

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

НАРОДИТЪ ИМАТЬ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



МОРСКИ ПРЕГЛЕДЕР

ДРУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОХВЪТА И ОБНОВА

Ръководи Редакционенъ комитетъ.

406. Варна—Градската библиотека.

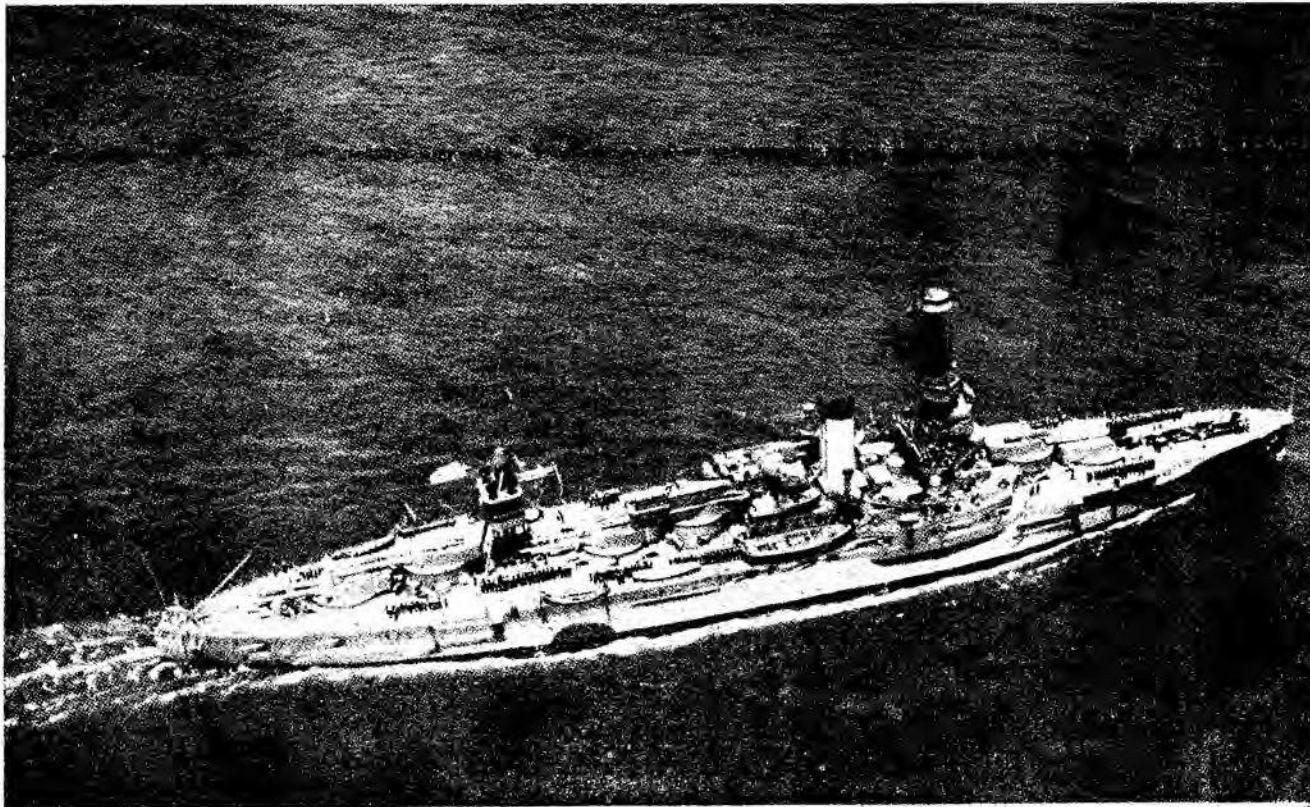
ДЪРЖАВА САМО СЪ АРМИЯ—
ИМА ЕДИНЪ ЮМРУКЪ;
ДЪРЖАВА СЪ АРМИЯ
И ФЛОТЪ—ГИ ИМА ДВА!

Година II.

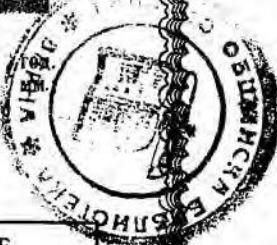
Варна, 1. априлъ 1936 год.

Брой 38.

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



Американския линеенъ кораб „Арканзъс“ гледанъ отъ птичи полетъ. Построенъ е въ 1911 год. и подновенъ въ 1925/27 год.
Дължина 170 м., широчина 31·5 м., газене 8·7 м. Водоизмѣстване 26,100 тона; скорост 21 мили; въоръжение: 12—305
16—127 mm., 8—76 mm. ордия и 3 водосамолета; Обслужва се отъ 1242 човѣка.



МОРЕТО И ДУНАВА СЖ
НЕИЗЧЕРПАЕМИ БОГАТСТВА



ДЪРЖАВА БЕЗЪ МОРЕ,
КЪЩА БЕЗЪ ПРОЗОРЕЦЪ.

Постжили статии

220. Използване торпедните кораби при блокадата.
 233. Бългата яхта.
 233. Необходимо ли е психотехническото изследване за моряците?
 236. Обща характеристика на бързоговата отбрана.
 239. Възпитанието на морски навигации в чуждостранните флоти.
 243. Ще отстради ли самолета кораба от морето.
 245. Радиогониометрия.
 246. Подготовка на бързоговите батареи за стрелба.
 247. Артилерията на „Дюнкерк“.
 249. Видове рѣчни бази и тѣхния изборъ.
 251. Италианското мнение за стойността на Средиземноморския италиански и британски флоти.
 256. Моряци.
 261. Пѣсента на Морето.
 262. Кръстосвача „Емденъ“
 263. Торпедни лодки.
 264. Охранна служба противъ подводниците въ време на движение.
 265. Английска морска злополука преди 228 год.
 266. Миноноски.
 267. Маршъ на българския морякъ
 268. Кюстенджа — 1916 год.
 269. Корабътъ призракъ.
 270. Операции на рѣчните флотилии.
 271. Маневри въ Средиземно море.
 272. Особености и различия между бойцовете на море и суши.
 273. Боя на бронираниятъ кръстосвачи при Фалклендъ.
 274. Морска буря.
 275. Бази за рѣчните флотилии.
 276. Поправка на военниятъ кораби.
 277. Страница военно-морска история.
 278. Водните пътища като комуникационни линии.
 279. Двигатели съ вътрешно горене на новопостроените германски бойни кораби.
 280. Торпедното като срѣдство за бързогова отбрана.
 281. Надводни минни заградители въ чуждите флоти.
 282. Радиозасъчникъ съ електронен осцилографъ.

УДОБРЕНИ.

- 233, 239, 265, 266, 267, 268, 269.

НЕУДОБРЕНИ.

- 243, 256, 261, 262.

НА ПРЕЦЕНКА.

- 220, 230, 236, 245, 246, 247, 249, 251, 263, 264, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282.

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

Кратки бележки са старите български моряци.

(Продължение отъ миниалния брой).

И тъй, въ 924 год. Великия Царь се изправилъ предъ Влахернските врати, но пакъ безъ да влезе презъ тѣхъ. На новите приготовления по прѣчила смъртъта му (27 май 927 г.).

Презъ 1235 година, въ времето на българския Царь Ясенъ II, — време на съюзникъ на гърците, е билъ обсадданъ Цариградъ, който се владѣелъ отъ латинците. При тая обсада, заедно съ гръцкия флотъ, сѫ действали и български кораби. А пъкъ при втората обсада, Царь Ясенъ, за да усилъ флотата си, е заповѣдалъ да построи още 25 воени кораби; и двата съюзни флоти сѫ обсадждали Цариградъ и сѫ действали противъ силния за оново време Венициански флотъ.

Въ 1348 год., по времето на Царь Иванъ Александъръ, башата на Царь Шишмана, черноморския и бързъ, както и други области отъ царството, сѫ били раздѣлени и управлявани отъ полусамостоятелни боляри. Такъвъ е билъ и болярина Баликъ, отъ когото, въроятно е останало името на гр. Балчикъ. Неговъ наследникъ е билъ братъ му Добротичъ.

Деспота Добротичъ е обсебилъ и управлявалъ цѣла Добруджа и отъ тогава тя носи името му. Него-ви морски крепости сѫ били „Емона“ (Емине), „Козякъ“ (с. Гойзикенъ), а столицата му е била „Калаверка“ (Калиакра), после той се премѣстилъ въ Варна съ крепостта Галата.

Този полусамостоятеленъ владетелъ при Черно море, като е схващалъ значението на военния флотъ, създадъл е и организиралъ такъвъ силенъ флотъ, че се е осмѣявалъ да се бори съ Генуезците, които сѫ владѣели тогава съ своя флотъ цѣлия Кримски бързъ и сѫ имали силни крепости по цѣлото черноморско крайбрѣдие. Флотътъ на Добротича се е явилъ чакъ предъ Трапезудъ, за да наложи волята му надъ византийските царе.

Нашиятъ черноморски бързъ е билъ постоянно място на жестоки борби и изтрѣбления. Крепостите: Балчикъ, Варна, Месемврия, Ахиало сѫ били владени ту отъ българи, ту отъ гърци и латинци. Нашите пра-дѣли искучно сѫ действали по водата, както и по суши, отбивали сѫ множество морски нападения и сѫ умирали на море, за да спасятъ брата.

ВЕСТИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

ПОЩА

Редакцията благодари за следните постжили дарения:

1. Отъ подофицерската потрѣбителна кооперация „Черноморецъ“ при Морска Полицейска Служба — Варна, сумата 1,000 лева.

2. Отъ Добри Добревски зателефонна работилница, гр. София, сумата 200 лева.

3. Отъ Д. Игнатовъ, чиновникъ Б. Н. Банка — гр. Кюстендиль, сумата 50 лева.

4. Мара Димитрова, с. Надежда Софийско, сумата 30 лева.

5. Матей Матеевъ — с. Кнежа Бѣлослатинско сумата 30 лева.

6. Стойчо Златарски-гр. Червенъ брѣгъ сумата 25 лева.

7. Иванъ Миленковъ-гр. Червенъ брѣгъ сумата 20 лева.

8. Тодоръ Миларовъ-гр. София сумата 20 лева.

9. Иванъ Арнаудовъ-Казанлъкъ сумата 10 лева.

10. Петъръ Владовъ-Казанлъкъ сумата 10 лева.

11. Ясенъ Идиевъ — Търговище сумата 10 лева.

(Следва)

Въ отговоръ на постжилите запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявилите желание да се абониратъ, че вестника се изпраща **даромъ**, по възможность на всички, които желаятъ да го получаватъ, безъ **вноска за абонаментъ**; редакцията приема само дарения, които за въ бѫдеще ще се публикуватъ въ отдѣла Поща.

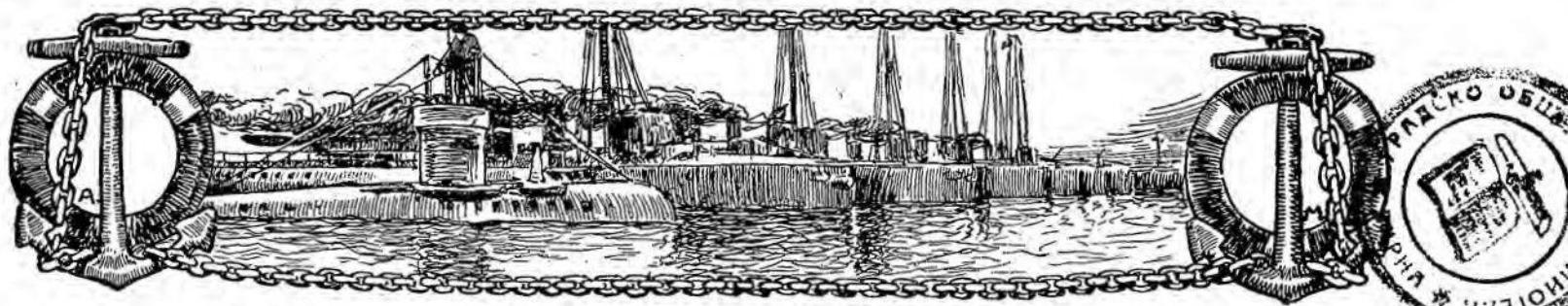
— Известяватъ се сътрудници, които съобщаватъ автора и източника на преводните статии. Безъ тия данни статиите се считатъ нередовни и нѣма да бѫдатъ помѣствани въ вестника.

Статиите да бѫдатъ написани ясно и четливо, и по възможност само на едната страна на листа.

— Редакцията препоръчва сътрудничество и със снимки. Ония сътрудници които иматъ такива, свързани съ живота и историята на флота или съ морето, се умоляватъ да ги представятъ.

— Известявя се на заинтересованите, че всички излѣзли до сега броеве на „Морски Прегледъ“ сѫ изчерпани. Редакцията съжелява, че не може да удовлетвори молбите имъ.

— Редакцията благодари на всички постоянни и временни сътрудници, които сѫ изпратили снимки за помѣстване.



НАШЕТО КОРАБОПЛАВАНЕ

Въ продължение на по-вече отъ 30 години броятъ на корабите отъ нашето единствено Търговско пароходно дружество, въпрѣки положениетъ усилия, остана непромѣнено. Тия кораби бѣха съвършено недостатъчни и едва поддържаха редовни пѫтувания до пристанищата на близкитъ морета.

Въ течението на много години управата на дружеството полагаше неимовѣрни усилия да увеличи своите кораби, което едва въ последно време съ голѣмъ трудъ, настойчивостъ и борба, можа въ малка степень да осѫществи.

Съ купуване на корабите „Мария Луиза“, „Балканъ“ и „Родина“, за българското корабоплаване започна нова ера, чрезъ която нашата страна се освободи отъ черупката на своеето сухоземие и пое своя дѣль отъ владението на морето.

Макаръ и малобройни, нашите търговски кораби прекосватъ всички близки и далечни

морета и подъ гордото плющене на българското знаме, обхождатъ голѣмите пристанища на културния западъ и напомнятъ на свѣта, че на Балкана съществува малка, онеправдана и трудолюбива страна, която въ миръ, неволя и упоритъ трудъ самостоятелно гради своята бѫднина.

Съ това, макаръ и незначително увеличение на търговските ни кораби се дава новъ импулсъ на нашето стопанство, което има възможностъ да бѫде по-живеспособно и гъвкаво, за да се приспособи къмъ сегашните условия на външната ни търговия. Въпросите за пазарите на нашето производство сѫ вече по-лесно разрешиими, защото пѫтищата къмъ тѣхъ сѫ свободни и достъпни безъ чуждо посрѣдничество.

На 17 мартъ м. г. се постави началото на българското корабоплаване по Дунава.

И тукъ е необходимо българскиятъ

се развѣе надъ множество кораби, които разпѣнвайки тихите дунавски води, ще ни свържатъ съ Централна Европа и ще създадѣтъ отъ рѣчното корабоплаване първостепенъ факторъ за подобрието и успѣха на нашия стопански животъ.

Въпроса за основаване и засилване на чисто народно морско и рѣчно корабоплаване, е въпросъ на належаща необходимостъ, народна честь и гордостъ. Едно достатъчно развито народно пароходство е всѣкога мошънъ факторъ въ рѫцѣ на държавата за прилагане на една икономическа политика.

Дано мѣролавнитѣ фактори се проникнатъ отъ тая необходимостъ и дадътъ пътната си подкрепа за да видимъ въ близко бѫдеще нови кораби да развиватъ българскиятъ трицветъ по всички морета и Дунава и разнасятъ плодът на българското племе.

МОРСКА МИСЪЛ

Бойните флоти на Япония и Америка.

Както е известно Япония, поради отказа на останалите велики сили да сложатъ па дневенъ редъ предложението ѝ за равенство въ морския въоружения, напусна заседаващата въ Лондонъ морска конференция. На това равенство Япония разчиташе и бѣ дала изрична заповѣдъ на своите делегати да бждатъ неотстѫпчиви по тоя въпросъ.

При откриване на конференцията шефът на Японската делегация, адмиралъ Ногаро, изложилъ гледищто на своето правителство относно новия морски договоръ за разоруженията, който трѣбва да почива на една основна идея за опредѣляне обща и тѣсна граница, еднаква за всички велики морски сили, която въ никакъвъ случай да не биде надминавана; Нападателните срѣдства да бждатъ значително ограничени, за смѣтка на което да се разреши свободенъ и неограниченъ строежъ на отбранителните морски срѣдства, което ще облекчи бремето на голѣмите разходи и ще внесе значителна данъ за осигуряване на траенъ свѣтовенъ миръ. Японската делегация била готова, възъ основа на тия начала да даде пълното си сътрудничество за приключване съ успехъ дѣлото на конференцията.

Америка, напротивъ, не скриваше желанието си, конференцията да застѫпи принципъ на Вашингтонския заговоръ третиращи ограничаване въоруженията на различните флоти въ зависимостъ нуждите на народната отбрана на отдѣлните морски страни.

Американската делегация, съгласно дадените конструкции, предложи едно пропорционално намаление съ 20% отъ общия тонажъ на съществуващите въ края на 1935 г. голѣми морски флоти. Въ случаи, че това американско предложение не биде възприето, делегацията да отстѫпи на една по-ограничена спогодба, ако и това не се постигне, да употреби всички усилия за продължение срока на Вашингтонския договоръ, който изтича въ края на 1936 год. Япония и Франция категорично отказаха продължение на този договоръ. Поради това нестъгласие въ гледищата на договорящите страни, конференцията пропадна и не можа да постигне поставената си целъ: ограничение на морските въоружения.

Огът този неуспѣхъ на конферен-

цията започва бързо и стремглаво надпреварване въ увеличаване на Японската и Американска флоти. И дветѣ могъщи морски сили притежаватъ модерни бойни единици, но иматъ и много остатели кораби. Свѣтовната война показва стойността на разните остатъли бойни кораби, които завързани до тогава въ най-затътенитѣ части на пристанищата сѫ били изтегляни отъ забвението и въоружени, стъкмени и умѣло командвани, често се проявявали като смѣли стражни, придржаващи, снабдителни и др. кораби, като достойно сѫ изпълнявали възложените имъ задачи.

При една бѫдеща война въ Великия океанъ, двата противника Япония и Америка, ще мобилизиратъ всичко онова, което още може да се държи на воца и ще бѫде въоружено и стъкмено за различенъ родъ действия. Следващите таблици означаватъ наличните бойни кораби на Америка и Япония къмъ 1 януари 1936 год. включително и тия, които сѫ остатъли, но все пакъ годни за действие:

Америка:

Линейни кор.	15	съ общо водоизмѣстване	455,400	т.
Самолетонос.	5	"	126,800	"
Линей. кръст.	19	"	179,755	"
Леки кръст.	19	"	160,500	"
Изтрѣбители	280	"	337,885	"
Подводници	100	"	91,150	"
Общо		438	кор. съ 1351,490	"

Япония:

Лин. кораби	9	"	272,070	"
Самолетонос.	6	"	78,570	"
Лин. кръст.	13	"	116,440	"
Леки кръст.	25	"	135,875	"
Изтрѣбители	112	"	138,174	"
Торпедонос.	11	"	5,821	"
Подводници	66	"	83,949	"
Общо		243	кор. съ 830,899	"

Усилието, което Япония ще трѣбва да направи, за да се изравни съ Америка е значително. Но тая страна на изгрѣващото слънце, често е проявявала удивителна способност за преодоляване на голѣми трудности, което дава основание да се вѣрва, че съ познатата твърдост и нестойчивост на японецъ, това рѣзко съотношение на силитѣ въ скоро време ще бѫде изравнено.

Доктрината на *Манroe* Америка за американците проявява своя дълбокъ отпечатъкъ въ федералната политика на Америка. Завладяването

на Филипините, придобивката на много острови въ Великия океанъ: Хавай, Самоа и други, се явява като нарушение на тая доктрина, което американците оправдаватъ съ необходимостта да се създадѣтъ редица морски станции въ Тихия океанъ, по пътя на проникването имъ въ Азия за пласиране продуктите на земедѣлското и индустриално свръхпроизводство.

Следът свѣтовна война, въ края на 1919 год. личния съставъ на американския флотъ се състоялъ отъ 500,000 човѣка, нарастналъ почти десетъ пъти отъ състава въ края на 1913 г. Следъ сключване мира това число е било значително намалено. Постепенно влизане въ строя на нови кораби създаде необходимостта да се увеличи чаново личния съставъ, който по настоящемъ брои 100,000 души. Войната позволи американците да подгответъ и вербуватъ добри услуги и организиратъ резервите си. Раствящата важност, която общественото мнение дава на морската политика, се проявява и въ особената грижа на адмиралтейството за възпитанието и обучението на офицерите и моряците.

Както всѣка морска страна, така и Америка, благодарение на мощните си бойни и многообразни търговски кораби, които развѣватъ за всѣкажде по земното кѣлбо, поражда ресpektъ и уважение къмъ американския народъ, увеличава престижа и създава трайни търговски и приятески връзки съ другите народности.

Историята на Япония бележи най-ната твърда амбиция да бѫде пълна владетелка на презморската търговия въ Крайния изтокъ. Въпрѣки многото прѣчки, които срѣщаше при провеждането на тая своя амбиция, Япония показа удивителна настойчивост и деятелност.

Дълго време, поради липса на достатъчни срѣдства, японския флотъ бѣше малоброенъ и недостатъченъ да постигне поставените цели. Държавата реши тогава да склони вътрешенъ заемъ и разви трѣскава морска пропаганда, която даде великолепни резултати и примѣри на родолюбие. Победоносната война срещу Китайската империя даде новъ тласъкъ на въодушевление и напредъкъ на обновеніетъ японски флотъ, особено следъ блѣскавите успѣхи при Ялу и Вей-Хай-Вей. Въ 1904 г.,

при обявяване Руско-японската война, Япония бъше напълно готова и постигнатата победа въ тази първа война съ една от европейските държави, повдигна въ висша степень народното самочувствие и гордост.

Отъ тогава Япония здраво съжила на Азиатския континентъ и протегна ръка за завладяването на Китай, като продължава да противопоставя своите права и амбиция срещу опитите за проникване отъ другите нации. Владетелка на Корея, господарка на Портъ-Артуръ, покровителка на Мандчукуо, тя напредва бавно и сигурно, като увеличава въ завзетите пространства

сръдствата за съобщение, засилва замедленето, използва най-рационално минералните богатства, и е почти единственият производител, търговецъ и доставчикъ на безбройното китайско население. Тя не скрива своята ненавист къмъ Америка, която проникна и завладя Филипинските острови, считани за съставна част на Империята простираща се отъ Сахалинъ до островъ Формоза въ видъ на броеница отъ острови.

Япония, като островна държава, не може да се развива териториално и економически безъ наличието на мощнъ боенъ и търговски флотъ.

Ето защо, тя се стреми да сдобие и запази господство си, не само въ моретата на Крайния изтокъ, но въ целия Велики океанъ. Япония не се бъси отъ никого и неотклонно следва пътя и примера на Англия, която благодарение на мощните си стоманени чудовища владее свѣта. Работническите маси, дисциплинирани, трезви и работещи съ почти нищожни заплати, допринасятъ твърде много за възхода на Япония и издигането ѝ като първостепенна морска държава, претендираща за равенство съ останалите велики морски сили.

Отъ френски източници
Паскалевъ.



О Д Р И Н Ъ

На 26 мартъ се навършиха 23 години отъ величавата и славна епopeя при Одринъ.

Силната, най-модерна и непревземаема свѣтовна крепость, за каквато германските инструктори счищаха първата столица на Отоманска империя, гр. Одринъ, не можа да изтреа на устрема и мощния победоносенъ български духъ. Одринъ, противно на твърденията на военниятъ канцелитетъ бѣ превзетъ съ открита сила.

При падането на Одринъ историята съ удивление отбележава единствения случай на артилерийска атака. Едно отдаление отъ 5-и артилерийски полкъ, съ запрѣгнати ордия се впусна въ кариеръ заедно съ пѣхотните части въ стремителна атака и достигна на 200 крачки отъ телените мрежи на крепостта, гдето разпрѣгна и откри усиленъ артилерийски огънь.

При Одринъ българския воененъ гений поставилъ началото на употреб-

бата на огневия валикъ, който начинъ на действие отъ артилерията бѣ въ последствие широко приложенъ отъ модерните западноевропейски армии презъ Свѣтовната война и даде отлични резултати.

Одринъ падна, зада се издигне високо и гордо борческия духъ на българския воинъ и се открие нова, свѣтла страница за славните дѣла на победоносната българска армия.

Навремето падането на Одринъ бѣ уповестено съ тържественото и продължително биене на църковните камбани въ цѣлата родна земя.

Въ радостния звънъ на камбаниците се отекваше ликуването на българския народъ за постигане на свещенния идеалъ за обединение на българското племе.

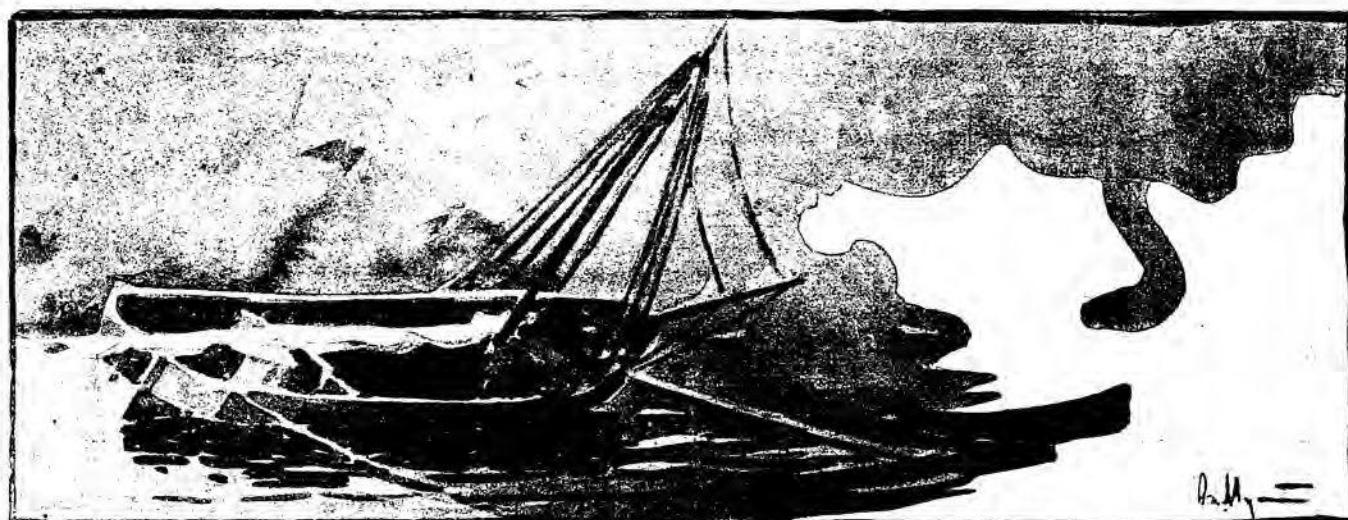
Ненадминатъ е героизма и готовността за саможертва на българските синове при атаката на Одринъ.

Одринската земя е гордостъ за българския народъ.

Наредъ съ загиналите хиляди воини край Одринъ, сложиха кости и шепата моряци отъ Дунавската флотилия, които взеха живо участие при организирането и поддържането на телефонните връзки и действието съ прожекторите, като достойно изпълниха своя дългъ на върна служба на Царь и Родина.

И днесъ, въ дена на годишнината отъ падането на Одринъ, когато си спомняме за героизма и себеотрицанието на българските синове, нека свалимъ шапки и съдемъ низко глави предъ скъплата паметъ на светите покойници, които дадоха своя животъ за възхода и пребъдането на родната земя и подобрени отъ тѣхния достоенъ за подражание примеръ, да заробимъ тихо, настойчиво и всеотдайно за величието и напредъка на нашата хубава Таткова.

К.



На поправка.

Рисунка отъ Александъръ Мутафовъ.

СОБУЧЕНИЕ-ВЪЗПИТАНИЕ И ОДНОВА

Необходимо ли е психотехническо изследване за моряците?

Развитието на съвременната техника изисква своите майстори специалисти. Всъки ден техниката със своите открытия, настъпва във всички отрасли на живота, като налага необходимостта от все по-добри и по-добри специалисти.

Нуждата от специалисти във съвременните армии, флотии и въздушни сили, където техниката прилага почти всички свои новооткрития, е нарастваща значително. Но скръстът на службата е намален до такава степен, че затруднява добрана специализация на всички постъпили на служба. Тия причини налагат по-рационална специализация, която ще се въведе само токава, когато се определятъ физическите и душевни способности на младежа, за да се насочи той към специализация във онази област на техниката, за която подхождатъ неговите способности и във която той ще се специализира за най-късо време.

Необходимостта отъ подборъ на моряците и възпитанициите на Морското училище произлиза не само отъ нуждата да се пресъде негодни, но и да се определятъ способностите на всички приети, за да се съобразятъ педагогическиятъ похвати и се подредятъ съответните учебни програми на рационално.

За определяне наклонностите и способностите на хората, днес се прибегва до психотехническото изследване.

За насъ не е тъй лесно да проникнемъ въ тайните на тъй наречения душевенъ животъ на индивида. Имайки предвидъ, обаче, тъсните връзки на този животъ съ физическия такъвъ, и при дадената хармония между двата, по закона на съгласуването и на съотношенията, отъ физическия животъ, когото имаме възможност да изучимъ, можемъ да преминемъ на душевния по начинъ, щото да си съставимъ една идея, ако не точна и пълна, поне достатъчно приближителна, която ще ни приближи до общия животъ, който е предметъ на психотехническото изследване.

На практика при това изследване, не е необходимо да правимъ измѣрвания присъщи на институтите по психология и биотипология. Като знаемъ, че моряка тръб-

ва да има силна воля, прецизенъ погледъ, особено готово схващане, бърза и сигурна реакция между мисъл и действие; да схваща бързо най-различни гледки и разбъркани впечатления, да маневрира съ сигурност при различни скорости и да се излага на най-лоши климатически условия, нашата работа се свежда въ това, да огуримъ равновесието на целия организъмъ, т. е хармоничното, напълно развито и уравновесено тѣлосложение да отговаря на управляващите висши духовни функции. Не е необходимо, обаче, тия функции на душата въ моряка да бѫдатъ превъзходни.

Преди войната психотехническото изследване се прилагаше само въ психиатрическия клиники, за изследване недостатъците на душевно болни. Въ надвечерието на войната и презъ нея, то си проби пътъ въ почти всички въздушни войски, армии и флоти, и навсяккъде където бързата машина и мотора изискватъ обслужване отъ лица съ напълно уравновесени душевни качества.

У насъ психотехническото изследване започва едва следъ войната, въ авиацията, софийските общински трамваи, а отъ 1930 год. се прилага въ Морското училище и въ нѣкои войскови части. Най-уредената станция за психотехническо изследване въ България е тая на софийските трамваи. Тя е снабдена съ модерни уреди, които позволяватъ освенъ психотехническо и много добро физиологическо изследване на трамвайните служители.

Психотехническото изследване тръбва да се прилага върху всички началстващи лица и моряци, не само при приемането имъ, но поне всички б мѣсеца, за да се провеърва тъхното душевно състояние, защото и мозъка като органъ отъ човѣшкото тѣло, може да се изтоши и измори и да бѫде атакуванъ отъ най-различни болести. Я знае се, че центърътъ, който регулира душевните функции въ равновесие е мозъкътъ, било като седалище на психомоторния цикълъ, било като асоциативенъ центъръ, било като седалище на най-висшите психически функции.

Ако на сухо е възможенъ животъ, даже и когато мозъкътъ не е цѣлъ, или е боленъ — наводъ, подъ

вода и надъ вода, животътъ, е не-възможенъ, дори и при най-малкия неговъ дефектъ. Психотехническото изследване ще ни помогне да откриемъ кога това равновесие е нарушено и ще ни спаси отъ много нещастия.

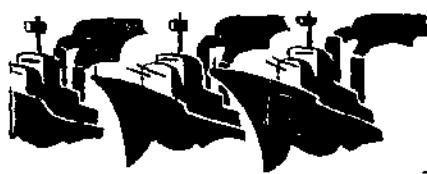
Всички методи за психотехническо изследване се извършватъ лесно и успѣшно, само тогава, когато изследвачътъ се предаде на пълното имъ и подробно изучаване. Не може всъки да бѫде добъръ психотехникъ. Най-правилното разрешение на въпроса е, психотехническото изследване да се повѣри на лѣкаръ, който при специалността която има, най-лесно ще се подготви и усъвършенствува въ него.

Методите за психотехническо изследване съ много сбвче нито единъ отъ тяхъ не може да ни даде пълна гаранция за абсолютна справедливостъ. Практиката показва, че тамъ, където класифицирането на множество лица се прави при абсолютно едни и същи условия, тъзи методи все пакъ даватъ, ако не абсолютни, поне относителни резултати.

Чрезъ такова изследване надъ всички моряци можемъ следъ като опредѣлимъ качествата, които моряка отъ всъка специалностъ тръбва да има, да изследваме способностите на всъкиго и да го насочимъ къмъ специализация въ онази областъ, за която той е най-пригоденъ. Но колкото и положителни данни да ни даде това изследване, тръбва преди всичко, да имамъ предъ видъ физическата способност на лицето, неговите сътивни органи, а по-нататъкъ и грижите на възпитателя и на началника, който тръбва да го подготви за службата опредѣлена отъ психотехническото изследване.

Най-после ще тръбва да се подчертава, че психотехническото изследване, освенъ неоспоримата научна стойност, има и една практическа такава за самото изследвано лице, било за да му създаде една психофизическа мощь, било за да предпази и гарантира цѣлостта на тази мощь, и го подготви за най-опасните моменти въ неговата служба, който то неминуемо ще срѣщне.

— П. Миларовъ.



ВЕНЕРНА МОРСКА ИСТОРИЯ

Кюстенджа — 1916 год.

През август 1916 година, следъ дълги колебания, Ромжия се на меси въ Световната война, на страната на съглашението.

Русите съ очаквали, че съ встъпването на ромжните въ войната, руският Черноморски флот ще биде облекчен въ операциите си срещу българското черноморско крайбръежие, главно въ действията срещу Варна и Бургас.

За база и изходен пунктъ на руските кораби отъ Черноморския флотъ, опериращи срещу западното крайбръежие на Черно море, е тръбвало да послужи ромжнското пристанище — Кюстенджа. Кюстенджа е разглеждан като стратегически пунктъ отъ най-голема важност, при избора отъ руското главно командване на операционното направление — Варна-Шумен, съ цель за овладяването на тези пунктове съ помощта на флота.

Значението на това пристанище е нараствало още и отъ обстоятелството, че е близко до операционния театъръ въ Добруджа и българските брегове и позволява ефикасно наблюдение на Варна — база на нѣмските подводници.

Ромжия обявила войната на 15.III. 1916 г. На 14 с. м., въ Кюстендженското пристанище влязъл руският специален отрядъ съставен отъ линейния корабъ „Ростиславъ“, нѣколко торпедоносци типъ „Завидний“ и два подводника, подъ командата на контър адмиралъ Паттона. Въ скоро време този отрядъ бил засилен също 4 торпедоносци, осем миночистачи, два транспортни кораба, нѣколко стражни корабчета, морски самолети и нѣколко пристанищни кораби отъ ромжнския търговски флотъ.

До идването на руския отрядъ, гр. Кюстенджа и пристанището му не съ били достатъчно обзаведени за отбрана. Входа за пристанището е бил защитен съ импровизирана бонова преграда, като на една миля отъ него е имало минно заграждение, поставено на незначителна дълбочина.

На брѣга е имало инсталирани 3 малокалибрени батареи, съ далекобойност не повече отъ 1,5 мили. Нѣмало никаква организация за противовъздушната отбрана и големите петролни резервуари били оставени безъ всѣкаква защита.

Командира на специалния руски отрядъ е тръбвало още съ присти-

гането си да вземе мѣрки за отбраната на водния районъ и града.

Презъ време на първите боеве по добруджанското крайбръежие, лѣвия флангъ на ромжното руските войски е бил поддържан съ артилерийски огнь на линеенния корабъ „Ростиславъ“ и нѣкои отъ торпедоносците.

Въ началото на военните действия, руските самолети предприемали нападения надъ Варна и разузнавания по българския крайбръеженъ районъ, но следъ първите успѣхи на българите, руските самолети се ограничавали само съ разузнавателна дейност въ района около Кюстенджа и Мангалия.

Ромжнското главно командване, вследствие на големите неуспѣхи на добруджанския фронтъ, постоянно търсило помощта на руските войски и настоявало за частична евакуация на Кюстенджа. Руското командване не било съгласно съ това и заповѣдало на контър адмиралъ Паттона да задържи Кюстенджа до крайна възможност.

Къмъ края на м. септември 1916 год. руските сухоземни войски отъ 3-а дивизия се укрепили на около 5 километра отъ Татладжикъ-гьоль.

Презъ м. октомври станало пре-группирането на сухопутните всѣски и руските части действащи по крайбръежието били замѣнени съ 9-а и 19-а ромжнска дивизии, подъ командата на генералъ Рашку.

На 6. X. с. г., вследствие силния напоръ на българите при Топраки-саръ, ромжнското главно командване било принудено да оттегли войските на 15 км съ северо — до Тузленското блато. Сѫщият и следващите дни, руските кораби обстреляли съ артилерийски огнь дѣсния флангъ на настѫпващите български войски, но ромжните не издържали и се оттеглили на северъ.

На 19. X. 1916 г. гр. Кюстенджа бил напуснат отъ защитниците си и още сѫщия ден следъ обѣдъ, въ тоя градъ влязли победоносните български войски. Остатъците отъ 9-а и 19-а пехотни ромжнски дивизии отстѫпвали въ безпорядъкъ на северъ, като изгубили всѣкаква връзка, както съ руския Черноморски флотъ, така и съ останалите пехотни части въ Добруджа.

Специалният руски черноморски отрядъ, получилъ здѣшъ да унищожи съ артилерийски огнь бензиновите и нефтни резервуари, оставени въ Кюстенджа. Тази задача е

тръбвало да изпълнятъ торпедоносците „Щастливий“, „Пилкий“ и „Дръзки“. Поради лошото море, това на тѣхъ не се удавало. Биль предприетъ втори опитъ за унищожение на складовете, но поради лошото време и този опитъ останалъ бѣзъ резултатъ.

Предвидъ на горното, камандуващиятъ флота заповѣдалъ на командира на кръстосвача „Паметъ Меркурий“, да унищожи складовете. На 21 октомври, кръстосвача, заедно съ торпедоносците „Пронизителни“, „Живий“ и „Жаркий“ се отправили отъ Севастополь за Кюстенджа. Било решено торпедоносците „Живий“ и „Жаркий“ да се отправятъ самостоятелно за Кюстенджа, да проминочестватъ маневрения районъ за кръстосвача, когото на разсъмване, на 22. X. да посрещнатъ и охраняватъ.

Операцията на двата торпедоносца не успѣла. Торпедоносецъ „Живий“ застѣналъ на плитковина до брѣга, отъ която билъ снетъ отъ торпедоносецъ „Жаркий“, поради което тѣ немогли да изпълнятъ възложената имъ задача.

На 22. X., кръстосвача, заедно съ трите торпедоносци, безъ да се проминочества маневрения районъ, се насочили къмъ прибрѣжните води на Кюстенджа. Бомбардировката била започната отъ разстояние 8 и постепенно достигнала до 6 километра отъ брѣга.

Резервуарите били запалени и унищожени. Два водосамолети бомбардирали, стрелящите кораби, но безъ резултатъ.

Къмъ 6. ч. 50 м. кръстосвача се оттеглилъ на северъ, обстрелявайки брѣговите батареи и складовете въ северния районъ на града, които скоро били запалени.

Следъ 7 часа, корабите напуснали опасната отъ мини зона, оставайки задъ себе си пристанището покрито съ гъсти облаци димъ, кѫдето се чували части взривове отъ запалените складове отъ нефть и бензинъ. Следъ сполучливо завършената операция руските кораби се завърнали невредими въ Севастополь.

Тоя исторически примѣръ ясно показва, че само съ самолети и брѣгова артилерия отбраната на крайбръежието отъ действията на бойните кораби е трудно постижима. Ефикасната отбрана се осигурява само при комбинираното действие на артилерията, авиацията и флота.

Атака съ подводни бомби.

Чува се далечно бутене, което бързо приближава и нараства до непоносимъ грохотъ. Това е шумът отъ движещия се винтове на изтрѣбителъ, като че ли удари отъ крилата на гигантска птица... Оглушителенъ взривъ изведнъжъ ни разбужда. Подводника трепери. Около насъ водата кипи и бълбока като въ самоваръ. Следъ нѣколко секунди всѣки е на мѣстото си и заема своя боенъ постъ. Послѣдванъ отъ кърмчията Бентингъ веднага се хвърлямъ къмъ кулата на подводника и заповѣдамъ съвисокъ гласъ, който прокънтява по стоманени тѣ стени: „Лѣво на стена! Дветѣ машини срѣденъ ходъ напредъ! Бързо потапяне на 60 метра!“. Втори взривъ тресе стенитѣ. Стоимъ неподвижно и въ очакване, като задържаме дишането. Като че ли времето спира. Какво е това? Всичко скърца и трещи. Електричеството угасва и за моментъ настѫпва пъленъ мракъ. Една следъ друга се взриваватъ подводните бомби, ту надъ насъ, ту редомъ съ насъ, ту предъ или задъ насъ. Подводникътъ, като че е живо сѫщество и трепери отъ взривовете и сътресенията въ тоя кипящъ адъ. Електрическите крушки и стъклени тѣ предмети се пукатъ и раздробяватъ на соль. Скжса се и стоманеното вжже на морегледа и ржчката за въртение то му удари кърмчията въ очите. Опитваме се да се движимъ по

зигъ-загъ, като заякъ преследванъ отъ ловецъ. Всичко зависи отъ щастиято, кѫде ще падне следующата бомба. Най-подиръ интервалътъ между взривовете се увеличаватъ, а трѣсака отслабва и постепенно затихва. Продължаваме да се движимъ безшумно. Всѣки звукъ доловенъ отъ преследвача, горе на повърхността, може да ни струва живота. Всѣки путь, когато чуваме надъ насъ шумъ отъ движението на винтове, пущаме и дветѣ машини въ ходъ и съ пълна скоростъ се стремимъ да се отдалечимъ и отбѣгнемъ. Когато обаче противника спира машините за да ни подслушва и ние сѫщо спираме нашите и се спотайваме. Маслената следа, която навѣрно подводникътъ оставя горе на повърхността отъ многократните изменения на курса и въртението въ кръгъ е разбъркана. Изтрѣбителятъ тръси, но нѣма вече опредѣлена точка и не ни чува.

Подводника успѣ да се отдалечи отъ опасната зона. Следъ нѣколко часа, когато всичко бѣ напълно спокойно, решихъ да огледамъ водната повърхность. Предпазливо вдигнахъ морегледа и забелязахъ, че изтрѣбителя все още продължаваше да ни тръси, но бѣ далечъ отъ насъ и следъ малко се отдалечи и изчезна задъ хоризонта.

Опасността е преминала и ние изплавахме на повърхността. Ско-

ро открихме причината, по която противника е открылъ нашето присѫтствие — дългата маслена следа. Въ време на неотдавнащата силна буря, отъ рѣзките движения, които подводника правеше подмѣтанъ като треска отъ голѣмите вълни, шевовете на една отъ щерните бѣха отслабнали и пропущаха. — Нафта постепенно изтичаше и на морската повърхност се образуваше дълъгъ, пъстъръ шлеифъ, който издаваше нашето присѫтствие на стражния корабъ. Плавайки подъ водата ние не подозирахме това.

Въ стражевитѣ дневници за тѣзи случаи не се пише много. Ето какво отбелязахъ въ моя дневникъ:

6 ч. 10 м.—Шумъ отъ винтове на изтрѣбителъ задъ подводника.

6 ч. 12 м.—Силенъ взривъ отъ лѣвата стена, задъ кърмата. Подводна бомба.

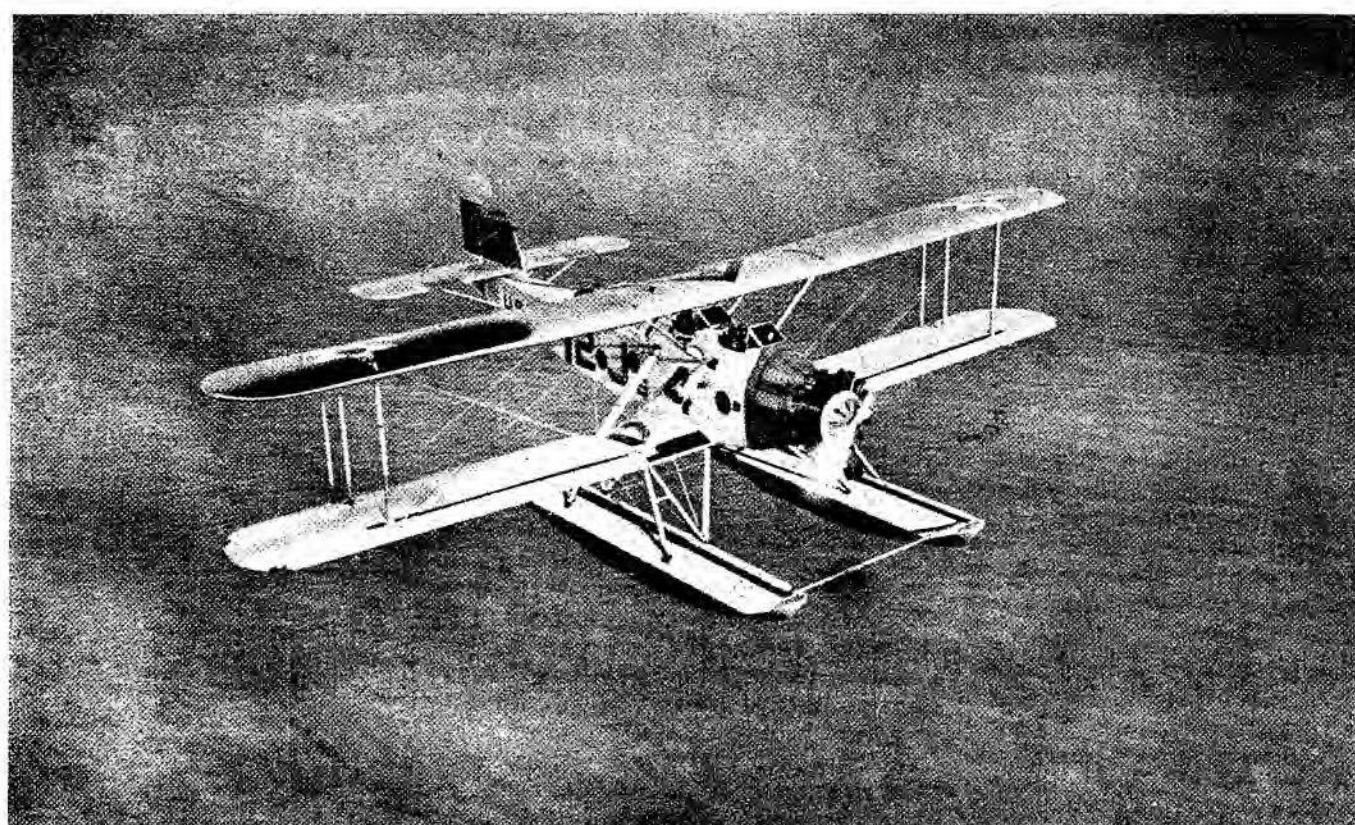
6 ч. 15 м.—Оглушителенъ взривъ надъ насъ. Нѣколко други въ страни. Нѣколко електрически крушки се счупиха. За известно време подводника остана въ мракъ. Сериозни повреди нѣма.

6 ч. 20 м.—7 ч. 30 м.—Различни и постепенно отслабващи взривове.

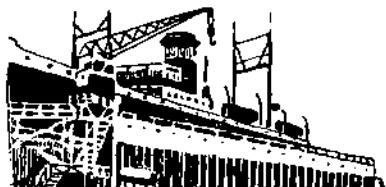
8 ч. 10 м. Дълбочина 10 метра. Американски изтрѣбителъ на разстояние 5,000 метра.

9 ч. 10 м. Изплавахме на повърхността. Никого не видяхме.

Преведе: Фратевъ.



Американски водосамолетъ въ летене надъ открито море.



Морска Техника

РАЗВИТИЕ НА КОРАБОСТРОИТЕЛНАТА ТЕХНИКА.

Прогреса въ корабостроителната техника засегна всичките елементи при постройката на кораба: конструктивни материали, технически процеси при постройката, както конструкцията на кораба, така и на механизмите.

Относно материалите, тръбва да отбележимъ въвеждането въ търговското корабоплаване на стоманата със високо съпротивление и приложение на леките метални сплави. При постройката на английския корабъ „Куинъ—Мери“ е употребена въ голямо количество стомана със временено съпротивление 65 кгр. на кв. м. и много отъ леките сплави със съпротивление 50 кгр. на кв. м. при относителна тежина 2'65 до 2'95.

Употребата на искуствената смола „Херолитъ“ при съграждането на кораба „Емпресе офф Джапонъ“, съкрати неговата тежина съ 130 тона.

Изучаване съпротивлението на водата при движение на корабите, даде възможност за по-добро опредълението на най-изгодното съотношение на основните размѣри на кораба. Проучаванията показваха, че при скорост 14 мили въ часъ, корабъ дълъгъ 243 м. е 10% по икономиченъ отъ корабъ дълъгъ 183 м. при същата скоростъ, а за кораби съ дъл. 305 м., най-изгодното газене ще биде 18'5 м., т. е. съ 1½ пъти въ повече отъ обикновеното, при постройката на подобни кораби. Отчасти тъзи резултати се прилагатъ на практика и даватъ сравнително добри резултати. Има десетки случаи на кораби, които изваждани на докъ съ били разрѣзвани напрѣочно и срѣдната имъ частъ е получавала едно удължение отъ 10—14 м. Такива кораби следъ поправката и увеличаване товарогодемността, но съ запазване същата машина, не само че не съ развили по-раншната си скоростъ, но дори съ я увеличавали. Въвеждането на новата външна форма, вследствие намаляване съпротивлението, съкрати разхода на горивото отъ 10 до 12%, че водоизмѣстването е увеличено. Споредъ изявленията на известни капитани, скоростта не се губи при вълнение, а споредъ корабни лъкари—морската болест е много по-редка.

Корабите съ формата на Маеръ, не само че започватъ да се строятъ отново, но къмъ тази форма прибърватъ и при поправката на старите кораби, като се отрѣза носовата частъ и се прибавя новата Маерова форма. Въ 1934 год. има вече 300

хиляди тона кораби съ приспособени Маерови носове, а въ 1927 год. не е имало ни единъ. Корабите „Бременъ“ и „Европа“ иматъ приспособени Маеровата форма.

Главната причина за намаление теглото на кораба се дължи на въвеждането на електросниската. Построењия въ 1920 год. въ Америка първи корабъ съ заварено дъно е билъ построенъ съ недовърше, че преодоленитъ отъ него аварии, доказаха пълната целесъобразност на електросниската. Днесъ нѣма нужда да увъряваме единъ корабостроителъ за ползата отъ спойката въ корабостроението.

Въ последните години техниката даде различни типове електроди за електрическата заварка, която е достигнала голъмъ напредъкъ и широко приложение при постройката на новите кораби.

Въ областта на корабното машиностроене е необходимо да отбележимъ строежа на турбини съ голъма мощност за голъмите презоceanски гиганти „Нормандия“ и „Куинъ Мери“. Огромните (по 120,000 к. с.) турбини на германските кораби „Бременъ“ и „Европа“ съ признати за останали и тѣхния създателъ, инжен. Бауеръ заявява, че тѣ ще бѫдатъ съмѣнени споредъ единъ неговъ проектъ съ други, развиващи мощност 180 хил. конски сили при намаление на пърата до 60 атмосф. и прегрѣване до 450°.

Отъ 1926 год. до сега, на търговските кораби къмъ парната машина започнаха да прибавятъ турбини съ високо налѣгане, което повиши мощността имъ отъ 22 до 30%. Нѣкои корабостроителници изхвърлятъ отъ машината цилиндъра съ низъкъ налѣгане. Новия типъ машини получиха названието турбо—компаундъ.

Развитие на бързодвижещия се дизель, намѣри въ корабостроенето много добро приложение. На германския брониранъ корабъ „Дойчландъ“ има 8 двутактни безкомпресорни дизели съ двойно действие, развиващи всѣки единъ, мощност по 7100 к. с. при 450 обръщения въ минута.

По настоящемъ е обѣрнато голъмо внимание на котлите съ високо налѣгане, съ прегрѣване на пърата, при които се получава економия на горивото отъ 18—20%, намалява се теглото и се повишава коефициента на полезното действие на кораба. На много кораби употребяватъ котли съ високо налѣгане (система Бенсонъ) до 170 атмосфери.

Отъ руски Ст. Вълковъ.

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

БЪДЕЩЕТО НА ДИЗЕЛЬ-МОТОРА ВЪ ВОЕННИЯ ФЛОТЪ.

Голъмото развитие и използване на дизель-мотора въ търговското корабостроене, повдига вече въпроса за широкото му приложение въ военния флотъ, въ който, освенъ въ подводниците, използването му до сега се е свеждало въ отдели и рѣдки случаи.

Чуждата литература отбелязва обширни описания относно изследване възможностите и преимуществата съ прилагане дизела въ военните кораби: това на американския капитанъ Прокторъ и на холандския морски инженеръ Бинингъ. Капитанъ Прокторъ въ своя обширенъ докладъ разглежда проекта за строежа на моторентъ линеенъ корабъ, а Бинингъ дава общите изводи за положителните страни отъ прилагането на дизела въ военните кораби.

Най-голъмия дизель-моторъ поставенъ до сега на подводникъ има десетъ цилиндра и мощност 3,000 конски сили. Обаче, успѣхътъ достигнати при конструкцията на моторите позволява да се говори за реални постижения до 6,000 конски сили, получени отъ десетъ цилиндровъ (четири тактъ, съ просто действие) дизель-моторъ, имашъ дължина 14'5 м., ширина 2 и височина 3'5 метра, при 350 обръщения въ минута.

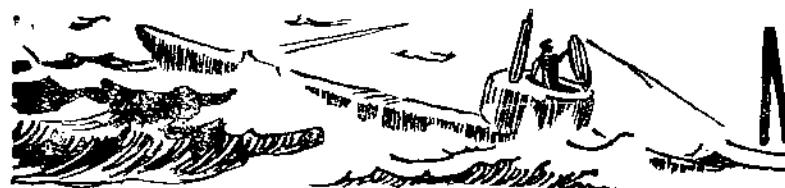
Съоръженията на военните кораби съ нѣколко дизель-мотора, включени за движението на единъ и същи гребенъ валъ, има голъмо преимущество. Цѣлата машинна установка въ такива случаи се състои отъ голъмо число, сравнително малки двигатели, и излизането на единъ отъ тѣхъ отъ действие не е опасно и не влѣче, сериозни последици. За намаление скоростта на движението достатъчно е да се изключатъ нѣкои отъ действуващи мотори, при което се получава економично изразходване горивото.

Макаръ обслужването на единъ голъмъ механизъмъ да е по-лѣко отъ колкото нѣколко малки, употребътъ на последните е за предпочитане, защото иматъ улпостни части и позволяватъ бързъ и лесенъ ремонтъ и поправка на повредата дори и при непрекъснатото движение на кораба.

Времето необходимо за преминаване отъ пъленъ преденъ въ пъленъ заденъ ходъ, при хидравлическото предаване въ 10,000 тоннитъ моторни кораби, не надвишава 10 секунди.

За въ бѫдеще дизель-мотора ще намѣри широко приложение въ военните флоти.

В. Кировъ



МОРСКИ ВЕСТИ

АНГЛИЙСКА МОРСКА ЗЛОПОЛУКА ПРЕДИ 228 ГОДИНИ.

Преди 228 години до островите **Scilly** край английските брегове при **Cornwall** е произлъзла злополука, при която също били разрушени 7 бойни кораба и загинали 2000 моряци.

На 22 октомври 1707 год., следът завладяването на Гибралтаръ, английският адмирал Съръ Клаудеслей Шовелъ, при завръщането си във Англия съз командваната от него ескадра от 7 кораба, достигнала бръговете на **Cornwall**. Спестнала се бѣла, гъста и непрогледна мъгла, обикновено явление край бръговете на Англия.

На адмирала било известно, че се намира възблизостта на опасните острови **Scilly**, въчиято околнност се намиралъ лобириятъ от плитковини. Постоянно меняващото течение правело корабоплаването около тия острови твърде опасно.

Необходимо било да се знае точното място нахождение на кораба, за да се избегнатъ опасността при падането на мъгла и настъпването на тъмната и непрогледна нощъ.

Ескадрата пътувала бавно и предпазливо. Тъкмо адмирала размишлявалъ, дали да направи повръщане и измѣни посоката на движение, когато при него приближилъ стражния офицеръ и му доложилъ нещо, което силно разгневио адмирала. Единъ морякъ, единъ обикновенъ морякъ си позволилъ да прави бележки относно корабоводенето и да посъветва, че е необходимо веднага да се измѣни посоката на движение, за да не насочи цѣлата ескадра на нѣкоя плитковина. Моряка билъ отъ островите **Scilly** и по измѣнящото течение надушвалъ опасността. Повиканъ при адмирала той продължалъ да настоява за приближаващата опасност. За нарушение на дисциплината адмирала заповѣдалъ да го обесятъ на върха на стожера.

Нешастието било тамъ, че адмирала, който виждалъ самъ, че е необходимо да промѣни посоката на движение, счелъ за обидно да се вслуша въ предупреждението изказано отъ неговия простъ морякъ и продължиъ движението на ескадрата по сѫщата посока.

Преди обесването, нещастният морякъ помолилъ за разрешение да прочете 109 псалмъ отъ евангелието. Адмирала разрешилъ, обаче

веднага се разказаъ, когато моряка започнала съ твърдъ и безсръменъ гласъ високо да чете: „... Твоите дни сѫ преброени. ... Твоите деца ще останатъ сирачета, а жена ти вдовица. ...“

Мъглата продължавала да бѫде все така гъста и бѣла като памукъ. Ескадрата продължавала своето движение, когато поставението наблюдалъ високо извикалъ: „Виждамъ право предъ носа вълнобой (разбиващи се въ бръга вълни). Адмирала далъ бѣрзъ сигналъ за предпазване следващите кораби и се опиталъ да отдалечи кораба, но било много късно. Флотоводачният корабъ насочилъ на плитковина при островъ **St. Agnes**. Скоро и останалите кораби заседнали. Само корабъ „Фениксъ“ успѣлъ да се спаси отъ гибелъ. Потъвче отъ 2,000 души се удавили. Трупътъ на адмирала билъ намѣренъ по-късно изхвърленъ на бръга въ единъ заливъ, отдалеченъ на 8 мили отъ мястото на злополуката.

Отъ флотоводачният корабъ останалъ живъ само единъ човѣкъ, който се държалъ въ водата нѣколко дни и билъ спасенъ отъ рибарска лодка. И този човѣкъ разказалъ историята за обесването на моряка.

K.

Въ края на 1935 год. се намирали въ постройка следните корабни двигатели разпределени по държави:

ДЪРЖАВИ	ПАРНИ			Всичко
	цилин. дръжки	турбини	мотори	
Англия . . .	55	8	63	126
Германия . . .	17	19	35	71
Италия . . .	—	—	12	12
Швеция . . .	1	—	104	105
Япония . . .	6	2	24	32
Дания . . .	3	3	18	24
Франция . . .	2	2	4	8
Холандия . . .	3	—	30	33
Норвегия . . .	12	—	4	16
Швейцария . . .	—	1	3	4
Испания . . .	—	2	1	3
Америка . . .	1	—	4	5
Данцигъ . . .	—	—	1	1
Всичко . . .	100	37	303	440

Отъ таблицата се вижда че строежа на корабните мотори е почти три пъти по-големъ отъ парните двигатели.

ЕДНА ДЕМОНСТРАЦИЯ НА БЪРЗОХОДНИТЕ ИТАЛИАНСКИ ТОРПЕДНИ КАТЕРИ ВЪ СРЪДИЗЕМНО МОРЕ.

Въ последно време французската преса се занимава съз италианската морска мощь, по отношение развитието на корабите съз сръденъ и малъкъ тонажъ, съко то би могла да атакува и най-мощните неприятелски кораби.

Освенъ за мощността и големата скорост на леките кръстосвачи, изтребители и торпедоносици, напоследък се знаятъ интересни подробности относно новъ типъ бойни кораби имащи минималенъ тонажъ, сръдно отъ 20 до 50 тона, които могатъ да се движатъ съ скоростъ надвишаваща 45 мили въ часъ. Това съз торпедните катери въоружени съ две торпеди, едно 76 м. м. оръдие и 2 картечници.

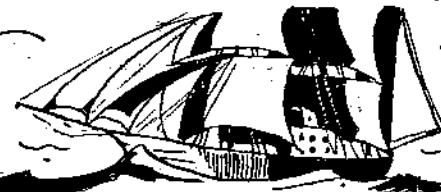
Развивайки голема скоростъ, тъмогатъ неочеквано да се появятъ на хоризонта, бързо да приближатъ неприятелски кораби, да ги торпедиратъ и изчезнатъ преди противника да е успѣлъ да открие ефикасънъ артилерийски огънь.

Една демонстрация, извършена недавна отъ италианските бързходни катери въ Сръдиземно море е направила силно впечатление всръдъ мъродавните английски кръгове.

Когато английския линеенъ кръстосвачъ „Худъ“ (42,100 тона), най-големия боенъ корабъ въ свѣта се намиралъ на пътъ отъ Гибралтаръ за Суецъ и достигналъ мердиана на Сицилия, ескадра бързходни италиански катери получили заповѣдъ да напуснатъ базата и да извършатъ една демонстрация около Худъ. Напускайки базата тъмко скоро достигнали кръстосвача и бързо се изгубили отъ видимостъ на югъ. Следъ малко, обаче наново се появили, направили кръгъ около Худъ, когото поздравили най-коректно и бързо изчезнали и се прибрали въ базата си, преди кръстосвача да е успѣлъ да напусне водния районъ около Сицилия. Това показва, че въ бѫдещата война бързходните катери, въпрѣки загубите, които биха претърпѣли въ периода на приближаването си къмъ бойните кораби, ще успѣятъ да ги торпедиратъ и сраятъ.

Отъ френски Ст. Славчевъ.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



ШПИОНКАТА.

Въ този разказъ липсват имена, защото не е справедливо да се смущава духът на един достоен морякъ, който служи съ честь на народа си и стана жертва на една гръшка, която изкупи съ цената на своя животъ.

*

Отъ три часа торпедоносците, командванъ отъ младия и енергичен лейтенантъ А., е пристигналъ следъ дълго плаване въ тихите и спокойни води на пристанището. Обслужата подрежда измокрени въжета и почиства лафетите на ордията станали неузнаваеми отъ солените морски пръски. Давайки своите последни нареджания лейтенантъ А. излѣзе отъ торпедоносаца и съ бързи, нетърпеливи стъпки се отправи за свъсното малко жилище нѣ далечъ отъ морския брѣгъ, гдѣто го очаква неговата млада жена, която следъ мигъ ще увисне на врата и ще притисне къмъ широките му моряшки гърди, малкото си, еластично тѣло.

Единъ радостенъ викъ посрещна младия лейтенантъ.

— Ти ли си милий? Най подиръ! Нѣма да тръгнешъ скоро, цали?.. За колко?.. пита галъвно младата жена своя съпругъ и нежно се притиска. Моряка се усмихва и гали косата на това малко и крѣхко същество, което отъ шестъ месеца е негова жена. Отъ нейните думи лъжа безкрайна сладост, сѫшата, съ която му говори още въ първата минута на тѣхното запознанство въ големия морски курортъ. Тогава тя му разкри своя тѣженъ животъ; говори му за нейната далечна, забравена фамилия, за своето бѫдеще безъ сълънце и безъ надежда.

Три месеца по-късно тѣ се задомиха. Нѣкои отъ неговите съслуживци, на основание братските права, които другарството между моряците позволява, бѣха го упрѣжнали, че не се е достатъчно информиралъ за бѫдещата си съпруга.

Отъ този моментъ младиятъ корабоначайникъ на торпедоносца А. служеше преданно само на бойното морско знаме и на малкото обожаемо същество.

*

Започна да вали. Малките дъждовни капки нежно пѣеха, удряйки се въ стъклата на прозорците. Похлопа се на вратата. Влѣзлия ординарецъ подаде запечатанъ пликъ, който съдържаше тайна заповѣдь за заминаване. Надвѣсень надъ разтворената бланка лейтенантъ А.

прочете заповѣдта, която съобщаваше, че на 23 мили северно отъ фара Ф., въ квадратъ П. въ 6 часа заранько на следния денъ, торпедоносцъ Х. ще трѣба да посрѣщне, при друзи и охранява до влизане въ безопасната зона идещия отъ Англия големъ транспортенъ корабъ превозващъ пехотенъ полкъ войска, за усиливане армията на фронта при Марна.

Издигната на прѣсти и надникваща, предпазливо, надъ рамото на своя съпругъ, младата жена успѣ сѫщо да прочете заповѣдта и тихо се отдалечи къмъ близкия прозорецъ. Какво има? пити тя небрежно наблюдавайки падащите на двора дъждовни капки.

Замислилъ се лейтенантъ Х. се сепва отъ зададениятъ въпросъ.

— Една заповѣдь моя мила. Следъ два часа ще трѣба да се прибера на торпедоносца. Съжелявамъ, че ще трѣба да те оставя, но служба.

Младата жена сърдито вдига ръмене и навежда глава.

*

На пристанището се е натрупалъ народъ. Отъ единъ часъ сѫ пристигнали спасителните лодки отъ големия транспортенъ корабъ, ударенъ гая заранько отъ торпедото на нѣмски подводникъ. Ударътъ е билъ сѫдбоносенъ, точно въ срѣдата на кораба, който ведната се наклонилъ на страни и започнала бѣзо да потъва. Развълнуваното море затруднило спасяването. Загинали по-вече отъ двеста души.

Следъ доклада, който лейтенантъ А. веднага следъ завръщането си въ пристанището направи на своя началикъ се констатира, че мястото на срѣщата е издадено и нѣмския подводникъ, разполагащъ съ сигурни данни е успѣлъ на време да се приближи и причака транспорта.

Предния денъ вечеръта отъ брѣга сѫ били дадени нѣколко свѣтлинни сигнали. Вѣроятно нѣкой е влѣзълъ въ врѣзка съ противника въ морето и е издалъ предстоящето идване на транспортния корабъ.

Лейтенантъ А. се разхожда нервно въ малкия салонъ на свъсното жилище. Неговата жена го наблюдава мълкомъ и следи съ беспокойство блѣдото му и разтревожено лице.

Изморенъ отъ безсънната нощ и преживѣното заранько при торпедирване на транспортния корабъ, охраната на който неговия торпедоносцъ се готовше да поеме, офицера се облягна на стена, по закачалката, където висеше закачена

синята мушама на неговата жена.

Размишлявайки относно сѫществуването въ близостъ на добре уредена неприятелска шпионска мрежа, лейтенантъ А. отправя погледъ къмъ тавана на малкия салонъ, при което дѣсното му ухо чувствува влажност. Офицера извръща глава и откача мократа мушама;

Я гледай, мокра! Извили ли миличка?

Да, за малко, да пустна едно писмо.

Лейтенантъ А. хвърли върху близкостоящата до камината кушетка, разперената мушама, отъ джеба на която пада малко бѣло бележничче.

Той го взема и отваря.

Съ викъ на нараненъ звѣръ младата жена се спуска върху мжка си, който се смѣе и издига високо малкото бележничче.

— Дете, страхувашъ се, че ще ти узная тайните? Нѣкоя копринена рокля, или огърлица? Въобразявамъ си какво може да бѫде написано тукъ.

— Не, не го отваряй! Дай ми го... Гласътъ на жената става твърдъ и неузнаваемъ и малкото ѝ нежно лице съвършенно побледнява.

Очите на офицера се спиратъ върху една страница на която съ моливъ е отбелязано: „утре... 6... 23 северъ, фара Ф... транспортъ.

Лицето на лейтенантъ А. се вкаменява. Дълбоката бръчка на челото между веждите, изглежда разкървавена подъ свѣтлината на ламбата. Въ мигъ той всичко разбира: мократа мушама и това бележничче. Нима тя, неговата малка и обожавана женица е могла да извѣрши това предателство? Мълкомъ той сграбчва въ желѣзните си миши опитеща се да побѣгне жена и я повлича къмъ своето бюро, кѫдето, държейки между нозете си трупътъ на тая, която преди мигъ бѣше неговата жена, неговъ вѣра, неговъ животъ и бавно откача слушалката на телефона.

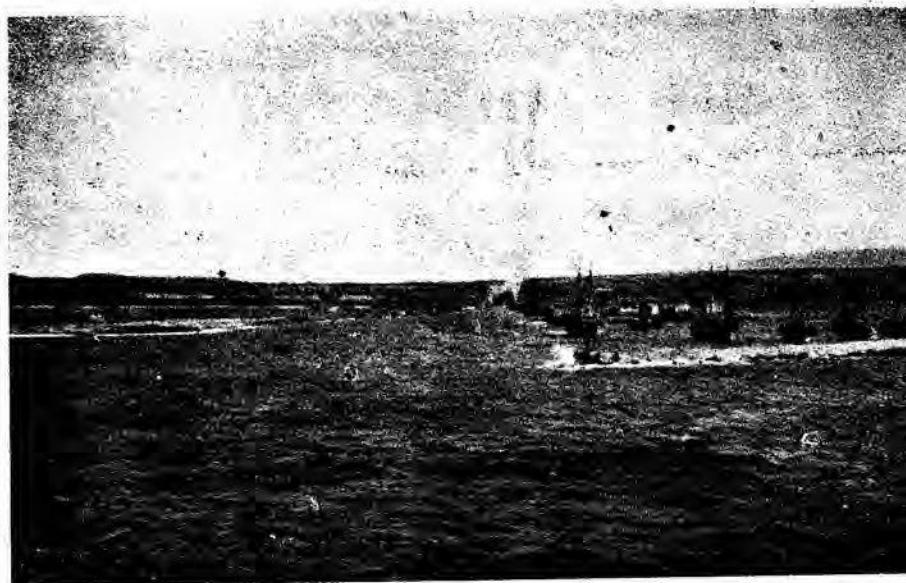
— Аю...! Главното командване? Тукъ лейтенантъ А. Моля изпратете веднага хора да арестуватъ една шпионка. Да, у дома....

*

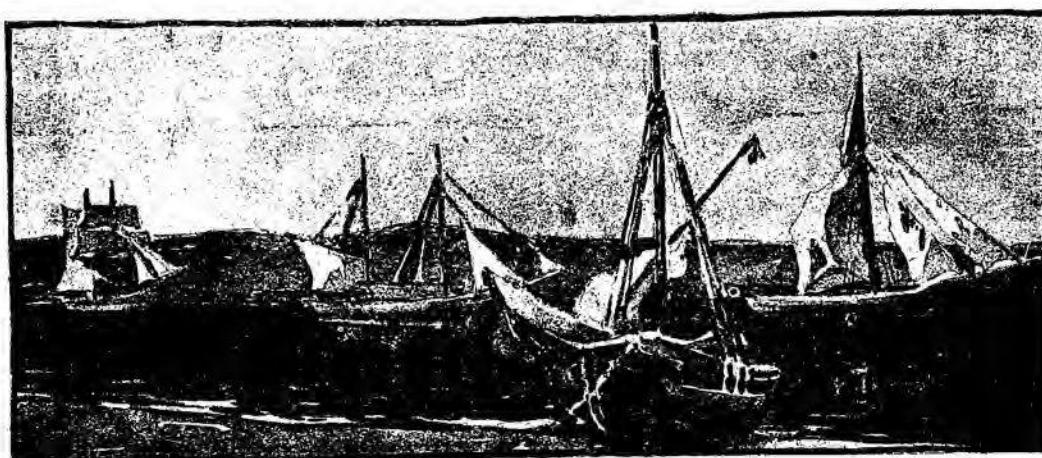
Въ щаба на морското командване следъ една седмица се получи следното донесение:

„Изпратения преди четири дни подводникъ, съ амбаркувания на него лейтенантъ А., комуто бѣ възложено изпълнението на особено опасно поръжение по неприятелския брѣгъ, не се завърна. Навѣрно е потопенъ. Да се зачеркне по списъците на флотилията подводници“.

Кукенски.



Коричтский каналъ



Вѣтроходи

Рисунка отъ Ал. Мутафовъ



Бура при Маслениния носъ

Рисунка отъ художника Ал. Мутафовъ