха за временни ковчези.

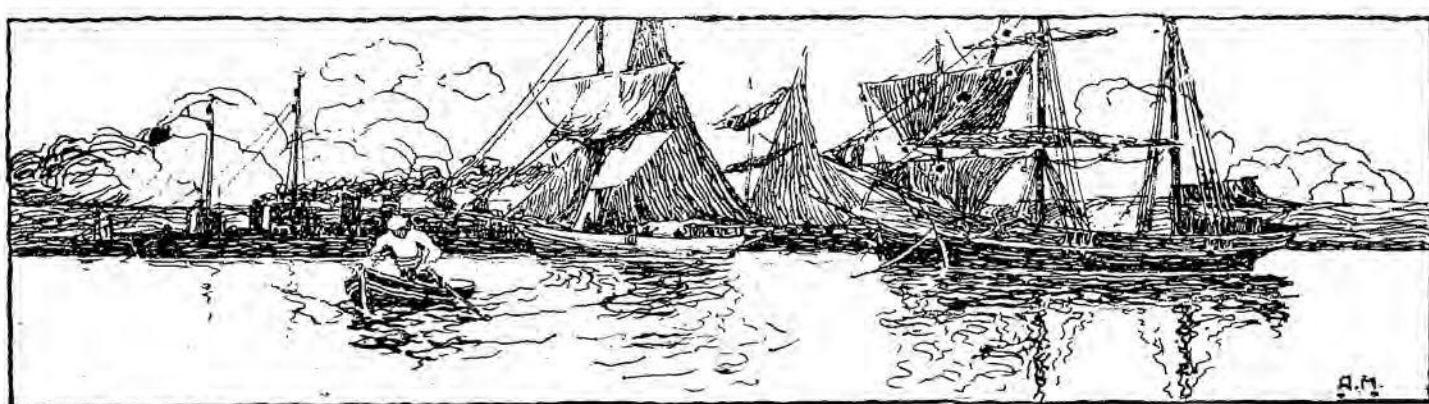
Сега тукъ, предъ насъ, лежатъ останките на:

Старши машинистъ Вилхелмъ Кьолеръ, машиниста Херманъ Тимъ, машиниста Вилхелмъ Зайдель, машиниста Фридрихъ Хилкеръ, машиниста Августъ Калзенъ, кандидатъ машиниста Рудолфъ Бекеръ, старши морякъ Пауль Кирштенъ, старши огњаръ Георгъ Шуте, морякъ Джони Шахтъ, радиотелеграфистъ Фердинандъ Брокхофъ, огњаръ Адамъ Фарпауфъ, огњаръ Францъ Фиркъ и огњаръ Лео Фрайшарферъ.

На загиналите славни герои германски моряци защищавали рамо до рамо съ насъ презъ време на Свѣтовната война българския Черноморски брѣгъ, отъ флота на Негово Величество поднасямъ този скроменъ вѣнецъ — изразъ на нашата дѣлбока почитъ и признателностъ.

Нека се преклонимъ предъ скъпите останки на нашите съюзни герои и ревностни бранители на Черноморските ни брѣгове.

Вѣчна имъ и свѣтла память!





ВЕЛИКО МОРСКА ИСТОРИЯ

Действията на нѣмските подводници предъ американския брѣгове.

Тия действия сѫ незначителни, обаче характерътъ имъ и резултатътъ които последвѣха, заслужаватъ да бѫдатъ разгледани.

Възможностъта за достигане американския брѣгове съ подводникъ е била осъществена едва презъ есента на 1916 год., съ отиването на подводния кръстосачъ „У 53“ (720 тоненъ) въ Нюпорть. Кајо преминалъ разстоянието отъ 6,500 мили безъ да допълва запаситъ си отъ гориво, храна и оржжие, подводникътъ достигналъ тамъ на 7.X. 1916 год., предаль единъ пощенски пакетъ и следъ престой отъ 3 часа напусналъ веднага пристанището. На следниятъ денъ при фара Nantucket, подводника срешиналъ и потопилъ съ торпеда бъ търговски корабъ.

Нѣмското върховно морско командване, преценило, че действията на подводниците около американския брѣгове, поради твърде голѣмите преходи за отиване и връщане ще датътъ слаби резултати, затова преустановило изпращането имъ.

Въздържането отъ тия действия било наложено още и отъ избѣгване възможността да се предизвика Америка, която въ началото на Свѣтовната война бѣше неутрална.

Съ намѣсането обаче на Америка въ войната, на европейския воененъ театръ се изпращаха леки морски сили поради което, американското крайбрѣжие остана безъ достатъчна охрана и създаде възможност за действие отъ германските подводници, които достигаха своята пълна сила презъ 1918 год.

За действия край американския брѣгове били изпращани подводници съ голѣмъ районъ на действие, които, поради невъзможността да се държатъ дълго около брѣговете действали само по птищата на американския конвой и се доближавали до брѣговете само за поставяне на минни загради. За поставянето на последните били изпратени всичко осемъ подводници. Отъ тѣхъ два не могли да поставятъ мини, защото една се повредилъ, а другия бѣль служебно върнатъ отъ птия; Подводникъ „У 156“ сполучилъ да постави своите мини, обаче не се завръналъ въ Отечеството. Сполучливо завръшили операцията само подводниците: „У 117“, „У 151“, „У 152“ и „У 155“.

Поставените минни загради били прѣснати на голѣми разстояния между Ню-Йоркъ и носъ Хатерасъ, на групи отъ по 5—10 мини, съ

отстояние една отъ друга 100 метра до половинъ миля. Най-голѣмата минна заграда, състояща се отъ 14 мини била поставена предъ Халифаксъ въ Нова Скоция. Всички минни заграждания сѫ били поставени близко до брѣга въ най-оживените мѣста, предимно крѣстопътъ и на дълбочина подъ 40 метра. Заграждането предъ Халифаксъ било скоро открито и почистено. На останалиятъ минни загради се взривали и потънали много търговски и транспортни кораби, а сѫщо и единъ брониранъ кръстосачъ.

Добре организираната американска информационна служба чрезъ радиогониометрия опредѣляла пътя, а сигурния и добре уреденъ шпионажъ - назначението на подводниците, като ценниятъ сведения за тѣхъ своевременно били съобщавани на американското адмиралтейство, което отъ своя страна вземало необходимите навременни мѣри.

Борбата на американския флотъ срещу действията на нѣмските подводници, въпрѣки поуките отъ взетите английски противоподводни мѣри, не била добре устроена.

Американците посрѣдствомъ изтрѣбители, шасьори, подводници и самолети организирали надеждно охранение на американския брѣгове. Птищата на търговските кораби били почти опредѣлени, а охраната на конвойтѣ добре организирана. На застрашените мѣста сѫ били поставени отбранителни минни загради.

За отбрана обаче отъ неприятелските заградни мини, разполагащи срѣдствата се оказали съвършенно недостатъчни. Чувствува се липсата на миночистачи и на кораби, които биха могли да се приспособятъ за такива. За целта били мобилизираны различни типове рибарски корабчета, които били съоръжени и снабдени съ необходимите миночистачни прибори, но и тѣхното число се окказало недостатъчно.

По цѣлия източъ брѣгъ на Америка, дълъгъ 800 мили, американците притежавали всичко 69 миночистача съ които едва успѣвали да провѣряватъ и почистватъ входовете и изходите отъ пристанищата.

При това състояние на миночистачното дѣло не могли да се очакватъ и значителни резултати. Само минното заграждение предъ Халифаксъ било навреме открито и веднага почистено. Останалиятъ минни загради сѫ били откри вани едва

следъ взриваването на нѣколко кораба. Дори така открыти, тѣ оставали за дълго непочистени и опасни за корабоплаването. На една минна заграда отъ 5 мини се натъкнала единъ миночистачъ, а следъ него се взривава и потъва единъ търговски корабъ. Едва следъ 6—7 дена заградата била почистена и то следъ потъването на още единъ корабъ.

Загубите причинени отъ действията на нѣмските подводници по американски брѣгове сѫ следните:

Потопени съ артилерия 13 кораба съ общо водоизмѣстване 22,100 тона. Потопени съ експлозиви 58 кораба съ общо водоизмѣстване 41,300 тона. Потопени съ торпеда 12 кораба съ общо водоизмѣстване 56,000 тона. Потопени отъ заградни мини 6 кораба съ общо водоизмѣстване 26,900 тона.

Сѫдѣйки по величината на тонажа потопени кораби, очевидно е, че най-результативно оржжие е торпедото. Резултатите отъ действията на артилерията сѫ по слаби отъ тия на заградните мини, защото участващите въ тия операции подводници сѫ имали малка скорост и не сѫ могли да употребяватъ успѣшно артилерията си. Заградните мини сѫ причинили 15% отъ общите загуби. На тѣхъ се натъкнала и бѣль потопенъ и единствения воененъ корабъ, бронирания кръстосачъ „San Diego“ съ водоизмѣстване 15,400 тона.

Въпрѣки малките резултати, мините сѫ били единствено срѣдство, което държало американците на щрекъ, създаващо голѣми грижи дори и въ области, въ които нѣмски подводници никакъ не сѫ крѣстосвали.

Общо взето, минната и подводна война по американското крайбрѣжие е водена съ умение и храброст отъ нѣмските подводници. Слабите и страни сѫ тамъ, че загражденията се поставяха между Ню-Йоркъ и носъ Хатерасъ, много на югъ. Резултатите биха били много по голѣми, ако се поставяха на изтокъ отъ Ню-Йоркъ и предъ Бостонъ, пристанище, отъ което тръгватъ най-много конвои и военни транспорти.

Войната по американското крайбрѣжие, водена отъ нѣмските подводници, ясно показва способността на подводните заградители и можемъ да сме сигурни, че въ коя да е бѫдеща война, подводниците и заградните мини ще изиграватъ своята роля дори и отвъдъ океана

П. Миларовъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

КОНГРЕСА НА СЪЮЗА „МОРСКИ ТЕХНИКЪ“.

На 16 и 17 февруари въ София се състоя конгреса на възпитаниците от морските специални школи при бившия флотъ на Негово Величество.

При добра организация, редъ и дисциплина, конгреса успѣ да завърши своята дѣлова работа въ два дена.

Първиятъ денъ бѣ посветенъ на загиналите въ бранъ за Родината храбри български войници, моряци и възпитаници на морските специални школи.

Съ благосклонното съдействие на Началника Софийския гарнизонъ г. Ген. Златановъ, който даде на разположение военната музика и при близкото участие на сродните организации се устрои поклонение на гроба на „Незнайния войнъ“.

Бойко, въ стройни редици и твърда стъпка, съ развѣто морско—синьо съюзно знаме, по-вече отъ 300 души възпитаници се отправиха къмъ гроба на „Незнайния войнъ“, където имаше строена почетна рота отъ 6-а пех. търновска дружина.

Подъ звуците на „коль славенъ“, всички присъствуващи паднаха на колене и смиренно наведоха глави за почитане скъплата памет на героите—светци. Почетната рота въ тия тържественни минути взе за почестъ. Съ кратко и вдъхновено слово, председателя на конгреса, Щерю Тодиновъ, подчертала подвига на храбрците, сложили живота си за славата и величието на Родината, като положи отъ името на възпитаниците голѣмъ вѣнецъ отъ живи цветя.

На връщане шествието се спрѣ предъ паметника на Василь Левски, апостолът на нашата свобода, къдeto се присъедини къмъ чествуването, което Отечеството устройваше на своя велики синъ, въ деня на годишнината отъ смъртта му.

Въ 12'30 ч. по радио „София“ отъ името на съюза говори почетниятъ председателъ, бившия доблестенъ офицеръ отъ флота—г. капитанъ I р. о. з. Д. Добревъ, на тема: „Отбрана на брѣговетъ“.—Съ веществата на специалистъ той изнесе проблемътъ за отбраната на брѣговетъни, като нераздѣлна частъ отъ общата отбрана на страната и изтъкна необходимостта отъ създаването на малъкъ и дееспособенъ флотъ за успѣшната и ефикасна отбрана на Отечеството.

На вечерята устроена същия денъ, освенъ поканените официални лица присъствуваха: г. капитанъ I р. о. з. Добревъ, полковникъ о. з. Сирмановъ, Капитанъ II р. о. з. Георги Куповъ, Майоръ Стойчевъ и др.

г. Капитанъ I р. о. з. Добревъ следъ кратко пламенно слово вдигна чашата за здравето и дълголѣтието на първия български морякъ Негово Величество Царь Борисъ III. Залата екнѣ въ мощно и нестихващо моряшко „ура“.

Държаха се тостове за преуспѣването и издигането на българския флотъ, който да разнеса плодовете на българската земя и българския трудъ по всички свѣтовни страни.

На г. капитанъ Добрева, който презъ Балканската война, като началникъ на отрядъ поведе торпедоносците къмъ атака на врага; и на капитанъ II р. Георги Куповъ, славния командиръ на торпедоносецъ „Дръзки“, чието торпедо срази турския кръстосвачъ „Хамидие“ се направиха възторжени овации.

Следния денъ бѣ дѣлови за конгреса, и завърши съ вземането на целесъобразни решения, резолюции и пожелания за неуморна и ползотворна работа за успѣха на техническото дѣло и възхода на страната.

До началникъ флота на Негово Величество бѣ изпратена следната резолюция:

Осмия конгресъ на възпитаниците отъ морските специални школи при повѣрения Ви флотъ, изпраща Вамъ и на всички чинове отъ флота горещи чувства и администрация на почитъ, заявявайки, че сѫ готови всѣкога и съ всички сили и срѣдства да ратуватъ за засилване и развитие на родния флотъ.

Конгресътъ намира, че е крайно необходимо създаването на мощно национално движение за приобщаване българския народъ къмъ идеята за използване всички блага, които морето и Дунава така обилно даватъ. Конгресътъ моли, подъ покровителството и съдействието на флота да се създаде, частъ по скоро отъ съществуващите, свързани съ морето организации: Б. Н. М. Сговоръ. Съюза на моряците, Съюза на възпитаниците на Морското Машинно училище и Съюза „Морски техникъ“, Национална морска лига, която да ратува главно за създаване на мощнъ воененъ и търговски флотъ, необходими за осигуряване благodenствието и сигурността на Отечеството. М.

ПРОТИВОТРУСОВЪ МЕТАЛЬ ВЪ КОРАБОСТРОЕНИЕТО.

Идеята за инсталиране корабните машини по начинъ, щото трусовете, получени отъ тѣхното работене да останатъ локализирани и не се предаватъ по корабните скрепления, занимава отдавна корабостроителитѣ.

Тъзи проблема, следъ удачните опити направени напоследъкъ съ гумата, по настоящемъ може да се счита за разрешена.

Резултатитѣ отъ направените изследвания за свързване металъ съ гумата показваха голѣмото преимущество на последната предъ другите шумопоглащащи срѣдства.

Изнамѣрениятъ противотрусовъ металъ е ново трусо—и шумопоглащащо устройство, състоящо се отъ широкъ блокъ направенъ отъ гума, който се поставя между две метални площи. Последниятъ служатъ изключително за свързване на противотрусовия металъ съ машината.

По тоя начинъ, чрезъ липсата на всѣкакво металлическо съприкоснение, между машината и борта на кораба, се отстранява предаването на трусовете и шума.

Чрезъ нагласяване на обема, формата и твърдостта на гумената подложка, противотрусовия металъ може да се приспособи за различни видове и голѣмини машини.

Въ корабостроенето противотрусовия металъ се употребява главно въ две конструктивни форми: като кръгли, респективно жглови подложки, които се поставятъ подъ машината въ съответна голѣмина и количество; и като цѣли подложки, които се поставятъ непрекъснато по цѣлата дължина на машинната основа.

Всички спомагателни машини на кораба: динамомашини, помпи и копресори, освѣтителни и пр. могатъ да бѫдатъ съоръжени съ противотрусовъ металъ.

Чувствителните измѣрителни прибори се поставятъ на специално направени за целта гумени подложки или закачалки.

Противотрусовия металъ намира широко приложение въ съвременното корабостроене, предпазва отъ повреда много нежни прибори и апарати отъ трусовете, получени отъ работене на корабните машини, като осигурява тихо и спокойно плаване на плавници.

Габровски.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ ОТЪ С. С. С. Р.

Въ френското списание „Море и колонии“ сж помѣстени впечатленията на Едмондъ Делажъ отъ посещенията мусъ кораба „De Grasse“ нѣкои руски пристанища, извадки отъ които впечатления накрадко излагаме:

„Всичко въ С. С. С. Р. бѣше нѣкакъ особено и още съ приближаването на руския брѣгъ се показва извѣнредно сурово и грубо. Когато „De Grasse“ рано зараньта се показва предъ пристанището на Одеса, изведнѣжъ, като че ли отъ невиделица изкочи бѣроходенъ ведеть (особенъ типъ корабъ, въоръженъ и стъкменъ за полицейска служба), който съ голѣма скоростъ се приближи и залепи до стената на „De Grasse“. Ведета бѣ добре въоръженъ и препълненъ съ обшири съ червени звезди и обути въ ботуши полици, преласани съ пистолети и придружени отъ пристанищния лѣкаръ и пилота.

Направи ни особенно впечатление доктора, който не се шегуваше и извѣрши много щателенъ прегледъ на кораба. Когато минаваше предъ кухнитѣ и когато нашите марсилци го гледаха безъ нѣкаква зла умисъль, но и безъ да му окажатъ каквото и да било особено уважение; той се спря при тѣхъ, показва бѣзо обшити си съ галуни ржави и поиска да му отдадатъ честь. Освенъ това, пистолета на командаста бѣше иззетъ, а корабниятъ радиоапаратъ запечатанъ.

Въ тѣзи руски пристанища изглежда да царува най-груба и строга дисциплина. Безброй митнически стражари пазѣха околностите на пристанището. Излизането отъ кораба бѣше строго провѣрявано и възможно само съ паспорти.

Особено впечатление ми направиха руските кораби, на които вече не можехме да се симѣмъ. Посетихъ крайбрѣженъ корабъ въ пристанището на Батумъ, който всѣки две седмици заминава отъ Одеса за всички градове разположени по източнитѣ брѣгове на Черно-Море. Почти напълно новъ, излѣзъ преди две или или три години отъ корабостроителниците на Ленинградъ, кораба имаше водоизмѣстване около 4,000 тона. Вътрешното му разпределение бѣ много добре направено, но нѣщо странно за комунистическата партия—строго ограничено на три класи: първа, крайно изящна, обичена съ всичките тѣнкости на западноевропейските кораби отъ този класъ; втора, доста сносна; и трета, кѫдето липсва всѣкакво удобство и чистота. Когато изказахме очудваче отъ тази разлика въ удобството и лукса, коменданта, който, впрочемъ разпо-

лагаше съ една великолепна кабина съ баня, никакъ не се трогна и напълно естествено обясни, че първата класа била запазена за висши чиновници, главни инженери, офицери отъ армията и флота съ семействата си, и не-вътретата били настанивани „проститѣ хора“.

Бѣше ли тогава необходимо, ще се запита всѣки, да се прави една такава революция за да се върнемъ отново къмъ старото положеніе?

Моряците по всичко изглежда; че ги държатъ извѣнредно строго, въпрѣки присѫтствието на единъ политически комисаръ, който не се мѣси въ работата на техническия командантъ (морякъ), а следи само за дисциплината".

Паскалевъ.

УСИЛВАНЕ ОХРАНАТА НА ПАНАМСКИЯ КАНАЛЪ.

Константирано е напоследъкъ усилване шпионажа около Панамския каналъ. Чуждото население около канала, най-вече японското, постоянно се увеличава. По поводъ това, американската преса отбелязва следното:

65% отъ японците, живѣщи въ околността на Панамския каналъ, видимо нѣматъ срѣдства за сѫществуване. Тѣ притежаватъ, обаче, брѣснарски салони, но не подстригватъ; иматъ работилници за бѣльо, но такова не продаватъ; държатъ ресторантъ, но нѣматъ клиенти.

Голѣма част отъ тѣхъ сж рибари, отиватъ съ малки корабчета или лодки къмъ срѣдата на канала и околността да „ловятъ риба“ съ стоманени вѣженца, които вмѣсто вѣдици иматъ оловни тежести—очевидно е, че измѣрватъ дѣлбочините на канала.

Американското правителство, застрижено отъ това обстоятелство, е решило напоследъкъ да увеличи срѣдствата за наблюдение и охрана на канала. Гарнизона при Панамския каналъ е билъ увеличенъ отъ 8 на 23 хиляди души, разположени по най-важните мѣста по дължината на канала. Взети сж мѣрки за обилното освѣтяване на шлюзовете и всичките имъ маневрени апарати и съоръжения.

Предвидено е сѫщо да се извѣршватъ, както денемъ така и нощемъ ненадейни въздушни обиколки отъ самолети, целящи да откриятъ всѣкакъвъ непозволенъ опитъ, за разузнаване и шпиониране въ канала. За прилагане на бдителните мѣрки е гласуванъ съответния кредитъ.

Изъ „La Revue Maritimъ“
Tr. Ивановъ.

БОЯТА — СРѢДСТВО ЗА ЗАЩИТА

До като по-рано боята въ време на война се използваше само като срѣдство за запазване стоманеното тѣло на кораба и ордията, днесъ, благодарение на усъвършенстването на оптичните наблюдални инструменти, на моменталната фотография и възможността да се обхваща въ погледъ високо отъ въздуха цѣлото бойно поле, боята се използва като срѣдство за защита.

По-рано за да се прикриятъ корабите бѣше достатъчно само да се обагрятъ съ близки до цѣвта на морската вода бои. Не е възможно обаче да се избере цѣвъ, който при всѣко озвѣтление да слива силуeta на кораба съ околната срѣда въ даденъ моментъ.

За да може да се заблуди зоркото око на противника, презъ време на голѣмата война започнаха да багрятъ корабите разноцветно. Отначало използвали тѣмни преливащи се тонове. Англичаните използвали често, багрене въ видъ на шахматна дъска. Докато най-напредъ всички се очували на странния видъ на корабите, въ последствие се убедили, че подобно прикритие тѣрде много затруднява прицелването на неприятеля.

Следъ войната почнаха да прибѣгватъ до по-ярки тонове, като сѫщевременно се стремѣха да багрятъ повече въ видъ на неправилни петна.

Въ това именно измѣняване формата на предмета, „разбиване“, и „разкъсване“ на образа или силуета, се състои и главното прикритие, което най-добре заблуждава противника.

М. Пешевъ.

НОВЪ ТИПЪ КРЪСТОСВАЧИ ЗА АМЕРИКАНСКИЯ ФЛОТЪ.

Споредъ едно съобщение на чуждата преса, недавна въ американските корабостроителници сж били поставени въ строежъ 7 военни кораба, новъ типъ, наречени „джобни кръстосвачи“ предназначени за брѣгова служба.

Новия типъ кръстосвачи притежаватъ следните дани: Дължина 110 метра; ширина 12 метра; водоизмѣстване 2,000 тона; скоростъ 20 мили; районъ на действие 8,000 мили; въоръжение: 4—150 м. и 2 противосамолетни ордия. Кръстосвачите ще се привеждатъ въ движение посредствомъ парни турбини. Иматъ устройство за носене единъ водосамолетъ.

Новия типъ кръстосвачи ще бѫдатъ използвани за близка охрана на крайбрѣжните води.

Изъ „La Revue Maritimъ“

Tr. Ивановъ.

МОРСКА АВИАЦИЯ

Отбраната на военни кораби отъ въздушни нападения.

Въздушните войски съ ново оръжие съ неоспорима стойност, чиято действителност на поражение спрѣмо бойните кораби е предметъ на разпалени разисквания. Самолета съ своите бомби и торпеда представлява опасно срѣдство за борба което да произвеждане свои атаки действува отъ положение на хоризонтално и вертикално летение.

Въ първия случай самолета приближава кораба при високо летение, заема необходимата височина, при която опредѣля данните за стрелбата: скоростъ на вѣтъра, скоростъ на целия, собствена скоростъ и височина на летението.

При втория случай, самолета достига вертикалната линия къмъ целия спускащъ се стремглаво върху ѝ, достига малка височина, следъ което хвърля бомбите и бързо се издига.

При атака съ торпедо, самолета е необходимо да слезе на височина 20 метра надъ водната повърхност, за да не би торпедото да се пръсне при падането въ водата. Известното е, че торпедото въ водата се движи съ собствената си скоростъ. За да бѫде торпедниятъ изстрелъ сполучливъ, необходимо е той да бѫде даденъ отъ разстояние 1,500 до 2,000 метра до целия.

Борбата на корабите срещу атаките на самолетите включва: 1. Активните действия на противосамолетната корабна артилерия и отбранителните въздушни сили; 2. Различните движения на кораба за отклонение отъ попаденията; и 3. Бронировката на съответните корабни части срещу разрушителното действие на различните самолетни оръжия.

Активните действия на противосамолетната артилерия съ отъ голѣмо значение защото противниковите самолети въ изпълнение последната фаза отъ атаката се приближаватъ на малки разстояния отъ кораба и съ изложени на сигурни поражения.

Направените опити показватъ, че голѣмите кораби, на които противовъздушната отбрана е много добре организирана, могатъ да откриятъ атакуващите самолети при срѣдни атморферни условия отъ разстояние 10 километра. Това дава възможност корабите да отбѣгнатъ отъ атаките при хоризонтално летение, защото предварителните действия на самолетите, готови се да атакуватъ, траятъ твърде дълго време (отъ 20 до 50 секунди.)

Времето, необходимо за падане на хвърлените отъ самолета бомби е 23-8 сек. за височина 3,000 и 32 сек. за 5,000 метра. Презъ това време бързоходниятъ боенъ корабъ може да се измѣни достатъчно далече на предъ, на лѣво или дѣсно отъ предцелното място въ момента на изстрела. Тоя начинъ на действие е приложимъ, когато противника е ма-

ства и сигурни поражения отъ противосамолетната корабна артилерия.

За произвеждане атаката отъ торпедоносните самолети, последните е необходимо да дойдатъ въ секторите предъ целия и слизатъ на височина 20 метра.

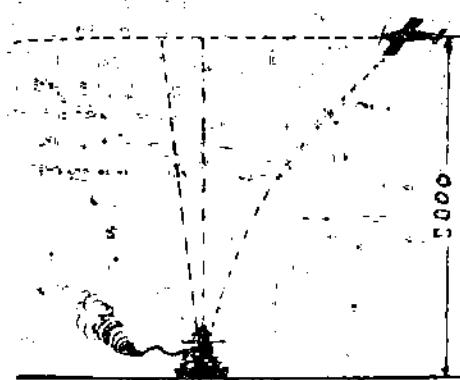
На тамъ самолета среща торпедоносните разположени въ странична охрана на голѣмите боенъ кораби, които откриватъ силенъ артилерийски огнь и възпрепятствува за хвърляне на торпедото. Следата отъ движението на торпедото ще бѫде ясно забележима отъ атакувания корабъ и ще му позволи да се отклони навреме отъ удара. Изобщо въздушните атаки не съставляватъ голѣма опасност за бойните кораби въ открыто море. Въпрѣки малката въроятност за попадения, трѣбва да се предвиди, че нѣкой бомби ще засегнатъ целия. Това обстоятелство налага голѣмите кораби да бѫдатъ така построени и защитени съ броня, щто да устоятъ на разрушителното действие отъ тежките самолетни бомби.

Следъ Световната война се направиха редица опити и проучвания за разрушителното действие на самолетните бомби върху военни кораби. Опитите показватъ, че линейните кораби построени преди Европейската война не съ напълно способни да издѣржатъ на действието отъ самолетните бомби.

Необходимата дебелина на бронираната палуба на съвременниятъ голѣмъ боенъ корабъ се опредѣля споредъ формулата на *Iacob de Marre*, съ главни елементи теглото и формата на бомбата и нейната скоростъ при удара. Намѣreno е, че при тежина на самолетната бомба 250 килограма, дебелината на бронята трѣбва да бѫде 101 мм.; при бомби тежки 500 кгр.—129 мм.; при такива отъ 1,000 кгр.—166 мм.; и при 1,500 кгр.—192 мм. На практика теглото на бомбите е ограничено на 750 кгр. защото, за да има въроятни попадения въ целия самолета трѣбва да разполага съ много бомби.

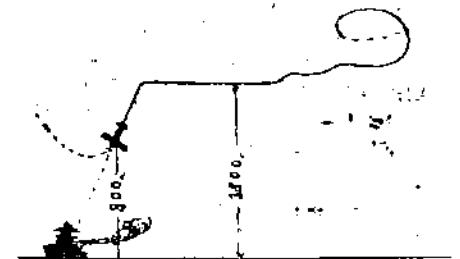
Отбранителната система на съвременниятъ линеенъ корабъ представлява „брониранъ сандъкъ“ съставенъ отъ горните и долните бронирани подове, способни да издѣржатъ на разрушителното действие на самолетните бомби и странична поясна броня противъ артилерийските снаряди.

Отъ френски източници
Паскалевъ

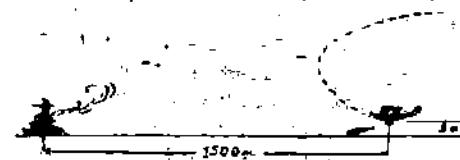


Атака отъ самолетъ при коризонтално летене.
Лоброенъ. При наличието на много бойни действуващи самолети, които иматъ възможност да опипятъ съ бомби голѣма частъ отъ морската повърхност, кораба въроятно ще бѫде засегнатъ.

Атаката при вертикално летене



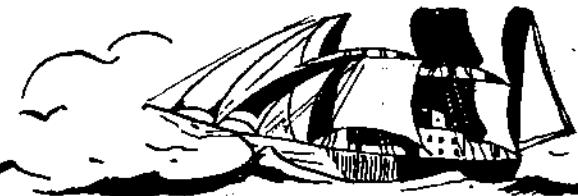
Атака отъ самолетъ при вертикално летене.
Предлагатъ значителни преимущества за самолета: Не изисква продължителенъ подготвителенъ периодъ, позволява атака отъ близко разстояние при което времето за падане на бомбите се съкратява, тъка, че атакуваниятъ корабъ нѣма време да прави



Атака отъ торпедоносенъ самолетъ.
Каквото и да е движение за отклонение отъ удара.

Тоя видъ атака изглежда особено опасно за корабите, обаче е трудноизпълнима. Тя налага слизане на малка височина, което дава възможност за ефикасни дей-

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



До устието на Камчия.

„Рогачатъ въ планините по-много те обича,
По харно те познаватъ крилатите пъвци,
Но ний не видимъ нищо, намъ нищо не ни тръбва,
Доволно е, че даватъ покривата и хлъба,
И ний въ тебе, майко, ще умремъ чужденци“.

Ив. Вазовъ.

Така пътеше народния поетъ и изливаше мжката си, че не обичаме достатъчно нашата скъпка Родина, не познаваме прелестите на Отечество и живеемъ въ него като чужденци.

Величествените планини и постлани съ зелени килими поля, тихият бъль Дунавъ, необятната водна ширъ на Черно море и кичестите му прибрежия, сѫ отворили широко своите двери и канята чедата на родната земя да ги посетятъ и се налюбуватъ на безпределните имъ вълшебни красоти.

**

Въ ранно юлско утро, когато сънцето съ свойте пурпурни лъчи поздравлява настъпващия денъ, препълнената съ излетници моторна лодка „Морска нимфа“ тържествено се отдѣли отъ пристанищната стена и гордо заплува по гладките води на Варненския заливъ. Достигайки високиятъ, потапящъ стръмните склонове въ хладните морски води носъ на Галата, моторницата бѣ посрещната отъ голѣма мъртва вълна и танцуващи грациозно се отправи на югъ, къмъ устието на р. Камчия. Предъ радостните погледи на излетниците се заредиха редица картини отъ китните морски брѣгове, една отъ друга по-свежи, по-ярки и препъл-

нени съ вълшебство и омая. На лъво, необятната морска ширъ, надиплена отъ мъртвото вълнение, подобно на синкова, небрѣжно разслана кадифяна мантая, непрестанно се вълнува, подмѣта моторницата и отъ време на време разхлажда съ пънливите си пръски зачервените лица на закласнатите въ хубавите панорами излетници.

Ето го и устието на Камчия, потънало въ буйната свежозелена растителност на въковната високостъблена гора „Лонгоза“. Слизаме въ малко заливче. Тъсното устие на рѣката, задъръстено съ блѣдо жълти пъсъчни наноси разлива широко своите мжтни струи въ синьо-зелените води на залива. Излизаме на брѣга и съ рибарски плоскодълни лодки отплувахме нагоре, срещу течението на широката и спокойна рѣка. Хиляди сладкопойни птички, намѣрили прохода всрѣдъ гъстите клонаци, огласяха околността съ мелодичните си трели. Високи брѣстове, габери и върби, надвесватъ и преплитатъ клони надъ рѣката. На място се образуватъ естествени кичести сводове. Ржавите на рѣката съ изпълнени съ висока тръстика и нацъвтели бѣли и жълти лилии.

Гъвкави диви лози се обвиватъ около стъблата на високите дър-

вета, предаватъ тропиченъ характеръ на рѣката и наподобяватъ лианите отъ гъстите джунгли въ далечните африкански лесове.

Тишина, дълбока тишина, нарушивана само отъ чуруликанията на птичките и ударите на веслата въ дълбоката и неподвижна вода.

Мѣсто за покой, съзерцания и пълна душевна отмора.

**

На обратния путь за Варна се отбиваме въ хижата „Родни Балкани“ съградена на самия брѣгъ, северно отъ кичестия Змийски носъ. Разгръщайки дневника на хижата, въ който посетителите отбелязватъ своеото пребиваване и се подписватъ, забелязахъ подписана на първия нашъ морякъ, Негово Величество Царя, обходилъ преди два дни красивия морски брѣгъ и посетилъ хижата. Предъ менъ неволно изпъкна величавия образъ на Държавния Глава, който неуморно обхожда, кичестите крайморски брѣгове, заснѣжените върхове на българските планини и вълшебните кътища на родната земя. Неговия достоенъ за подражание примѣръ дава потикъ на българския синове за спохождане и опознаване прелестите на хубавата българска земя.

Л. Сарафовъ.

Зименъ походъ.

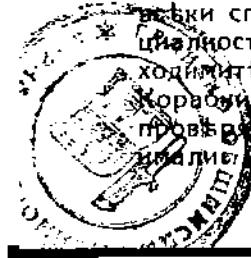
Дебелите конопени вѫжета, съ които торпедоносецъ „Дръзки“ е завързанъ на Бургаското пристанище, скърцатъ и се натѣгатъ отъ силния северо-источенъ вѣтъръ. Двѣтъ димни тръби изригватъ черни облаци димъ. Въ този сивъ, мраченъ зименъ денъ, на кораба предстои плаване до Варна. Моряците, всички споредъ назначението и специалността си, извършватъ необходимите приготовления за похода. Корабътъ обхожда навредъ и провѣрява всичко на място ли е, и малки незавързани предмети по

палубата и страничните мрежи, за да не паднатъ отъ голѣмото вълнение, което бушува извѣнъ пристанището. Старшия кърмчия внимателно провѣрява кърмилните преводи и пробва действието на кърмилната машинка. Огняти, притулени на топло се чувстватъ добре. Машинистите старательно провѣряватъ, оглеждатъ и намазватъ частите на главната машина и спомагателните механизми. Всички сѫ въ действие. Очаква ги силна зимна бурия. Най-малката грѣшка поражда тежки и лоши последици въ

бурното море. Безпомощенъ е всички корабъ, който търпи повреда и неможе да се движи и управлява всрѣдъ грамадните вълни, които ще го мянятъ като играчка.

Вълнолома се кѫпе въ бѣлата пъна на разбиващите се вълни. Съжната покривка се спуска до самото море и се слива съ бѣлите гребени на вълните. Пристанището е пусто. Студенъ северо-источенъ вѣтъръ свири и разнася облаци отъ сухъ, дребенъ снѣгъ.—

„Дръзки“ съ заденъ ходъ бързо се отдѣля отъ кея, завива на дѣсно,



минава облацитѣ воденъ прахъ до вълнолома, завива на лѣво и се насочва съ курсъ къмъ Емона. Морето е тъмно-сиво, оловно, полу-скрито въ мжгla и облаци отъ снѣженъ прахъ. Високитѣ вълни сърдито се разбиватъ въ вълноломната стена на хилди бисерни капки. Торпедоносецъ се понесе по неравната морска ширь, изпъстрена съ чудно красивите бѣли гребени на грамадните вълни. Остриятъ му вертикаленъ носъ, като мечъ разрѣзва тъмно-сията морска вода. Чайки—буревестници преливатъ, безстрашно се носятъ по вълните и ни пожелаватъ добъръ путь. Посреща ни свирепиятъ вѣтъ. Следващи една следъ друга вълни се разбиватъ въ стоманено-то тѣло на кораба, а други го подематъ и люшкатъ като трѣска. Грамадни бездни се разтварятъ между всѣки две догонващи се вълни, корабътъ попада въ тѣхъ, стремително се издига отъ подемащата го вълна за да попадне отново въ следующата бездна и така продължава путь си изъ бурното море.

Красиво, чудно красиво е разреното море! Стихия, необуздана стихия! Тя калява моряшките мишици и души. Създава здрави синове съ спокоенъ, улегналъ, силенъ характеръ. Вълните заливатъ цѣлия носъ до командния мостъ. Корабътъ се рови, играе срѣдъ бѣлите гребени. Воденъ прахъ обрѣса командира, а засмѣното му лице съ устременъ напредъ погледъ, съ благодарностъ приема морската милувка. Вѣтърътъ се усилива, реве. Вълните съ грохотъ, безкраенъ грохотъ се разбиватъ въ високия скалистъ брѣгъ и го кѫпятъ въ бѣла пѣна.

Водните капчици, замръзватъ по стожерните крепители, които се заледяватъ. Стоманените вижета бѣзо побѣляватъ и се удебеляватъ отъ леда. Цѣлия носъ побѣлява отъ ледъ. Командния мостъ съ твърдостъ посреща своята бѣла премѣна. Вѣтърътъ свири безкрайната си яростна пѣсенъ, вълните лудо се догонватъ и бѣлите имъ гребени даряватъ въ бѣло „Дрѣзи“.

Кожусите добре ни топлятъ. Проявявамъ моряците какъ се чувстватъ въ бурята. Обгорѣлите имъ отъ морския вѣтъ лица усмихнато ме гледатъ и всѣки се чувства издигнатъ въ себе си и предъ другарите си, че е истински морякъ. Здраво се дѣржа по перилата и бавно пристъпя къмъ командния

мостъ. Командирътъ бодро напроявява „Дрѣзи“ всрѣдъ лошото море. Кожуха му е заледенъ. Каляемъ се на командния мостъ. Вълна следъ вълна ме посреща за поздравъ и ме измокря. Вдигамъ високо яката да предпази лицето ми. Достатъчно е да сѫ открии само очите. Корабътъ силно се наклоня напредъ, на лѣво, на дѣсно. Той се тресе и напрѣга като живъ организъмъ подъ напора на лудия бѣгъ на вълните.—

Прозорчето предъ кърмчията е покрито въ ледъ. Морякътъ наблюдава само компаса и подържа дадената посока. Свободните отъ стражи моряци сѫ около кухнята, приютени на заветъ. Тѣ препичатъ хлѣбъ, апетитно го хрускатъ и съ видимо доволство и наслада се взиратъ въ бѣлите гребени, чиято симфония ги очарова. Огнярите въ котелното отдѣление сѫ лишени отъ възможността да се радватъ на бурното море. Тѣ изпитватъ трусовете, които то предава на кораба и вмѣсто спокойно да подхвърлятъ вижлищата върху скарите, сега съ, тоги съ лопатите се удирятъ отъ силното клатене въ котелните стени и вижлищата се разпиляватъ. Но бодри сѫ момчетата и отлично подържатъ налѣгането. Стрѣлката на манометъра кото закована стои и показва 12 кгр. Пара, много пара е потребна за машината. Ако корабния стомахъ—котлитъ, действатъ правилно то и корабното сърдце—парната машина ще работи безотказно, а то е особено важно и необходимо въ този моментъ. Машинистите здраво се дѣржатъ въ стоманените перила около главната машина, внимателно следятъ и провѣрятъ движението на всичките и части съ погледъ и слухъ, а капки затоплено масло, подето отъ колѣна, мотовилки, прехвърча и гали жизнерадостните и чисти лица. Отъ време, на време машинисти и огняри по преговорната тръба, която съединява котелното и машинното отдѣления си размѣнятъ по нѣкой, другъ въпросъ, какъ се чувстватъ тѣ въ днешното море.

Морската служба въ корабите е като звената на веригата. Здрави ли сѫ всички звена, цѣлата верига е здрава ище може да изпълни назначението си. Достатъчно е едно отъ звената да е изтъняло и веригата нѣма да издѣржи. Всѣки мо-

рякъ е звено, отдѣлно звено отъ общата верига—корабната служба. Морето въздейства силно върху моряците, калява ги и помага на тяхните началници въ обучението и възпитанието на подчинените имъ.

Командирътъ обхожда „Дрѣзи“. Набитото му моряшко око обгръща всичко. Засмѣнъ той се връща на командния мостъ, доволенъ отъ издръжливите си моряци. „Всѣко нѣщо си има цака“ въ много случаи напълно подходящо казва той. „Мичмане и днесъ трѣба да му хванемъ цаката. Ще промѣняме скоростта, посоката, ще избѣгваме дветата вълна и „Дрѣзи“ ще издѣржи силния напоръ на бѣсните вълни“.

Влизаме въ радиовръзка съ щаба на морската служба въ Варна. Веднага ни приематъ радиограмата.

Въ луд бѣгъ се гонятъ облаци по небосклона, разкъсватъ се и тукъ, тамъ се показва синъ парче небе. Мжглата бѣзо се вдига. Прояснява се. Далечъ задъ насъ остава Емона. „Дрѣзи“ бразди бѣлите гребени и стремоглаво се носи къмъ Варна.— Въ дѣсно се очерта ва мжглово легендарна Калиакра. Лейтенанта и Мичмана се взиратъ въ красивото бурно море; размѣнятъ мисли за отличното дѣржане; на моряците презъ бурята и завръшвайки зимния си походъ всрѣдъ замръзвашите вълни, тѣ бодро се завръщатъ отъ зимното си дежурство. Парната свирка процепи съ дрезгавия си гласъ студения въздухъ и предаде, че „Дрѣзи“ се завръща. На военния кей ни посреща началника на отряда и не може да се налюбува на заледения „Дрѣзи“. Обслужата чули ледъ отъ вдървените вижета съ които кораба ще се завръже на кея. Моряците предпазливо се движатъ по заледената палуба и се строятъ за среща на началника. Той имъ благодарил за отличното дѣржане презъ време на бурята. Обслужата застана следъ това върху заледения носъ и се фотографира. Още една снимка се пресъединява къмъ моряшкия албумъ на „Дрѣзи“, за да му напомни красотата на зимното бурно море, чиято ледена усмивка го дава съ бѣла премѣна, а ние неговите чада дълбоко да приютимъ въ душата си подвига въ морската буря.—

„И днесъ му хванахме цаката“, добавя командира, „всичко мина благополучно“.

В. Кутевски.

Народите, които нѣматъ кораби и мореплаване, сѫ слуги на морските народи.

Размѣрътъ на морските сили на една държава е показателъ на нейното величие.

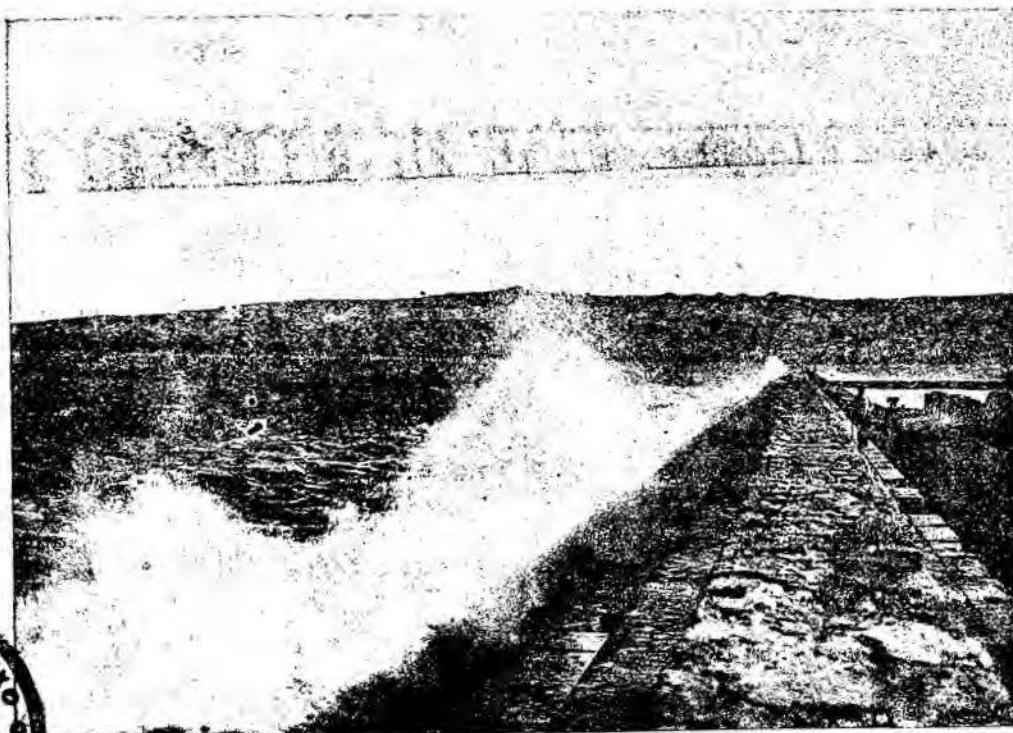


Рѣкитѣ и морскитѣ ни
брѣгове сѫ природенъ
даръ, който всѣки
българинъ трѣбва
високо да цени.



Най-хубавитѣ и кра-
сиви брѣгове сѫ
роднитѣ.
Благоденствието на
народа иде по вод-
нитѣ пжтища.

Всрѣдъ шубракитѣ и трѣстикитѣ на р. Камчия.



Разбиваща се вълна о вълнолома на Варненското пристанище.

