

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА.
НАРОДИТЕ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕТО, КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

406. Варна—Градската библиотека.



ДЪРЖАВА (АМИ) СЪ ДАРИЯ
ИМА ЕДИНЪ ЮМРУКЪ
ДЪРЖАВА (СЪ ДАРИЯ
И ФЛОТЪ - ГИ ИМА ДВА

ДВУСЪДМИЧНИКЪ ЗА МОРЕКА ПРОСВЕТА И ОБЩНОСТ

ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

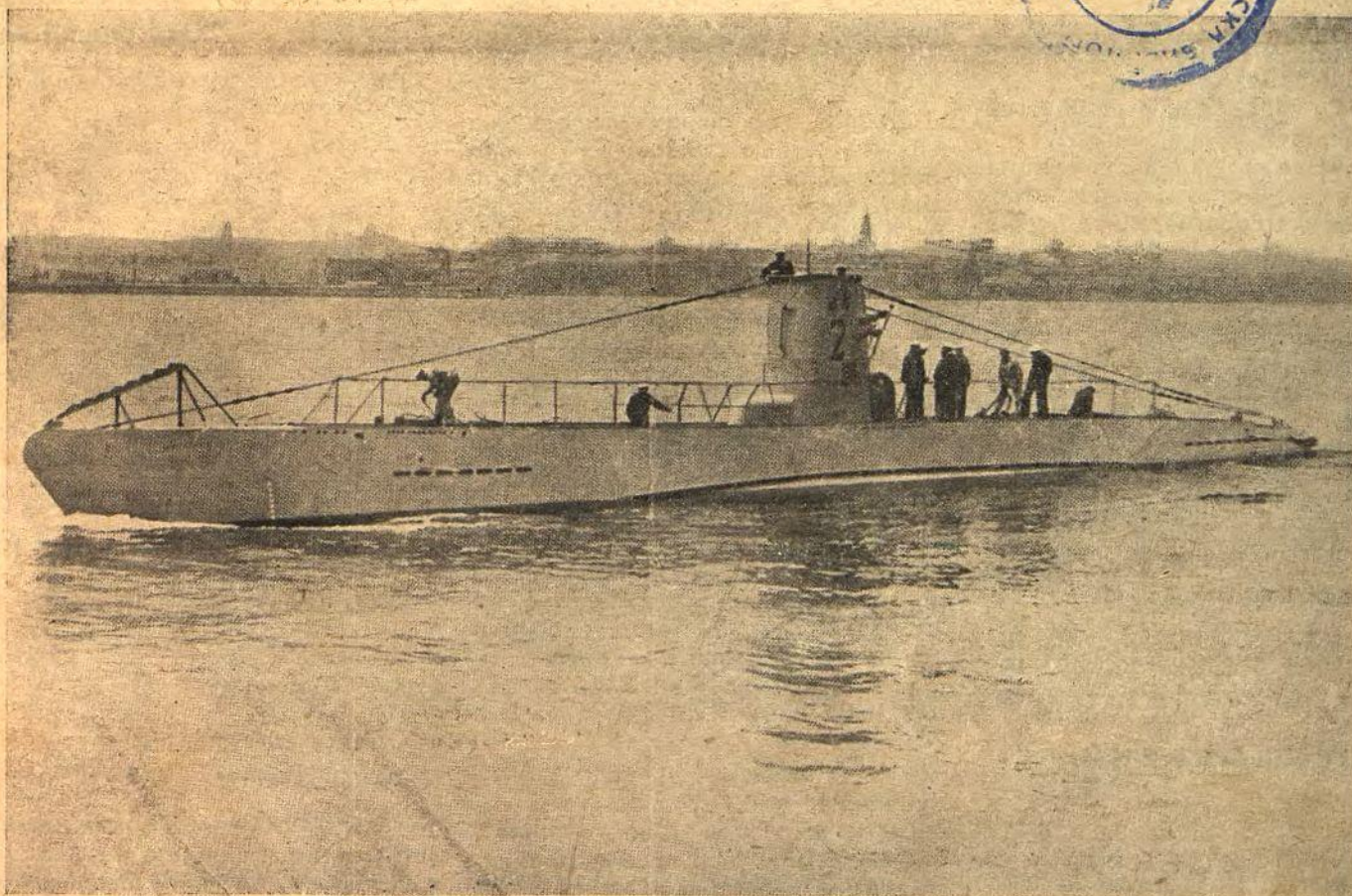


Година II.

Варна, 15. декември 1935 год.

Брой 31.

Не чакай да създавашъ флотъ когато те нападнатъ, защото не се копаетъ
кладенецъ, когато ожеднѣешъ.



Новопостроениятъ германски подводникъ „У 2“

МОРЕТО И ДУНАВА СЪ НЕИЗЧЕРПАЕМИ БОГАТСТВА.

ДЪРЖАВА БЕЗЪ МОРЕ, КЪЩА БЕЗЪ ПРОЗОРЕЦЪ.

ПОСТЖПИЛИ СТАТИИ.

105. Стражева служба и охрана на брѣга отъ подводници.
109. Отбиване на десантъ.
127. Кораби примки.
141. Атака.
142. Радиогонометрия.
150. Химическа служба на море.
151. Задачи на артилерията отъ рѣчнитѣ кораби.
154. Вжещето на Дизелъ-мотора въ военния флотъ.
156. Зименъ походъ.
157. Лъжливи минъ.
158. Шпионката.
164. Радиотелеграфна и високоговорителни инсталации на нѣмския пѣтнически корабъ „Потсдамъ“.
174. Дунавската флотилия въ Балканската война.
175. Атака съ подводни бомби.
179. Състезание.
180. Димна завеса на море.
181. Действията въ езерото Танганайка презъ 1915 год.
182. Извото на р. Дунавъ.
183. Гледището на Япония относно разпредѣлението въ военнитѣ кораби.
184. Настоящитѣ поуки отъ Цушимския бой.
185. Новъ типъ двигатели за германскитѣ подводници.
186. Възхода на италианския флотъ.
187. Единъ набѣгъ къмъ смъртта.
188. Единъ отговоръ.
189. 8/21 ноември въ Созополъ.
190. Конгреса на възпитаницитѣ отъ Морското училище.
191. s/s, „Родина“.
192. Държавата преди всичко.
193. Развитие на рѣчното корабоплаване въ Русия.
194. Въпроса за канала отъ Балтиско до Бѣло Море.
195. Усилване съветскитѣ подводни сили.

УДОБРЕНИ.

- 105, 109, 127, 156, 174, 179, 183, 184, 185, 186, 188, 189, 190, 191, 193, 194, 195.

НЕУДОБРЕНИ.

- 142, 192.

НА ПРЕЦЕНКА.

- 141, 150, 151, 154, 157, 158, 164, 175, 180, 181, 182, 187.

КАЛЕНДАРЪ

НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“.

— На 6 декември 1917 год. се сключи примирие между България и Русия. Следъ тая дата, презъ цѣлата 1918 год. до края на демобилизацията, корабитѣ отъ Българското параходно д-во: „Царъ Фердинандъ“, „България“, „Борисъ“, „Кирилъ“ и „София“, сж извършвали превозната служба, като сж пренасяли отъ дунавскитѣ и черноморски пристанища, на Румѣния, Украйна и Русия, голѣмо количество хранителни и други припаси, предназначени за нашата армия действаща на македонския фронтъ.

— На 7. декември 1915 г. заранъта на хоризонта предъ нашитѣ брѣгове се появили два руски изтрѣбителъ отъ типа на „Бистрий“, които бързо се насочили къмъ Варненския заливъ.

Дежурниятъ торпедоносецъ „Дръзки“ забелязалъ приближаващиятъ се противникъ, и смѣло се отправилъ срещу двата превъзхождащи го въ всѣко отношение руски кораби. Къмъ 10 часа, между носовѣтъ „Св. Константинъ“ и „Екрене“, малкиятъ български торпедоносецъ отпочналъ неравенъ артилерийски двубой съ врага.

Водейки оживена артилерийска стрелба отъ разстояние 5—7 километра, „Дръзки“ постепенно отстъпвалъ къмъ нашитѣ брѣгове и подвеждалъ истрѣбителитѣ къмъ поставенитѣ за защита на Варненския заливъ минни загради.

Двата руски изтрѣбителъ схванали намѣрението на „Дръзки“ и обстрелвани отъ брѣговата ни артилерия бързо се отдалечили и изчезнали задъ хоризонта.

— На 13. декември 1916 год. руския кръстосвачъ „Кагулъ“ придруженъ отъ два изтрѣбителъ, бомбардиралъ гр. Балчикъ и батареитѣ около него. За да се попрѣчи на повторно подобно обстрелване, на 15 декември с. г. торпедоносцитѣ „Дръзки“, „Смѣли“, „Храбри“ и „Строги“ сж поставили въ залива предъ Балчикъ минна заграда отъ 24 мини.

Купениятъ отъ Германия новъ корабъ на Б. Т. П. Д-во „Родина“, струва 600,000 марки, или приблизително 20 милиона лева.

ПОЩА

ЕДНА БЛАГОДАРНОСТЪ.

Редакцията на „Морски Прегледъ“ изказва своята особена благодарностъ на известния нашъ художникъ — маринистъ, Александъръ Мутафовъ, за ценното съдействие, което е указалъ при отпечатване стенниятъ календаръ на двуседмичника за настѣпващата 1936 год.

Тоя достоенъ за адмирация вещь познаватъ на родното море и творецъ на живописни картини, сполучливо изобразяващи чуднитѣ красоти на прибрѣжитѣ черноморски води и вълшебни родни брѣгове, се е отказалъ отъ полагаемото авторско право за картината „българскиятъ подводникъ № 18“, като предложилъ безплатно сътрудничеството си за окончателното стѣкмяване и отпечатване календара.

Тоя благороденъ жестъ на уважаемия художникъ за преуспѣване на морската идея, е достоенъ за подражание и похвала.

Отъ редакцията.

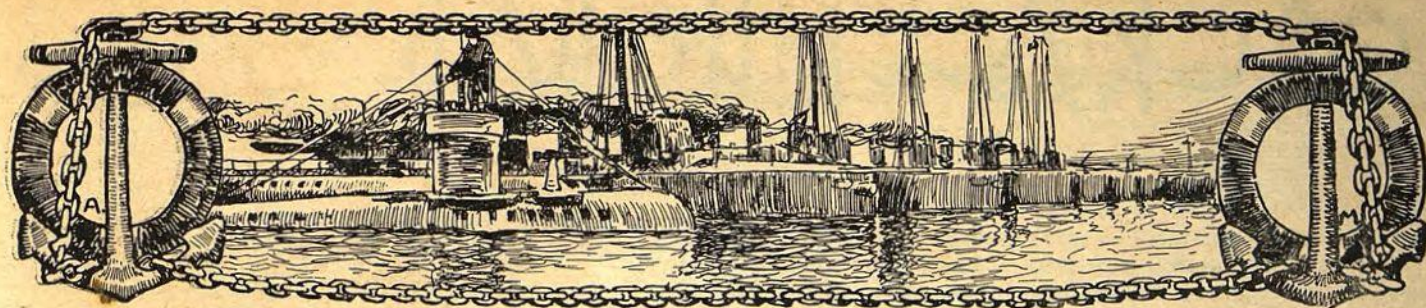
Радакцията благодари за постжпилитѣ дарения отъ:

1. Иванъ Н. Петърчевъ отъ гр. Варна сумата 20 лева.
2. Енчо Върбановъ отъ с. Рѣхово — Русенско сумата 10 лева.
3. Петъръ Ен. Върбановъ-морякъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.
4. Павелъ х. Димитровъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.
5. Димитъръ Тузчиевъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.
6. Янко Петровъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.
7. Василь Поповъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.
8. Жеко Кръстевъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.
9. Стефанъ Стефановъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.
10. Георги Поповъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.
11. Стефанъ Досевъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.

(Следва).

Въ отговоръ на постжпилитѣ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявицитѣ желание да се абониратъ, че вестника се изпраща даромъ, по възможностъ на всички, които желаятъ да го получаватъ, безъ вноса за абонаментъ; редакцията приема само дарения, които за въ бждеще ще се публикуватъ въ отдѣла Поща.





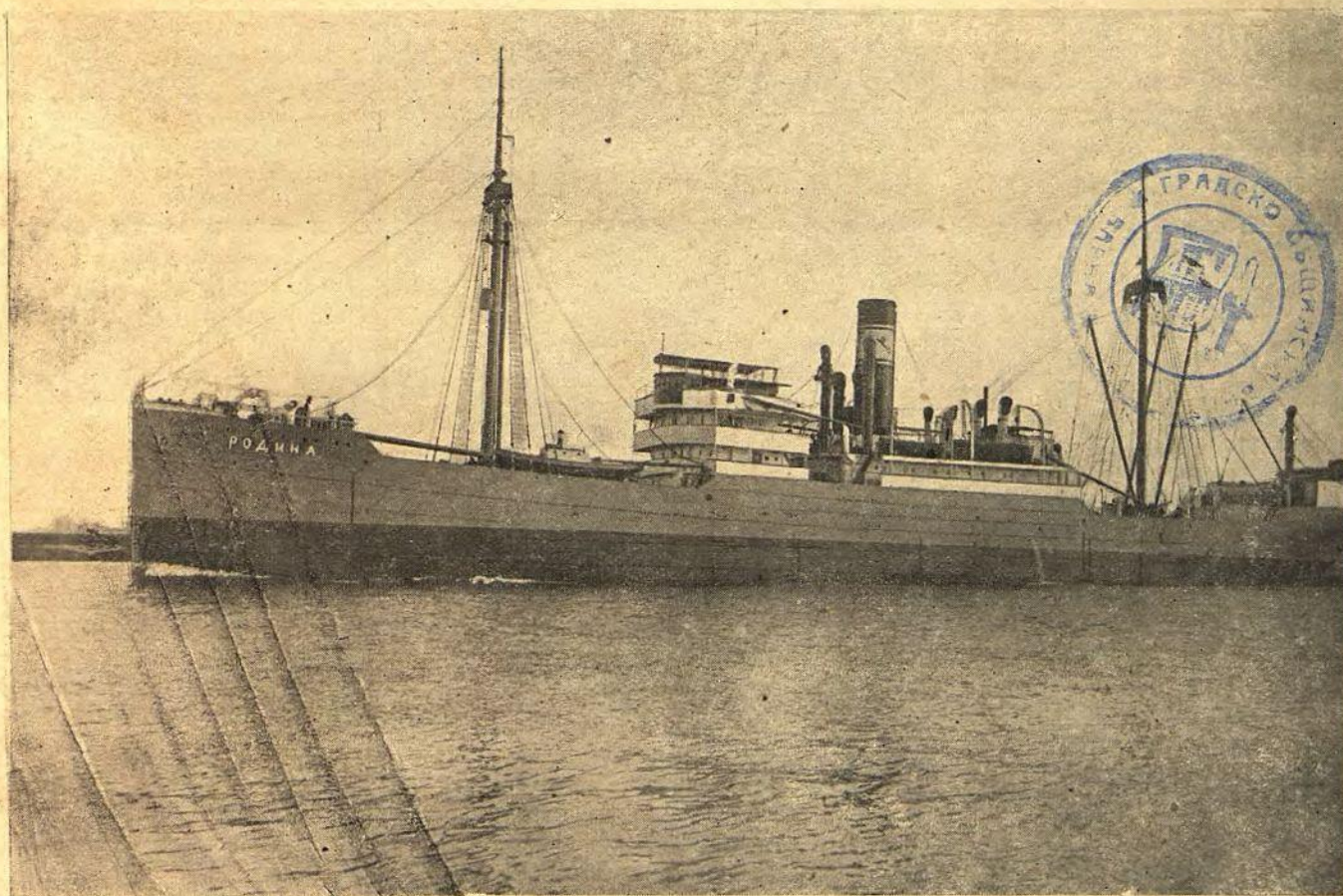
„РОДИНА“.

На 28. октомври т. г. изгрѣ една нова звезда за българското морячество. На тоя паметенъ день Родината увеличи своята територия съ още около 1400 кв. метра, и се развѣ на още едно кѣтче отъ родната стрѣха българскитѣ

формалности, знамето на до-вчерашния любимецъ на германското морячество s/s „Eisenach“ биде спуснато и на негово мѣсто се издигна тържественно, и гордо заплющя българското трицвѣтно народно знаме.

Нека новата „Родина“, новата частица отъ скѣпата родна земя, разнася по всички кѣтища на свѣта, плодетѣ отъ настойчивиятъ трудъ на трудолюбивото българско племе.

Пожелаваме успѣхъ на но-



Новиятъ корабъ на Българското Търговско Параходно Дружество.

трицвѣтъ.

На тоя день, второто пристанище на града Бременъ, кейово мѣсто № 18, осѣмна съ новата придобивка за Българското търговско параходно дружество, кораба „Родина“. Следъ обичайнитѣ официални

„Родина“ е истинска родина за ония достойни българи — смѣлчаци, които съ своитѣ кораби денонощно кръстосватъ безбрѣжнитѣ води на близки и далечни морета и съ месеци не знаятъ що е почивка, домъ и родна стрѣха.

вата родна стрѣха, на кораба „Родина“, а на нейния команденъ и помощенъ съставъ, здраве и бодростъ, за да развѣватъ гордо народния трицвѣтъ по широкитѣ и просторни морета, за гордостъ и слава на родното корабоплаване.

МОРСКА МИСЪЛ

S/S „РОДИНА“

Новият български кораб „Родина“, бивш „Eisenach“, който бѣ притежание на най-голѣмото германско параходно дружество „Nord-deutsche Loyd“, е едновинтовъ двупалубен корабъ построенъ презъ 1922 год. отъ голѣмата германска корабостроителница „Vulkan-Werke A. G.“ въ гр. Stettin и е спуснатъ на вода презъ месецъ септември с. г. Той има следнитѣ главни размѣри:

Дължина 109.95 м.

Най-гол. ширина . . . 15.55 м.

Височ. на корпуса . . . 8.68 м.

Дълбоч. на корпуса . . . 7.92 м.

Срѣдно газене

натоваренъ 7.16 м.

Водоизмѣстване

около 9,700 тона

Бруто обемъ 4,159 рег. тона

Нето обемъ 2,535 рег. тона

Товароподемность до 6,700 тона.

Сжиятъ има скоростъ 10.5 до 11 мили въ часъ, но при добро море и хубаво време може да развие и 12 мили.

Машинното му устройство се състои отъ 3 огнетръжни парни котли за прегрѣта пара, всѣки единъ отъ тѣхъ съ по 2 пещи, работящи при 14½ кгр. налѣгане. При нормаленъ ходъ съ 10 мили скоростъ въ часъ, корабътъ изразходва 23—24 тона каменни въглища, въ зависимост отъ качеството имъ. Всички котли сж построени при Vulkan-Werke A. G. и иматъ нагревателна повърхность 444 м².

Главниятъ корабенъ двигателъ е една трицилиндрова парна машина съ машинна мощностъ 1800 к. сили.

Спомагателнитѣ му машини се състоятъ отъ две въздушни помпи, два парни електропроизводителни агрегати по за 60 ампера при 110 волта, две циркуляционни помпи, две питателни помпи, трюмна помпа, баластна такава, помпа за сладка вода, единъ паренъ крикъ за обръщане на машината, ржчна масленна помпа, два филтъра за масло, опрѣснителна инсталация за опрѣсняване на морска вода и една хладилна машина съ съответната инсталация. Въ машинното отдѣление има инсталирани стругъ, движенъ отъ електромоторъ и една боръ-машина за корабни машинни поправки.

Корпусътъ на кораба, посредствомъ 6 водонепроницаеми прегради е раздѣленъ на 7 водонепроницаеми отдѣления. Въ първото водо-

непроницаемо отдѣление (носовата частъ) сж разположени носовиятъ танкъ, верижниятъ сандѣкъ и склада за бои. Въ сжщата носова частъ сж устроени по отдѣлно петъ кабини за по 4 души огняри и моряци, една кабина за 6 души огняри, столовата за огняритѣ и столовата за моряцитѣ.

Въ второто водонепроницаемо отдѣление е помѣстенъ първиятъ товаренъ хамбаръ раздѣленъ по височина въ началото на три, а следъ това на два, горенъ и доленъ товарни хамбари.

Въ третото водонепроницаемо отдѣление сж помѣстени втория и третия товарни хамбари. всѣки единъ отъ тѣхъ раздѣленъ на долни и горни хамбари. Третиятъ хамбаръ е отдѣленъ отъ втория такъвъ посредствомъ солидна дървена преграда и се състои сжщо отъ отдѣлни хамбари, доленъ, междиненъ и горенъ такъвъ, намиращъ се надъ главната палуба.

Въ четвъртото водонепроницаемо отдѣление сж разположени: котелното и машинно отдѣления.

Въ пѣтото водонепроницаемо отдѣление е разположенъ четвъртиятъ товаренъ хамбаръ, раздѣленъ на доленъ и горенъ такива.

Въ шестото водонепроницаемо отдѣление е разположенъ петиятъ товаренъ хамбаръ, раздѣленъ сжщо на доленъ и горенъ такъвъ.

Въ седмото водонепроницаемо отдѣление се намиратъ кърмовиятъ танкъ и кърмовиятъ помещения. Шестиятъ товаренъ хамбаръ е разположенъ подъ главната палуба и е пригоденъ и за превозъ на лесно запалителни и избухливи материали. Въ кърмовата частъ на кораба сж помѣстени помещенията за кърмилния секторъ, склада за хранителни продукти, встѣпителното и главното хладилни помещенія за хранителни продукти, пощенската кабина и пр.

Въ срѣдната частъ на кораба по дължина върху главната палуба сж устроени жилищнитѣ помещения за

пжтницитѣ. Корабътъ има 6 кабини съ по две постоянни легла и го едно канапе, което сжщо може да се използва за спане на още единъ пжтникъ, така че, цѣлия корабъ има мѣсто за спане на 18 души пжтници. Въ срѣдната на кораба, между симетрично разположенитѣ отъ двѣтѣ страни по 3 кабини, има единъ салонъ—столова за пжтницитѣ. Както кабинитѣ, тѣй и салона иматъ погледъ презъ прозорци къмъ носа на кораба. Въ сжщитѣ пространства сж устроени буфетъ, клозети и бани за пжтницитѣ.

Надъ пжтническиятъ устройства сж разположени жилищнитѣ помещения на офицерския команденъ съставъ. За коменданта на кораба има устроена спална кабина, работна приемна кабина и специална за него баня. За останалитѣ офицери има предвидено за всѣки единъ отъ тѣхъ по една добре устроена кабина и специални бани. Въобще, поради обстоятелството, че корабътъ е строенъ за дълги океански плавания, то въ него сж създадени достатъчни удобства за живѣне и поддържане чистотата, както на висшия, тѣй сжщо и на нисшия съставъ.

Надъ жилищнитѣ устройства на командния съставъ е разположенъ командния мостъ, състоящъ се отъ кърмилна кабина, такава за карти-тѣ, радиотелеграфна кабина и до нея жилищна за радиотелеграфиста. Въ кърмилната кабина е устроено приемателното устройство за подводния телеграфъ, а въ помещението за картитѣ приемателното устройство за радиозасѣчника.

Стожерното устройство на кораба е цѣлото желѣзно, направено отъ манесманови тржби. Сжщото е снабдено съ товарно устройство, състоящо се общо отъ една товарна стрѣла съ повдигателна способностъ 30 тона, четири такива по за 10 тона, четири по за 5 тона и петъ такива по за 3 тона или всичко 14 товарни стрѣли. Както товарнитѣ стрѣли, тѣй и товарнитѣ хамбари и тѣхнитѣ отвори позволяватъ товаренето въ и разтоварването отъ кораба на всѣкакъвъ видъ транспортни стоки. Изобщо корабътъ „Родина“ е единъ търговски корабъ—товаренъ типъ, който, поради своятъ размѣръ, видъ и економичность, ще може много добре да обслужва нашето народно стопанство за далечната континентална линия.

Пампуловъ.

Чрезъ търговския флотъ ние подчертаваме предъ чуждитѣ държави нашето сжществуване, напредѣкъ и култура.

ВЪЗХОДА НА ИТАЛИЯНСКИЯ ФЛОТЪ

Развилата се веднага следъ Свѣтовната война остра финансова криза въ Италия, оживѣнитѣ вътрешни политически борби и катастрофалното спадане на лирата, предизвикали твърде чувствително намаление на военноморския бюджетъ. Отъ 229,779,176 долара презъ финансовата 1918-1919 год. тоя бюджетъ на следната година на три пѣти е билъ последователно намаляванъ и съкратенъ на 78,398,226 долара. Тая сума била съвършено недостатъчна съобразно военноморските нужди и предизвикала преработка на възприетата корабостроителна програма и преустановяване постройката на четиритѣхъ линейни кораба отъ типа на „Христофоръ Колумбъ“, дори и възстановяването на потъналиа презъ 1916 год. линейенъ корабъ „Леонардо ди Винчи“. Презъ октомври 1920 год. Морското министерство съ обширна и подробна декларация, имаща по скоро характеръ на надгробно слово, заявило, че по причина изчерпване на кредититѣ, е въ невъзможностъ да изпълни дори и съкратената строителна програма, поради което, корабостроителната деятельность въ последующитѣ нѣколко години ще се ограничи въ постройката само на три кръстосвача, 12 торпедоносци и 4 подводници, съставляващи минималенъ новъ корабенъ съставъ за опрѣсняване и засилване морската мощъ на Италия.

Съ тоя упадѣкъ на морскитѣ въоръжени сили, младото поколение италиански моряци неможело да се премири.

Съзнавайки отлично, че цѣлото икономическо и политическо благополучие на полуострова—Отечество, зависи почти изключително отъ развитието на морскитѣ съобщения, и че безъ осигуряване тѣхната непрекъснатостъ, Италия е обречена на гладъ и мизерия... (всички сурови материали, нефтъ, въглища и продукти за ядене, се внасятъ по море), младото поколение италиански моряци, въодушевени отъ силно патриотично чувство се обединили въ наречената „морска лига“ за обновление на флота, ратуваща за създаване на силна военна и достатъчна търговска морска мощъ. Но италианскитѣ моряци не останали сами. Сжщитѣ чувства вълнували и корпорацията на италианскитѣ авиатори. Връзкитѣ между дветѣ лиги заякнали здраво. Започнала трѣскава деятельность подъ следния лозунгъ „Ума, душата и сърдцето, всичко за Родината, за нейната всестранна подготовка и широко интелектуално усъвършенствуване за бжедеща война!“

Въ страницитѣ на всѣки брой отъ

морското списание „*Rivista Marittima*“ е билъ помѣстванъ повика за съсрѣдоточение на силитѣ, обновление и засилване на италианския воененъ и търговски флотъ. „Нашата целъ е, отбелѣзва това списание—да обединимъ всичко и всички въ настойчива работа за защита на Отееството. Ние сме длѣжни да организираме планомѣрното и всестранно изучаване на всички съвременни морски науки и въпроситѣ свързани съ тактиката, стратегията, международното право, корабостроенето, електротехниката, разузнавателната и стражева служба и принципитѣ на командването“.

Младежътъ съ ентузиазмъ се отзовала на този повикъ. Централното управление на лигата се съсрѣдоточила въ Римъ. Научнитѣ занятия се състояли въ подготовка и доклади на зададени теми и въ прилагане на сжщитѣ въ аудиториитѣ, базитѣ на флота и корабитѣ. Тѣснитѣ връзки съ самия главатаръ на авиаторската лига въ последствие допринесли извънредно много за засилването дейтелността въ морската областъ. Пръвъ ратникъ за тая морска обнова билъ, Адмиралъ Тоамъ да Ревель, нареченъ по късно „*Duca di Mare*“ единъ отъ виднитѣ ръководители на морската лига и приятел на Мусолини, който съ стѣпването си въ длѣжностъ морски министъръ въ фашиския кабинетъ, издалъ своята първа заповѣдъ съ думитѣ: „Само силния флотъ е способенъ да действува“. Започнала ерата на реформитѣ: Съкратени били всички синекурни длѣжности; корабитѣ не отговарящи на боевото си назначение, били бракувани, а боеспособнитѣ и учебни кораби били извадени отъ пристанищата, и започнали непрекъснати плавания.

Адмиралния шабъ билъ претрупанъ съ работа: изработили се нова програма и нови стратегически планове. Дучето, прониквалъ навсѣкжде. Той не се ограничавалъ само съ кабинетната си работа: за по добро запознаване съ морското дѣло самъ той лично участвалъ въ плаванията съ учебнитѣ кораби. Неговата творческа енергия била неизчерпаема. Следъ разнообразнитѣ държавни работи, неговия погледъ билъ постоянно устременъ къмъ морето. Мусолини си давалъ ясенъ отчетъ за грамадното значение на флота, за напредъка на държавата. Той намиралъ необходимитѣ кредити и поощрявалъ отечественото корабостроение. И ето, че тая трѣскава дейность дала блѣстящи резултати. Не се изминали и десетъ години, около Апенинския полуостровъ се развѣли бойни вимпели на 188 кораба. Въ седемнадесеттѣхъ военни завода въ

Специя, Неаполъ, Торанто, Каляри, Кастеламаре, Месина и всички бази на Адриатическо море, следъ неотдавнашното запустѣване закипѣлъ на ново животно. Не е ли това истинско чудо!... Сегашния флотъ на Италия представлява отъ себе си внушителна сила, за която Англия, въпрѣки своето могъщество, не може да не държи добра смѣтка. По настоящемъ тоя флотъ има: четири линейни кораби „Кавуръ“, „Цезаръ“, „А. Дориа“, „Дуилио“, всѣки съ по 30'5 с. м. орждия и скоростъ — 24 мили; 11 мощни кръстосвача типъ „Зара“, съ скоростъ 37 мили; 8 нови кръстосвача (по програмата въ скоро време ще бждатъ 15), отъ типа „Кондаторъ“ съ скоростъ 43 1/2 мили; 4 стари бронирани кръстосвачи съ скоростъ 28 мили; 7 леки кръстосвачи съ—28 мили; 12 водачи на флотилии отъ типа на „Навигаторъ“, съ скоростъ 43 1/2 мили; 20 истрѣбители съ скоростъ 30 — 40 мили; 26 ескадрени торпедоносци съ скоростъ 30 мили; 75 подводници отъ които 60 най-новъ типъ; 11 минни заградители, единъ мониторъ, единъ сравнително по-големъ самолетоносачъ и нѣколко флотилии бързоходни катери, чиито прототипъ се отличи презъ Свѣтовната война съ потапянето на два австро-унгарски линейни кораба. Тоя новосъздаденъ флотъ съ право би могълъ да се нарече — флота на Мусолини.

Но не по-малкъ успѣхъ достигна и развитието на въздушния флотъ, 15^{ти} отъ бюджета на който се изразходватъ за морската авиация, раздѣлена на 18 ескадрили. Комбинираното нападение отъ подобна въздушна армия съ бързоходнитѣ кръстосвачи, торпедоносни флотилии и подводници би представлявало отъ себе си явление подобно на приближаващъ се ураганъ отъ взривни вещества, идящъ едновременно по въздуха по водата и подъ нея.

Трѣбва да се има предъ видъ сжщо, че всички италиански кръстосвачи и торпедоносци сж приспособени и добре обучени за твърде бързото поставяне минни загради.

И ако британския флотъ се натъкне на този стремителенъ и деенъ „рой“ торпедни сили, сигурно би попадналъ въ положението на човѣкъ, който непредпазливо си е пхналъ главата въ кошеръ съ пчели.

Опасността за англичанитѣ се състои още и въ това, че сухитѣ докове съ които тѣ разполагатъ въ Срѣдиземно море, не могатъ да извадятъ въ случай на нужда тѣхнитѣ грамадни кораби „Нелсонъ“ и „Родней“. За тѣхъ англичанитѣ иматъ

само единъ единственъ докъ — съ вмѣстимостъ 65,000 тона, който следъ Свѣтовната война бѣ полученъ отъ нѣмцитѣ и откаранъ въ Малта. Тоя докъ, въ случай на въоръженъ конфликтъ се явява единъ отъ първитѣ обекти на италианската въздушна армия. Унищожението на единствения вмѣстителенъ докъ ще постави британскитѣ голяти въ доста рисковано положение и ще наложи отвеждането имъ въ Англия, гдето ще бжде възможно да се докуватъ и поправятъ полученитѣ повреди, работа, рискована и трудно изпълнима.

Всичко това е добре известно на англичанитѣ и е основателно претеглено и добре обмислено; затова и дветѣ страни иматъ съответнитѣ генерални щабове. Задачата на италианския морски генераленъ щабъ за Срѣдиземноморския театръ е по-малко сложна и рискована отколкото задачата на британския, въпрѣки превишаващата мощъ на английскитѣ линейни ескадри. Тукъ имаме на лице едно действително извънредно важно допълнително обстоятелство — англо-германското морско съглашение — едно отъ най-крупнитѣ събития въ редицата международни събития презъ последно време.

Германия ловко използва проти-

воречията между европейскитѣ държави и преди всичко, между Лондонъ и Римъ, за да сключи съ Англия изгодна за себе си съглашение, което коренно измѣни военно-морската политическа и стратегическа ситуация въ Северното море.

Съ развитието на разтящата мощъ на германския флотъ, ще се ограничава все по-вече и по-вече свободата на действие на британския.

При наличието на това обстоятелство, ще посмѣ ли Англия да доведе своята заплаха до логичния край, т. е. да извади мечъ?

Колкото се касае за настоящия моментъ, конфликта между Италия и Англия, ако въпрѣки очакванията, произлезе въоръжено стълкновение между тѣхъ, то свѣтътъ ще се яви свидетелъ на едно грандиозно сблъскване между две стихии, въ което новото слово ще си каже италианск'я морски генераленъ щабъ, разработващъ въ своитѣ тайни скривалища нѣкаква си нова система за активна отбрана, наричана отъ тѣхъ „еластична“, заключаваща се очевидно въ партизанско — пиратска дейность съ особенни групировки отъ надводни, подводни и въздушни сили, съ участие на брѣговитѣ и плаващи батареи и минни полета.

Флотътъ на Мусолини ще се вкопчи

здро во въ борбата. И ако е сждено да произлезе третия Трафалгаръ, то той не ще се даде така лесно, както се даде втория (самопотопилия се германски флотъ въ Скапа Флоу).

Отъ изложеното е ясно, съ какъвъ ентузиязъмъ, съ каква енергия, твърда воля и трѣскава деятельность младото италианско морячество, привлѣкло на своя страна широката народна маса е заработило за пресъздаването на сегашния италиански модеренъ воененъ флотъ, представляващъ въ настоящия моментъ една действително голѣма морска мощъ въ Срѣдиземноморския басейнъ.

Съзнавайки отличенъ, че морето е „вратата и прозореца за отечеството“, че опасващитѣ полусстрова водни пространства сж „бѣлитѣ дробове“ за Родината, съвременниятъ италианецъ, съ несъкрушима енергия и достойна за похвала настойчивостъ е отдалъ своитѣ сили и срѣдства за създаването на необходимиятъ търговски и воененъ флотъ, въ силата на които вижда величието, напредъка и благоденствието на нацията.

Начинътъ за възхода на италианския флотъ трѣбва да ни служи като достоенъ примѣръ за подражание.

Мичманъ отъ флота.

ИЗПОЛЗВАНЕ ТОРПЕДОТО ПРИ СРЕШНИЯ БОЙ НОЩЕМЪ ИЛИ ВЪ ВРЕМЕ НА МЪГЛА.

Случаитѣ, когато трѣбва да приемемъ срещния бой, при обстановка съ съвършенно малка видимостъ, могатъ да се наложатъ, да се явятъ случайно или да бждатъ търсени отъ една отъ воюващитѣ страни. Примѣри за налагане на нощния бой имаме достатъчно въ историята на морската война. Най-често тѣй се явява, като продължение на дневния бой. Сжщо така имаме доста примери и за случайни срещи на противникитѣ презъ нощта или въ време на мъгла. Търсенията и предварително обмислениятъ нощенъ бой се налага само при нѣкои специални условия и се желае по-вече отъ послабля.

Основната черта на обстановката на нощния бой е малката видимостъ. Тя е главниятъ факторъ, който опредѣля начина за използване на отдѣлнитѣ видове кораби и тѣхното оржие. Въ зависимостъ отъ него нощниятъ бой се развива при следнитѣ условия:

1) Разстоянията между противникитѣ сж много малки.

2) Съсрѣдоточаването на силитѣ по отдѣлни цели е много затруднено.

Малкитѣ разстояния между противникитѣ не позволяватъ да се използва далекобойността на корабната артилерия. Отъ това следва, че въ нощния бой и въ време на мъгла, артилерийското оржие не може да бжде натълно използвано. Малкитѣ дистанции и изненадата, обаче, позволяватъ едно най-рационално използване на торпедното оржие. Трудниятъ за дневната торпедна атака периодъ на приближаване до противника и заемане на позиция за торпеденъ изстрелъ, тукъ липсва. Подъ закрилата на лошата видимостъ торпеднитѣ кораби могатъ да се приближатъ безъ голѣми жертви на торпеденъ изстрелъ до противника и да му изнесатъ своя ударъ. Ето защо, презъ нощта и въ мъгла торпеднитѣ кораби се намиратъ при най-благоприятни условия за действия.

Второто условие е сжщо въ полза за торпедното оржие. Поради много късото време на среща между противникитѣ, артилерийския огънъ не може да развие своя голѣмъ ефектъ. Обаче разрушителния такъвъ на торпедото си остава сжщия, понеже не зависи отъ продължител-

ността на схватката. Стига торпедниятъ залпъ да е попадналъ въ целта, неговото разрушително действие има вече решающе значение.

Знаемъ, че едно отъ ценнитѣ качества на артилерията, е съсрѣдоточаването на огъня по отдѣлни цели. Лошата видимостъ парализира и това нейно свойство. Въ нощния бой съсрѣдоточаването на огъня е съвършено трудно. Освенъ това, тъмнината изолира отдѣлнитѣ части на действащитѣ корабни сили. Тази особенностъ се явява, като благоприятно условие за действие на торпедното оржие. Тя дава възможностъ на по-слабия противникъ да действа съ своитѣ торпедни кораби противъ отдѣлни части на по-силния, безъ да се страхува отъ неговия съсрѣдооченъ огънъ.

Отъ направенитѣ расждения е ясно, че благодарение на лошата видимостъ, нощемъ и въ време на мъгла, обстановката се слага въ полза на торпедното оржие. Въ този случай неговото използване е най-умѣстно и най-рационално.

Тр. Ивановъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

8/21 НОЕМВРИ ВЪ СОЗОПОЛЪ.

На 21. ноември, денът въ който четири наши малки торпедоносца, атакуваха и сразиха турския кръстосвач „Хамидие“, Морското машинно училище празнува ежегодно своя патроненъ празникъ.

Тая година, свѣтлия боенъ празникъ на училището се отпразднува съ двоенъ блѣсъкъ и повишена тържественность, защото се съвпадна съ първото, по своята величественность импозантно събитие въ тоя черноморски край — освещаване „паметника—порталъ“ съграденъ въ честь на падналитѣ за Родината презъ последнитѣ войни созополски граждани и жители отъ блискитѣ села, св. Никола и Равадиново.

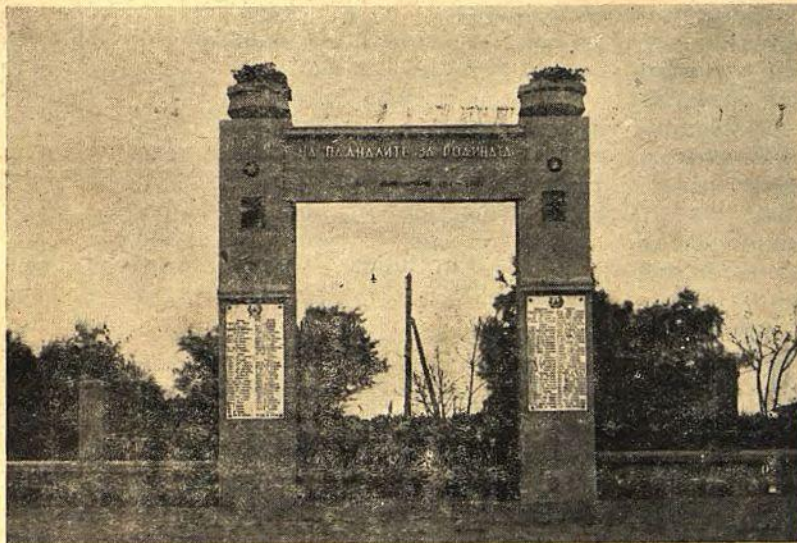
Тържествата започнаха на 20 ноември съ „заря съ церемонии“, която се произведе на площада предъ „Портала“, и на която присѣствуваха множество граждани и гости, дошли масово отъ блискитѣ села.

На 21 с. м., жителитѣ на града, гоститѣ, учащата младежъ и орга-

низациитѣ бѣха заели мѣстата си. Отъ гр. Бургасъ бѣше дошла музиката и знамето на полка. Къмъ 9

никъ — Негово преподобия Иларионъ, началника на Бургаския гарнизонъ г-нъ Полковникъ Христовъ, извърши откриването на „паметника — порталъ“. Произнесоха се подходящи рѣчи отъ г-нъ Полковникъ Христовъ, г-нъ областния директоръ, представителя на запаснитѣ подофицери, началника на Морското училище — К-нъ Лейтенантъ Т. Цицелковъ и кмета на гр. Созополъ. Всички говоривши поднесоха лаврови вѣнци, които бѣха положени на „Портала“.

Следъ това мило тържество, първо по рода си въ тоя край отъ освобождението на България до днесъ, въз-



Новоосветениятъ „паметникъ — порталъ“ въ гр. Созополъ.

часа поради извънредно лошото море, пристигнаха съ автомобилъ областния директоръ — г-нъ Русевъ и околийския управителъ, г-нъ Гавалюковъ, а малко следъ тѣхъ — началника на Бургаския гарнизонъ, г-нъ Полковникъ Христовъ.

Следъ отслужената панахида и молебень отъ архиерейския намѣст-

питанницитѣ на училището дадоха тържественна клѣтва, следъ което се произведе парадъ.

На гоститѣ бѣше сервиранъ обѣдъ въ Морското училище, който продължи при голѣма задушевность до 15 часа.

ЕДИНЪ ОТГОВОРЪ.

По случай патронния празникъ на Морското Училище, съвпадащъ съ знаменитата дата въ нашата военноморска история — (21 ноември 1912 год.) атаката на турския кръстосвачъ „Хамидие“ и първата славна наша побѣда на море, началника на Училището е изпратилъ поздравителни телеграми на водачитѣ на тая славна атака: Капитанъ I р. о. з. Добревъ, началникъ на отряда торпедоносци, и на командира на торпедоносецъ „Дръзки“ — Капитанъ II р. о. з. Георги Куповъ.

Въ отговоръ на изпратенитѣ телеграми Г-нъ Капитанъ II р. о. з. Куповъ е изпратилъ отговоръ-писмо, което поради своето ценно съдържание и назидателенъ духъ печатаме дословно.

Господинъ Капитанъ-Лейтенантъ,

Благодаря Ви най-сърдечно за

поздравитѣ по случай 21 ноември. Тръгнатъ съмъ отъ вниманието и честта, която ми указвате.

Съзнанието на изпълненъ дългъ е най-голѣмата награда за човѣка и днесъ, когато мисълта ми се връща къмъ славнитѣ години на миналото, азъ не мога, освенъ съ благодарность, да си спомня за моитѣ доблестни помощници на торпедоносецъ „Дръзки“.

Вѣрни и преданни синове на своята Родина, тѣ съ пълно съзнание изпълниха своя дългъ въ днитѣ на изпитанията и улесниха моята задача.

Половината отъ обслугата на „Дръзки“ бѣха питомци на Морското училище. За тѣхъ азъ съмъ запазилъ най-добритѣ спомени отъ миналата си служба въ скъпия за мене флотъ.

Нека днескашнитѣ Ваши питом-

ци взематъ примѣръ отъ своитѣ предшественици и неотстъпватъ отъ начертания пътъ на съзнателно изпълненъ дългъ къмъ своята Родина.

Ще дойде день, въ който и тѣ ще трѣбва да докажатъ, че сж отжрмени въ сжщия духъ и носятъ въ себе си сжщата велика българска душа.

Ползвамъ се отъ случая да Ви пожелаая успѣхъ въ Вашата трудна задача въ създаване на достойни български моряци, върху плещитѣ на които ще се крепи морската мощъ на България.

Приемете увѣреніята ми въ най-искренитѣ ми уважения къмъ Васъ

Г. Куповъ
Капитанъ II р. о. з.

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

КОНГРЕСА НА ВЪЗПИТАНИЦИТЪ ОТЪ МОРСКОТО УЧИЛИЩЕ.

Отъ 8—10 декември въ София се състоя втория конгресъ на възпитаницитѣ отъ Морското училище, което въ течение на 54 години непрестанно излъчва млади, дисциплинирани и добри технически сили, работещи добросъвестно и съ енергия по всички отрасли и кѣтшища на родната земя.

На 8 декември въ 10 часа, при масово стечение на делегати и гости въ голѣмия салонъ въ сградата на българскитѣ правници, председателя на съюза инженеръ Фиковъ откри конгреса, който започна своята дейностъ съ отслужване молебствие и водосветъ.

Следъ кратко назидателно слово отъ свещеника за получаване благословията на Всевишния Отецъ, председателя на съюза произнесе речъ, пасажи отъ която помѣстваме: „... На тоя конгресъ, за разлика отъ конгреситѣ на други съюзи, организации и групи, ние не ще парадирате съ нашето множество, нито съ желанието да изложимъ на показъ изъ софийскитѣ улици плакати съ громки лозунги. Назъ не ни движатъ нито интереситѣ на грубъ материализмъ, нито тия на личенъ кариеризмъ, напротивъ, назъ ни обединяватъ и сплотяватъ само чисти и идеалистични чувства и стремежи на безкористни и беззаветни желания за работа при изграждане на културния възходъ и стопански подеиъ на нашия народъ.

Нашия съюзъ, обединяващъ въ редоветѣ си: офицери, индустриалци, търговци, инженери, учители, техници и др. всички завършили въ различни години Морското машинно училище въ неговия 54 годишенъ животъ, издига въ култъ националния идеалъ за благоденствие на Царъ и благополучие на народъ и държава. Нашия съюзъ съ жаръ подема повика „къмъ Дунава и морето за напредъка на България“.

Нашия съюзъ не малко допринесе при разрешение въпроса за засилване на нашия търговски флотъ. Но ако за търговския ни флотъ можа да бжде отбелязана една придобивка, макаръ че съ нея далечъ не е задоволена нуждата на родната индустрия и търговия, то за морската и рѣчна отбрана на нашитѣ брѣгове, презъ изтеклата година, въпрѣки усилията ни, поради тежкото финансово положение и спѣнки, нозависящи само отъ волята на управницитѣ ни, не можаха да се реализиратъ поставенитѣ съюзни цели.

Ние обаче хранимъ надеждата, че подъ мъдрото управление на нашия прѣвъ морякъ, Негово Ве-

личество Царя, презъ настѣпващата година ще се успѣе да бждатъ отстранени часъ отъ външнитѣ причина и разчитайки на Неговата любовъ къмъ нашето морячество и родни води, ще бждатъ постигнати и въ тая посока добри резултати.

Съ тая надежда, нека пожелаемъ на нашия любимъ Царъ здраве и животъ, за да държи крепко държавното кормило, за благополучието на народа и преуспѣването на държавата.

Нека екне нашето громко моряшко ура?“...

При тоя повикъ залата екна отъ мощно ура, а присѣстващитѣ млади възпитаници на училището, следващи запасната школа изпѣха „Шуми Марица“ и „химна на Царъ“ подетъ отъ всички, станали на крака. „Уважаеми гости и драги другари делегати.

Употрѣбявамъ думата другари, защото мисля, че едва ли има членове въ друга организация, които съ по-голѣмо право да си послужатъ съ тая дума. Назъ ни свързватъ здравитѣ връзки на дългогодишенъ съвмѣстенъ животъ, тъкмо когато се формирахме като характери и граждани на нашата страна; назъ ни свързватъ спомени и преживѣлици въ най-хубавитѣ младенчески години въ нашия животъ. Презъ годинитѣ прекарани въ Морското училище и флота на Негово Величество, ние се закърмихме съ любовъ къмъ Царъ и Родина; тамъ, въ борбитѣ съ морската стихия кажихме нашата воля за благородни прояви, човѣчностъ, решителностъ и смѣлостъ до саможертвеностъ; тамъ добихме характеръ, изпълненъ съ рѣдка самостоятелностъ и творчески инициативи. И ето защо, съ радостъ и гордостъ можемъ да констатираме, че между назъ, възпитаницитѣ на Морското училище до денъ днешенъ нѣма отбелъзанъ случай на морална поквара. Между назъ нѣма аферисти, нѣма родоотжпници. Напротивъ, нашитѣ членове, прѣснати въ страната изъ градове и паланки, съ една завидна почтеностъ работятъ въ полето на труда и съ присѣщата на моряка търпеливостъ, тѣ успѣватъ да изчакватъ времето, за да се наложатъ съ своитѣ качества и изпѣкнатъ като носители и творци на материални и културни блага и придобивки въ народната съкровищница“...

Следъ тия думи инженеръ Фиковъ подкани присѣстващитѣ да извикатъ своето мощно ура за преуспѣване на Морското училище и за дългоденствието на сегашнитѣ му началници и Началникъ флота на Негово Величество. Залата наново екна въ грѣмовито ура, следъ което

се изпѣ химна на училището „къмъ три морета“.

Съ ставане на крака и минута мълчание се почете паметъта на починалитѣ възпитаници на Училището, следъ което съ затрогваща тържественностъ се изпѣ „Покойници“.

На сѣщия день въ 12 ч. 50 м. подпредседателя на съюза Хр. П. Спировъ реферира по радио София на тема „къмъ морето и Дунава за напредъкъ“, а на 9 декември въ сѣщото време и мѣсто лейтенантъ Паспалеевъ говори по радиото за бомбардировката на Варна на 14/27 октомври 1915 г. и поукиотъ отъ нея.

И двата реферата се изслушаха съ особено внимание и повишенъ интересъ.

Въ последующитѣ дни конгреса при пѣленъ редъ и дисциплина приключи своята дѣлова работа. Като главна нишка на изработенитѣ резолюции се подчерта желанието на възпитаницитѣ за весотдайна и настойчива работа за пресъздаването и засилване на родния търговски и воененъ флотъ, и отбрана на морскитѣ и рѣчни крайбрѣжия и отечественни води.

К.

Въ морскитѣ води се намира разтворено и злато. Единъ тонъ морска вода съдържа 6 милиграма злато.

Ако би могло да се извлече съ икономични срѣдства всичкото злато, разтворено въ морската вода, би се добило голѣмо количество злато, достатъчно да премахне свѣтовната икономическа кризи и увеличи значително богатствата на народитѣ, ако разбира се златото запази цената си.

Извличането по настоящемъ златото отъ морската вода е извънредно трудно, дори и при кабинетнитѣ опити.

Но тъй като на тоя свѣтъ всичко е възможно, не трѣбва да се очудваме, ако единъ день морето ще ни направи шасливи не само съ радостъта и здравето което ни доставяватъ морскитѣ бани, но и съ златото съ което би ни снабдило.

Славчевъ.

— Презъ месецъ септември е завършилъ първото си презокеанско плаване, полскиятъ товаропѣтнически моторенъ корабъ „Пилсудски“.

Кораба има следнитѣ данни: дължина—156·50 м.; широчина—21·50 м.; височина—11·43 м.; газене—7·55 м.; водоизмѣстване—5230 тона; скоростъ—18 мили, (при изпитанията е далъ 20·4 мили).

**Морето съединява странитѣ,
които раздѣля.**

ИЗГРАЖДАНЕТО НА НАЙ-СИЛНАТА СВЪТОВНА МОРСКА КРЕПОСТЪ — СИНГАПУРЪ.

Седемгодишният планъ за изграждането на укрепителнитъ работи въ Сингапуръ, следъ нѣколко седмици ще бжде окончателно завършенъ.

Чрезъ изпълнение на тоя планъ, Сингапуръ, отъ единъ слабозащитенъ центъръ на свѣтовната търговия става една отъ най-силнитъ и първостепенни морски крепости.

Изграждането на крепостта Сингапуръ е започнато преди 7 години, когато тамъ бѣ закаранъ огромния плаващъ докъ, имащъ възможностъ да вдига линейни кораби съ водоизмѣстване до 50,000 тона. Касае се за докъ IX, който на времето бѣ закаранъ на влекало отъ холандски влекачи отъ Тайнъ до Сингапуръ. Транспортътъ му трая три месеца. Докъ VIII се намира въ Малта. Арсеналътъ, корабостроителницитъ и работилницитъ за въздушнитъ сили заематъ една плоскостъ отъ 1350 хектара. Около 300 хектара девствена гора е била изкоренена за уреждането на едно грамадно летище съ бронирани скривалища, подземни работилници, казарми и мѣсто за кацане и излитане на водосамолети. Мощната радиостанция на Сингапуръ има районъ на действие обхващащъ Лондонъ, Сидней и Портъ Дарвинъ. Чанли е вече единъ силно заетъ гарнизонъ. Хълмистата околностъ е силно укрепена. На стратегичнитъ пунктове сж разположени противосамолетни и брѣгови батареи.

Малакскитъ протокъ днесъ се владѣе напълно отъ Сингапуръ.

Необходимостта отъ една силна база за английския флотъ въ срѣдния изтокъ бѣ подчертана за пръвъ пътъ презъ 1921 г. въ заседанията на английската имперска конференция. Австралия и Новозеландия изтъкнаха тогава, че Свѣтовната война и откриването на Панамския каналъ измѣстиха свѣтовния центъръ

къмъ Тихия океанъ. Тогава британското адмиралтейство реши, че Сингапуръ е най-подходящия пунктъ за база на английския флотъ въ Срѣдния изтокъ. Международнитъ договори, които прѣчеха за превръщане на Сингапуръ като военноморска база, бѣха отхвърлени отъ Англия. Изграждането на базата се извърши съ огледъ Сингапуръ днесъ да бжде въ състояние напълно да отстои нападението на една велика сила като Япония или Америка. Въ отбранителниятъ планъ на Империята, Сингапуръ, Портъ Дарвинъ и Хонгконгъ сж жловитъ точки на единъ голѣмъ стратегиченъ тригълникъ. Значението на Сингапуръ за защитата на търговскитъ връзки между Австралия, Британска Индия и Суецкия каналъ е грамадно.

Отъ „Nördische Rundschau“

превелъ: Дудевъ

НОВЪ ТИПЪ ДВИГАТЕЛИ ЗА ГЕРМАНСКИТЪ ПОДВОДНИЦИ.

Споредъ известието на английския вестникъ „Морнинг-постъ“, на новостроящитъ се германски подводници, ще бждатъ поставени двигатели, работящи съ смѣсъ отъ кислородъ и водородъ. Този новъ типъ двигателъ ще се използва за движението на подводника, както надъ, така и подъ водата. За целта въ подводника ще бждатъ построени специални резервуари за помѣстване на горепоменатитъ два газа. Газоветъ ще се получаватъ чрезъ електролиза на водата, когато подводника е въ надводно състояние. Инсталирания въ подводника малкъ двигателъ съ вътрешно горение и едно динамо, ще служатъ за добиване на електрическа енергия, нужна за разлагането на водата и добиването на двата газа. Мощността на този двигателъ е така разчетена, че получената електрическа енергия да разлага такова количество вода, щото добититъ газове да задоволявагъ работящия главенъ двигателъ и да пълнятъ едновременно

но резервуаритъ. Следъ изгарянето на кислорода и водорода ще се получатъ водни пари. Сжщитъ ще се използватъ за отопление въ подводника, а следъ като се кондензиратъ и намалятъ температурата си, ще се изхвърлятъ навънъ.

Снабдения съ такъвъ двигателъ подводникъ, ще се освободи отъ тѣй голѣмия товаръ, какъвто представляватъ акумулаторитъ на сжществуящитъ подводници. Часть отъ този акумулаторенъ товаръ ще бжде замѣненъ съ щерни за гориво на спомагателния двигателъ. Съ това ще се увеличи извънредно много района на действието на самия подводникъ. Всичко до тукъ пояснява, защо новостроящитъ се германски подводници сж тѣй малки по тонажъ, 250 до 700 тона, и ще иматъ голѣмъ радиусъ на действия, до като подводницитъ за далечни действия въ други държави сж 2-3000 тонни.

Знайно е, че съвременнитъ торпеда се движатъ съ сжстенъ въздухъ, който остава задъ торпедото свѣтла струя. Тая следторпедна следа се забелѣзва още отъ далечъ, и позволява на торпедираниятъ корабъ да вземе мѣрки и се отклони отъ удара.

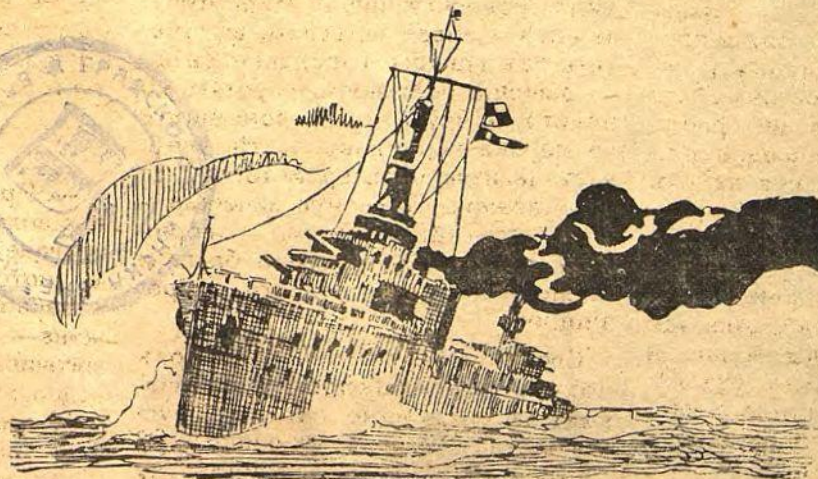
За избѣгване тоя недостатѣкъ на това мощно срѣдство за борба, какъвто е торпедото, германцитъ сж направили редица опити за въвеждане новъ типъ двигателъ за движението му, работящъ съ поменатитъ два газа—кислородъ и водородъ.

Изработенитъ газове ще се превръщатъ въ водна пара, която ще се поглѣща отъ водата. По тоя начинъ ясната следторпедна следа не ще съществува.

Германцитъ не отричатъ всичко това, но заявяватъ, че пресниклиитъ въ чужбина сведения сж още преждевременни. Колкото за затрудненията, които тѣ ще срещнатъ при практическото приложение на водороднитъ двигатели, тѣ смѣтатъ, че ще бждатъ лесно отстранени.

Д. Ен. Минковъ.

Морето е свидетелъ на много възходи и падения; то е подпомагало смѣлитъ и предприемчивитъ, а е съкрушавало тѣзи, които не сж го познавали.



Най-главната целъ на морската война е владението на морето, това се постига съ съответни военно-морски сили и срѣдства.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



ДЕСЕТЪ ДНИ СЪ ВЪТРОХОДЪ „СТРЕЛА“.

Вътроходът „Стрела“, ремонтиранъ наскоро, току що влѣзалъ въ строя прие ласкаво назначенитѣ шестъ мичмани, които, псдъ ржководството на единъ лейтенантъ, щѣхме да направимъ първото пжтуване извънъ Варненския заливъ. Следъ разкошна другарска вечеря, случайно съвпадаща съ нашето заминаване, младитѣ ентузиазирани мичмани, къмъ 1 ч. 30 м. въ полунощъ до единъ пристигнаха на бѣлата яхта. Не липсваха букети, нито пъкъ обичайнитѣ „на добъръ пжтъ“ отъ многобройнитѣ изпрашачи и изпрашачки, дошли да манифестиратъ своитѣ чувства къмъ смѣлитѣ моряци. Всички сме на вътрохода. Гласътъ на командира ясно и отсѣчено прозвуча въ нощта: „по мѣста за снемане отъ бѣчва!“. Бѣлата яхта се обслужваше отъ млади мичмани, които чевръсто и гордо развѣха вѣтрилата и „Стрела“ политна изъ пристанището, поздрави бившия си владетель и се изгуби въ морската ширъ. Гснѣна отъ вѣтъра, управлявана умѣло, тя цепи морската пустиня цѣли 36 часа и отдаде котва въ залива предъ Несебъръ. Тукъ, застанала гордо, въз-

висила къмъ небето своя високъ стожеръ, развѣла трицвѣтното морско знаме, тя бѣ предметъ на любовитство и възхищение отъ страна на закъснѣлитѣ лѣтовници и мѣстното население. Една по една се нижеха гребнитѣ лодки отъ брѣга, хората въ тѣхъ четѣха гласно красивитѣ надписи отъ дветѣ страни на вътрохода „Стрела“ и се възхищаваха отъ вида и уредбата ѝ. Следъ малка почивка и демонстрация, яхтата отново се впусна въ морето. Втория преходъ бѣ подобъръ за насъ, вѣтъра се усили и следъ 6 часа отдадохме котва въ Поморие, а следъ краткъ престой, благодарение на отличния за нашето пжтуване вѣтъръ, въ 14 часа тържествено се завърнахме на бѣчва въ Бургаското пристанище.

Както винаги, така и сега, Бургасъ приветства моряцитѣ съ „добре дошли“. Бургасчани много се интересуватъ отъ нашитѣ кораби и винаги се трупатъ по пристанището да ги видятъ, разгледатъ и опознаятъ началницитѣ имъ. И тоя пжтъ, идващата за първи пжтъ бѣла яхта, бѣ на особено внимание. Въ продължение на дветѣ деноншия, кси-

то прекарахме тукъ, ние бѣхме посетени отъ множество мъже и жени, които се възхищаваха отъ вида и вътрешната уредба на „Стрела“, интересуваха се отъ живота, конструкцията и постройката ѝ; изказаха голѣмо желание да пжтуватъ съ нея. Тѣ следѣха съ интересъ маневритѣ, които правихме изъ пристанището и бѣха въ възторгъ отъ бързината и ловкостта на обслугата. Гледана при соѣденъ вѣтъръ, надула платна, наклонила се на една страна, поряща шумно синитѣ морски вѣди, „Стрела“ представляваше огромна бѣла птица, разперила широко криле, летяща надъ водната повърхностъ. На другия денъ въ зори, незабелязани отъ никого, се отпавихме за Созополъ. Вѣтъра бѣше намалѣлъ, клагенето бѣ сравнително по голѣмо. Нижатъ се една следъ друга величествени картини по двата брѣга на дългия Бургаски заливъ забулени въ нежна сутринь на омара. Забелѣзва се голѣмото здание на Морското училище, а предъ него се очертава силуета на „Асенъ“, хвърлилъ котва. Бавно влиза „Стрела“ въ тихитѣ води на Созополското пристанище, поздравява своя дру-



Вътроходъ „Стрела“

гарь по оръжие — „Асень“ и отдава котва.

Размънът се обичайният представления на рейда и се дава почивка. Но, възможно ли е да се почива? Минават една след друга лодки съ посрещачи, които питат да научат нещо за своя нов гостенин, разглеждат яхтата и доволни си отиват. Вечерта, по случай първото идване на „Стрела“ в Созополското пристанище, Началника на Гарнизона даде вечеря на офицерите. Хубавото вино и веселите танци развеселиха всички, особено по-възрастните. Не липсваше и ревност по отношение, сравнително много малкото дами. Доволни и весели, след полунощ, се завърнахме на яхтата. Но тук, след хубаво преживяната вечер, тръбваше да изпитаме силата на бурята, която без малко щеше да потопи „Стрела“.

Не много след нашето лъгане, бяхме неочаквано събудени от силно бучение, което в миг се разрази в стихийна буря, каквато Созопол рядко е виждал. „Стрела“, като сламка танцува ту на лъво, ту на дъсно. Вятра е толкова силен, че по палубата едва се ходи. Съзловещ вой той напъва малкото дървено тло на яхтата, което с последни усилия се съпротивлява и стреми да не се отдели от своята котва. Веригата скърца, трепти от време на време и „Стрела“ бързо приближава високата скалиста бряга. Още малко, още един момент и тя, хубавата бела яхта, ще се раздробява на парчета. Употребихме усилия и приложихме всичко онова, което знаем от морското дѣло, но стихията ни превъзмогна. В момента, когато бяхме пред прага на живота и смъртта, посрѣд бѣсния вой на вѣтъра се чу гласа на първия помощник „Котвата задържа!“ Видимо облекчение и радост изпитахме всички. Нашата скъпа яхта бѣше спасена. Спасихме я с нашата непоколебима вѣра в нашия патрон и силното чувство, че тя трѣбва да живѣе за да учи и кали още много моряци за защита на свидните родни брѣгове. Вѣтъра постепенно намалѣ и затихна, а морето се успокои и доби нормалния си видѣ.

За безукоризното си държание и за достойно изпълнен дълг бѣхме поздравени от началника си. До обѣд преведохме в редѣ „Стрела“, след което се снемме от котва, преминахме между островите „Св. Петър“ и „Св. Иван“ и се насочихме към Царево. Имаше мъртва вълна. От време на време заплискваше дъжд, вѣтърът бѣ промѣнлив. Едва в 20 часа достигнахме и се завързахме на кея в Царево. Тук бѣхме на особено

внимание. Барабана извести нашето идване и разрешение за разглеждане на яхтата. Нижеха се едни след други гражданите, а децата не се отдѣляха от кея. Тѣ съ плач си отиваха, когато трѣбваше да бждат прибирани от своите майки, но обещаваха, че щом се наснят, пакъ ще дойдатъ.

На другия ден, при току що излъзал благоприятен вѣтър, се снемме от вързала и отпавихме за Варна. Вѣтъра бѣше добър и при сравнително хубав ход, скоро стигнахме Созопол. Нощта хвърли було над сините води. Слабо осветената яхта, съ опнати платна, се хлъзга леко и безшумно по морската повърхност, оставяйки след себе си разпъната фосфорисцираща струя леко плискащи се малки вълнички. На лѣво от насъ свѣтят фарове, едни съ по-силна, други съ по-слаба свѣтлина, подобно на грамадни върни очи, които равномерно въ еднакви промеждутъци време се отварят, проблѣсват и се затварят, като сочатъ пътя на множеството корабчета, пътуващи покрай наши брѣгове. От дѣсно се забелязва зеления фенеръ на корабъ, а напредъ и дѣсно отъ носа трептят бѣлитѣ криле на вѣтроходъ. Небето е чисто, осветено съ хиляди трептящи лампички. Огромния блѣдорозовъ дискъ на луната бавно и величественно изплава надъ хоризонта и чертае свѣтла, посребрена и трептяща извица по морската повърхност. При тая дивна обстановка първия помощникъ запѣва народна пѣсень. Какъ да не му е драго на човѣка да служи на такава яхта? Картината до срѣд нощъ остава непромѣнена. Пѣсните взематъ по-широкъ размѣръ, шегите сѣщо не стихватъ. Почва се разборъ на Созополската буря. Нощта преваля. Уморени, свободните от дежурство заспиваме на палубата. Съмна се. Слънцето ни поздрави съ своите сутринни лъчи. Знамето се вдигна по устава. Вѣтъра измѣни посоката и силата си. Насочихме се към Калиакра. Задухалиятъ силен брѣгови вѣтъръ се увеличаваше. „Стрела“ потопи дѣсния си борть напълно, вълните миеха вече палубата и шумно се изтичаха. Платната се изпъваха до скъсване. Стожера се огъваше и глухо скърцаха мачари и вжжета. Вѣтъра продължаваше да се усилява, пѣсните гребени на вълните „зайчетата“ ставаха все по-големи. Пътувахме съ скоростъ десетъ мили въ часъ и се бѣхме отдалечили на около 15 мили отъ брѣга. До тукъ бѣхме добре въпрѣки, че по палубата, която имаше къмъ 50° наклонъ, не можехме да се движимъ. Отъ голѣмия наклонъ яхтата започна да загребва вода, която започнахме бързо да из-

хвърляме. Стремлението на всички бѣ, да намалимъ наклона и плоскостта на платната, а съ това да оправимъ яхтата и предпазимъ отъ счупване стожера, който се бѣ твърде много огъналъ. За всички бѣше ясно, че и сега трѣбваше пакъ да приложимъ нашия опитъ, срѣчностъ и познания и спасимъ яхтата си. Обслужата бѣ раздѣлена на две: едни изхвърляха вода, а други обираха стърчилните вѣтрила. Силите ни бѣха на изтощаване. На два пъти вѣтрилата щѣха да ни повлѣкатъ въ морето. Когато, съ голѣма мъжа снемме четирите стърчилни вѣтрила, яхтата малко се справи, стожера доби нормалния си видѣ, а ние бѣхме мокри и съ подути отъ ударите на тегличите рѣце и крака. Но нѣмаше време да мислимъ за назъ и веднага се хвърлихме да намалимъ главното вѣтрило. Тукъ работата вървеше значително по-бързо и скоро намалихме платната, изхвърлихме водата и доволни отъ работата си, насѣдахме да си починемъ. Вѣтъра намалѣ и скоро измѣни посоката си. На ново увеличихме главното и вдигнахме кърмовото и стърчилно вѣтрило. „Стрела“ весело засѣче вълните къмъ носъ Галата. Привечеръ поздравихме нашата морска царица-Варна. Влизането ни въ пристанището бѣ великолепно. Минахме покрай италианския параходъ „Океания“ — хвърлилъ котва въ предпристанището и между рожъ отъ лодки отиващи и връщащи се отъ морския гигантъ, завързахме се пакъ на онова мѣсто, което преди десетъ дни напустнахме. Следъ привършване на работата и кратка отправена отъ командира речъ за нашето достойно държание, като волни птички изхвъркнахме отъ „Стрела“.

На пристанището бѣхме посрещнати отъ приятели и девойки, съ сжщитѣ мили усмивки и топли погледи отправени намъ, както това бѣ преди десетъ дни при нашето изпращане.

Така завърши това, първо по рода си, съ такъвъ маршрутъ плаване, което ни даде много опити и въпрѣки двестѣ прекеждия, които преживѣхме, остави незаличими, хубави спомени.

Всѣкога си спомняме за това първо плаване, което затвърди наши познания, по морското дѣло. За първи пътъ следъ Свѣтовната война „Стрела“ развѣ изъ южните ни морски пристанища разярения лѣвъ на вѣтроходенъ стожеръ. Това плаване за сетенъ пътъ доказа, че българина обича морето, обича своите малки кораби и както нѣкога неговите предшественици извършиха чудеса отъ храбростъ, така и днесъ ние, тѣхните наследници, сме готови да пренесемъ живота си предъ олтаря на Отецеството, за величието на Царъ и Родина.—

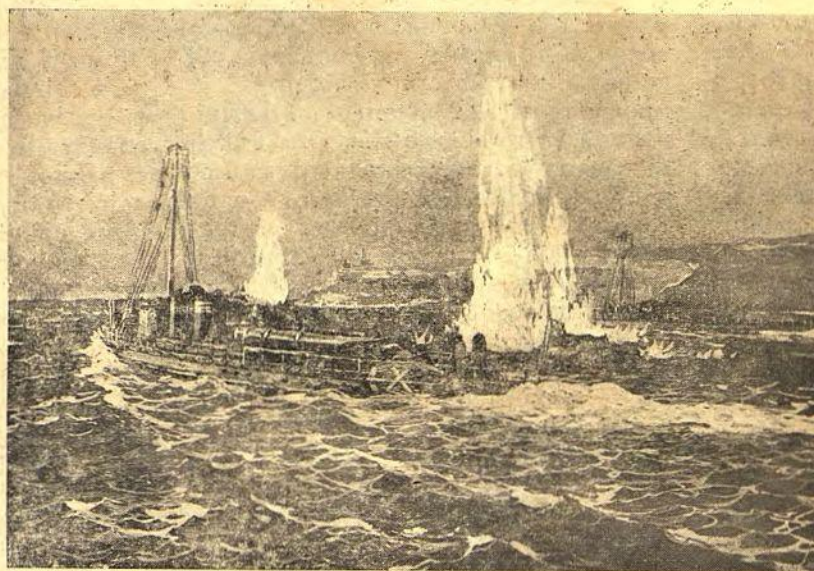
Георгиевъ.

Народитѣ, които
нѣматъ кораби и
мореплаване, сж
слуги на морски-
тѣ народи.



Морето дава въз-
можность да се
засили благостоя-
нието и култура-
та на народа.

Фарътъ предъ пристанището на гр. Царево.



Отрядъ наши торпедоносци при бомбардировката на
Варна, 14/27 октомври 1912 год.

Българскиятъ
духъ е еднак-
во мощенъ и
страшенъ, как-
то по суша та-
ка и на море.



Прахътъ на
мъртвитѣ е
създалъ Оте-
чеството.

Стрелци отъ първа портова рота въ боя при с. Первели на
19 октомври 1916 год.