

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЕ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

ДРУСЕМЧИНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОСВѢТА И ОБНОВА

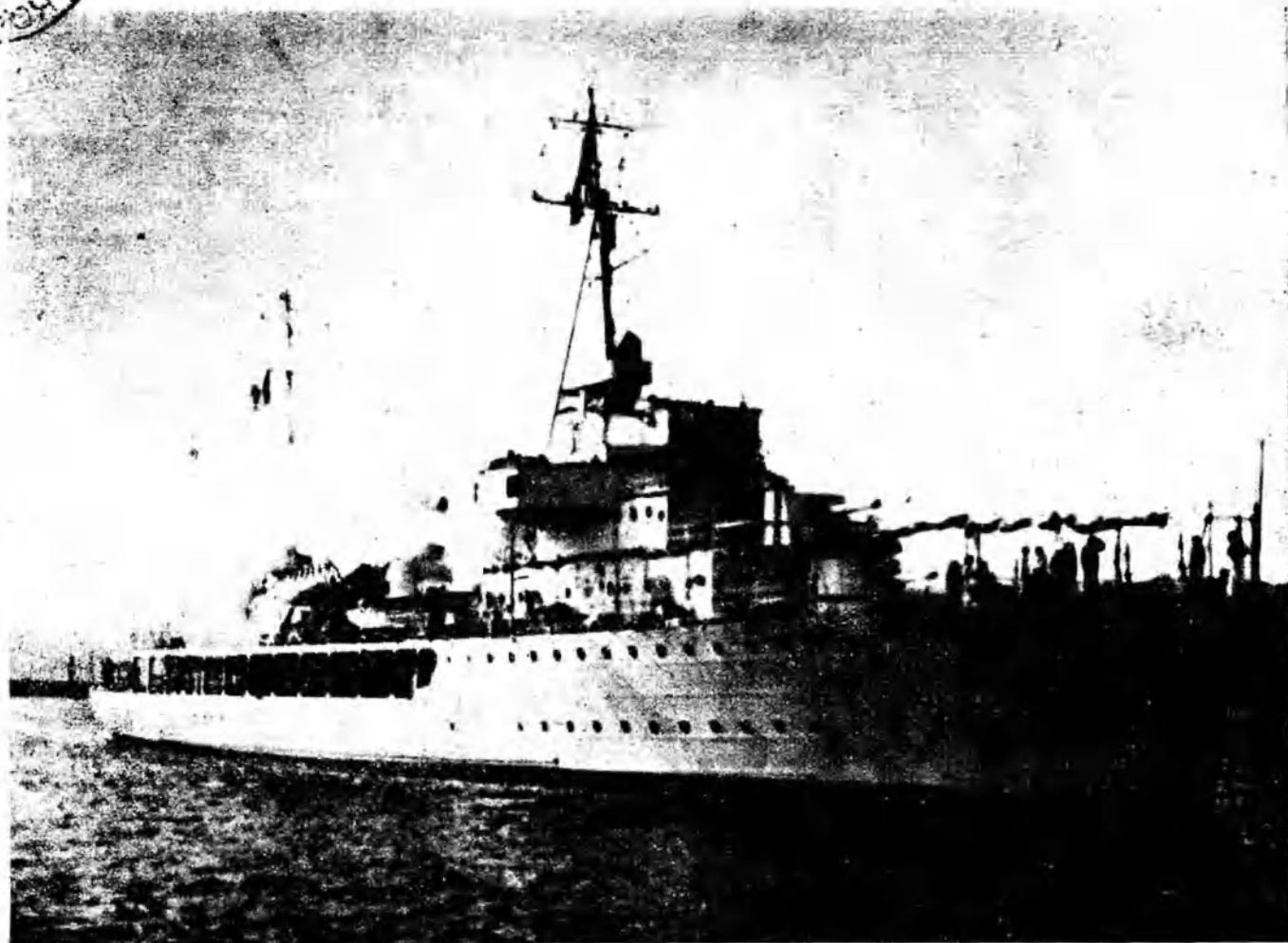
ДЪЖКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година IV.

Варна, 15 май 1938 год.

Брой 89.

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



Пристигането на французския боевъ корабъ „Д'Ибервилъ“ въ Варненското пристанище

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

Редакцията благодари на многобройните си сътрудници за изпратените трудове и съжелява, че някои от последните, въпреки своята издържаност и стегнатост на стила, не ще бждат помѣстени въ вестника, тъй-като нѣматъ морско съдържание.

На Ив. Ст.—Казанлъкъ.
Има ли острови и подводни скали по нашето Черноморско крайбрежие.

Острови. Нашето Черноморско крайбрежие е лишено отъ острови имащи голѣми размѣри. Съществуватъ само петъ твърде малки островчета, отъ които четирѣхъ: „Свѣта Анастасия“, „Свѣти Иванъ“, „Св. Петъръ“ и „Свѣти Кирилъ“ сж разположени охоло южня брѣгъ на Бургаския заливъ, а петото — „Свѣти Тодоръ“, въ залива Кавацитѣ, южно отъ Созополъ.

Островчето „Св. Анастасия“ се намира на 5 километра отъ Бургаското пристанище. Най-голѣмата му височина е 10 метра надъ морското равнище. На него има фаръ съ постоянна бѣла свѣтина, който освѣтлява морето на 20 километра.

Нѣкога на островчето е имало манастиръ съ сжщото име, отъ който сега сж останали само полуразрушени стени.

Островчето „Св. Иванъ“ е разположено северно отъ гр. Созополъ и е най-голѣмия нашъ островъ, издигащъ се 30 метра надъ водната повърхностъ.

На острова има новъ фаръ освѣтляващъ на 37 километра.

Островчето „Св. Петъръ“ представлява една голѣма скала, стърчаща непосредствено и източно отъ острова „Св. Иванъ“.

Островчето „Св. Кирилъ“ е разположено до самия градъ Созополъ и сега е съединено съ града по сръдствомъ вълноломна стѣна.

На островчето се издига голѣма сграда на нашето Морско Училище.

Въ последно време полагатъ се грижи да бжде залесенъ, което среща твърде голѣми трудности, тъй като островтъ е безводенъ и съ скалиста почва.

По-голѣми подробности за острова сж означени въ статията на г. Кр. Кънчевъ, помѣстена въ брой 82 на вестникъ „Морски Прегледъ“.

Островтъ „Св. Тодоръ“ е най-малкото наше черноморско островче намиращо се въ южната частъ на Кавакия заливъ.

На него се намиратъ развалинитѣ на манастирчето „Св. Тодоръ“.

ФОНДЪ
„Кръстосвачъ Бѣло море“

Извадки отъ правилника за фонда „Кръстосвачъ Бѣло море“
(Продължение отъ бр. 88).

Глава II.

Управление.

Чл. 8. При клоновитѣ управи се водятъ следнитѣ книги: квитанционна книга, изходящъ дневникъ, входящъ дневникъ и протоколна книга.

Глава III.

Дейностъ, задължения и права.

Чл. 9. Централниятъ комитетъ се грижи:

а. За правилния развой на дейността по достигане целитѣ на фонда;

б. За популяризиране целитѣ на фонда;

в. Намиране начини за увеличаване сръдствата на фонда.

Чл. 10. Централниятъ комитетъ, въ началото на всѣка година, найкъсно до 31 януари, съставлява балансъ и отчетъ за дейността и положението на фонда презъ изтеклата година и проектъ за бждещата му дейностъ.

Чл. 11. Всички действия на централния комитетъ се извършватъ въз основа на мотивирани протоколи—решения.

Чл. 16. Клоновата управа е длъжна да събира суми за по-скорошното осъществяване целитѣ на фонда, да проагитира тия цели и да поддържа морската идея въ подрастващето поколение.

Чл. 17. Секретарь-касиерътъ на клоната събира срещу квитанции и съхранява събранитѣ за фонда суми и чрезъ председателя на клоновата управа ги изпраща на централния комитетъ—Варна. Той не може да задържа въ себе си за повече отъ 3 дена суми по голѣми отъ 300 лева. Той води всички книги на клоната (чл. 8).

(Следва)

— Всички суми, отнасящи се до фонда, да се изпращатъ на адресъ: фондъ „Кръстосвачъ Бѣло море“ при Морската и Рѣчна отбрана—Варна, или направо до Б. З. К. Банка по влогова смѣтка на горното име, като едновременно се съобщава на началника на Морската и Рѣчна отбрана—Варна.

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

ПОЩА

Редакцията благодари за следните постъпили дарения:

1. Варненското Пристанищно управление 238 лв.
2. „Яхтъ-клубъ“, Русе 100 „
3. Петъръ Шишковъ, Варна 50 „
4. Подпоручикъ Н. Нейковъ, гр. Бургасъ 50 „
5. Божилъ Димитровъ ученикъ, Сливенъ 30 „
6. К. Тишиновъ Б. Н. Банка, Русе 30 „
7. Щерю Димитровъ с. Крушевецъ, Бургаско 30 „
8. Трифонъ х. Петровъ с. Св. Спасъ, Пловдивско 25 „
9. Юрд. Симеоновъ, Варна 20 „
10. Райно Минчевъ, Варна 20 „
11. Димит. Ив. Симеоновъ с. Кривеникъ, Севлиево 20 „
12. Т. Тютюнджиевъ Б. Н. Б. Русе, 20 „
13. Вл. Георгиевъ Б. Н. Б. Русе 20 „
14. Юрданъ Николовъ, д-ръ поп. банка гр. Трънъ 20 „
15. Н. В. Бояджиевъ Сливенъ 20 „
16. Михаилъ Тодоровъ Стефановъ, Варна 15 „
17. Тодоръ Юрдановъ Русевъ ученикъ, Сливенъ 15 „
18. Борисъ Г. Дончевъ ученикъ Сливенъ 15 „
19. Митко Стеф. Бояджиевъ В. Търново 10 „
20. Душко Вълчевъ, морякъ Ахтополъ, сумата 10 „
21. Цочо Василевъ, Троянъ 10 „
22. Вл. Василевъ, учителъ с. Косово, Видинско 10 „
23. Георги П. Гешевъ, София 10 „
24. Ник. А. Гачевъ, Ямболъ 10 „
25. Ангелина Стоянова, София 10 „

(Следва)

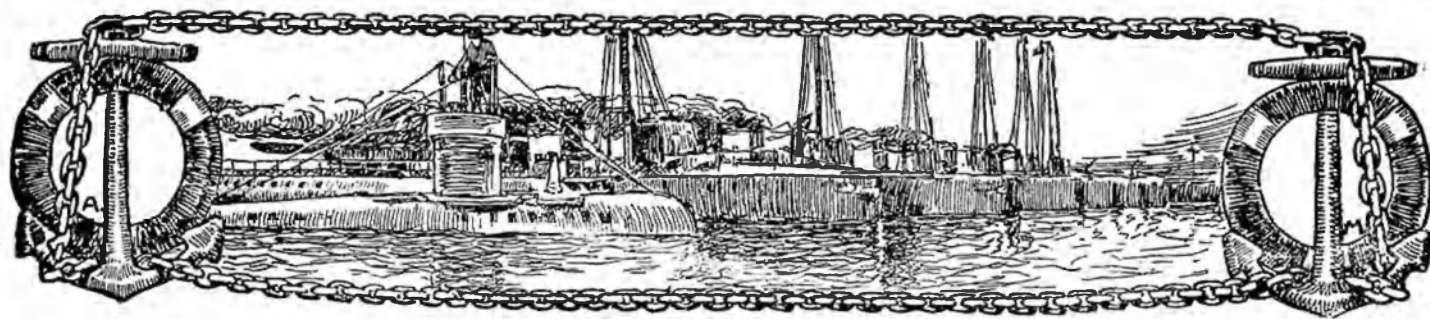
— По липса на мѣсто въ колоната „Пошта“ редакцията нѣма възможностъ да напечата своевременно имената на всички дарители.

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

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

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

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



Д Е Н Ъ Т Ъ Н А Р О Д О Л Ю Б И Е Т О .

Безспорно, че една отъ най-висшитѣ добродѣтели; изобилствуващи въ душата на всѣки българинъ е родолюбието, което така ярко се проявявало презъ вѣковетѣ съ своята непринудена, искрена и съзнателна обичъ къмъ Отечеството.

Всѣкога, борцитѣ за народнитѣ идеали и свобода, вдъхновявани отъ свещения пламъкъ на родолюбието сж проявявали високъ борчески духъ и поднасяли съ готовностъ най-ценното — своятъ животъ, за величието и възхода на скжпата родна земя.

Всѣка година на 15 май се чествува деньтъ на родолюбието.

Тоя день, отреденъ за почитане паметъта на св. Царь Бориса, събужда въ душата на всѣки българинъ спомена за едно велико минало, неразривно свързано съ величавия образъ на Царя — светецъ, съ епохата на нашето покръстване и създаване на българската азбука и писменостъ.

Когато на 15 май отпращаме мисль къмъ сжществуването на могжщата нѣкога българска държава, следва съ гордостъ да отбележимъ за оня великъ примѣръ на родолюбие, за оная висша и безпредѣлна любовъ, онова пълно себеотрицание и пожертвуване най-милото и най-скжпото за единъ баша, които светия Царь, въ името на единението, могжществото и величието на Родината, съ ослепяването на първородния сисинъ прояви и зазеща за достойно назипание отъ следващитѣ поколения.

Тоя безподобенъ примѣръ на истинско родолюбие, обгърнатъ отъ яркия блѣсъкъ на великата саможертва, всѣкога е освѣтлявалъ пътя на българскитѣ синове къмъ всеотдайна и безпредѣлна служба за възхода и закрепването на Отечеството.

Ежегодно на 15 май, българскиятъ народъ сжшо така чествува и Тезоименния день на

Негово Величество Царь Борисъ III, който държи здраво кърмилото на държавния корабъ и го направлява смѣло и съ вешина къмъ пристанището на народното единение, културни придобивки и всестраненъ напредъкъ.

Въ тоя свѣтълъ день, сърдцето на всѣки българинъ тупти въ неспиренъ избликъ на непринудена, безгранична вѣрностъ и безпредѣлна обичъ къмъ Върховния Вождъ, като отправя топли молебствия къмъ Небесния Творецъ за даруване желѣзно здраве, бодростъ и дълголѣтия на любимия Царь, символъ на благодетелство, мъдростъ и безкрайна любовъ къмъ родната земя, вдъхновяващъ съ своитѣ дѣла българския народъ за следване неотклонно Височайшия Му примѣръ на всеотдайна и преданна служба за благоденствието, напредъка и преуспѣването на нова и велика България.

МОРСКА МИСОЛЪ

ПОСТАВЯНЕ НА МИННИ ЗАГРАЖДЕНИЯ ОТЪ ПОДВОДНИЦИ.

Една от най-важните самостоятелни задачи на подводниците е поставянето на активни минни заграждения.

До колко тя е от значение за действията на море се установява от факта, че въ последната война се създадоха за целта специални подводни минни заградители.

Известно е от тактиката на минното оръжие, че заградната мина е напълно ефикасна само тогава, когато нейното присъствие е тайна за противника. Изхождайки от това изискване, активните минни заграждения тръбва да се поставят през подходящи тъмни нощи и сътакъв разчетъ на времето, щото на разсъмване минопоставачът да се намира далече от поставеното минно заграждане.

По тази причина, активните минни действия се явяват ограничени, както по голѣмина, така и по време.

Тия лоши страни на надводното поставяне активни минни заграждения се отстраняват съ използването на подводните минни заградители. Благодарение на качествата, които подводника притежава: неви-

димостъ и скритностъ на действията, той може да осигури съ положителностъ най-ценното изискване на едно активно минно заграждане, именно, неговата тайна. Независимо от това, въ сравнение съ надводните заградители, подводните иматъ още редъ преимущества: Така напр. тѣ могатъ да поставятъ загради не само презъ нощта, но и презъ дена, безъ да бждс издадено мѣстонахождението на минното поле.

Докато надводниятъ заградителъ е заставенъ да хвърли въ известенъ районъ всичките си мини, подводникътъ може по изборъ да поставя малки минни групи въ различни водни пространства, като е въ състояние да наблюдава поставенето минно заграждане и въ случай, че противниковиятъ корабъ се натъкне на него, да го доунищожи.

Едно ценно преимущество на подводния заградителъ е и това, че той може да поставя мините си въ малки, неправилни групи, което ще затрудни твърде много тѣхното почистване. Поради своята подводна скритостъ, подводникътъ може да наблюдава незабелязано почистването

на хвърлените отъ него мини и веднага следъ отдалечаване на миночистачите, да постави въ сѣщия почистенъ районъ нови минни групи. Сѣщо така, въ проходите къмъ базите и пристанищата на противника, подводните заградители могатъ да поставятъ всѣкога нови мини веднага, следъ като входоветъ бждатъ проверени отъ миночистачите.

Поставянето на минни полета отъ подводниците има обаче, и своите лоши страни: Безразборното хвърляне на минни групи по вѣроятните пѣтища на противника, може да затрудни твърде много и действията на нашия флотъ. По тази причина, поставянето на активните минни заграждения тръбва да се извършва всѣкога по заповѣдъ и съ знанието на морското командване. Когато нѣкой подводникъ постави по свой починъ минно заграждане, необходимо е да съобщи своевременно за неговото мѣстонахождение въ съответното мѣсто, съ което ще се осигури безопасното движение на собствените надводни и подводни кораби, които ще тръбва да действуватъ въ този районъ. Хр. Хасекиевъ.

ОПЕРАЦИЯ ПО ЗАПУШВАНЕ НА ПРОХОДИ.

Запушване входоветъ на пристанищата и базите съ цель, да се затвори неприятелския флотъ въ тѣхъ, представлява типична операция отъ епохата на последните войни.

Тая операция, обаче, не може да има самостоятелно значение. Запушването, дори ако е напълно сполучливо изпълнено, има времененъ характеръ: докато противникътъ не е разчистилъ още поставените по неговия изходенъ пѣтъ препятствия. Полагащъ усилия и мѣрки, най-подиръ той ще ги разчисти и затова е необходимо широко да се използва времето, до като резултатътъ отъ запушването сж на лице.

Къмъ подобни операции тръбва да се прибѣгва тогава, когато е необходимо за известно време неприятелските морски сили да се извадятъ отъ действие, като се лишатъ отъ възможността да излѣзатъ отъ пристанищата.

Тия операции тръбва да бждатъ завършени напълно съгласно предназначения планъ. Частичното заграждане на входоветъ само ще затрудни за известно време противника и не ще изпълни своето предназначение.

За положителния резултатъ необходима е най-внимателна подготов-

ка на операцията и провеждането ѝ на всѣка цена до край.

Необходимо е предварително, чрезъ разузнаване, пълното и всестранно изследване на входоветъ. По-нѣкога, поради мѣстните условия, напр. когато има много входове, или когато тѣ сж много широки, операцията е силно затруднена и дори съвсемъ невъзможна. Трѣбва точно да се изяснятъ върху картата входоветъ, дълбочините, теченията, отличителните мѣста за ориентирание и т. н.

Въ зависимостъ отъ разузнаването, необходимо е да бжде изработенъ съответния планъ на операцията и бждатъ подготвени срѣдства за нейното изпълнение.

При подготвяне на срѣдствата трѣбва да се има предвидъ щото:

1. Корабите, предназначени за потапяне въ входоветъ да бждатъ натоварени съ съответни материали, които да не позволяватъ разчистването имъ. Товарите трѣбва да бждатъ разпредѣлени така, че кораба да не може да бжде вдигнатъ цѣлъ, а при взриването му, да се разкъса на голѣми отдѣлни части;

2. Да бждатъ приготвени за бързо потапяне, като иматъ освенъ носо-

ви, още и кърмови котви съ приспособление всички да се отдаватъ бързо и лесно;

3. Управлението на корабите и тѣхното потапяне да бждатъ изпълнени отъ най-малъкъ брой хора.

Употрѣбата на кораби, недостатъчно подготвени и стѣкмени за целта, като се има предвидъ трудностите на операцията, е свършено не рационално. При потапянето трѣбва да се взематъ предвидъ всички обстоятелства, които могатъ да укажатъ влияние върху положението на потопения корабъ, като напримѣръ: течението, вѣтъра, собствената инерция на кораба и пр.

Операцията при запушването изисква нейното осигуряване отъ флота и следъ това използване на успѣха.

Осигуряването може да бжде различно, но то трѣбва да води къмъ внезапностъ и бързина въ изпълнението на операцията. Както се спомена, запушването има времененъ характеръ. За това то трѣбва да бжде предприемано въ връзка съ другите операции на флота, и тогава, когато има възможностъ да се използватъ неговите резултати, до като противника не е разчистилъ още изхода.

В. Кутевски.



ВЕНФ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ПЪРВОТО БОЙНО КРЪЩЕНИЕ.

Противникова ескадра състояща се от два кръстосвача и два торпедоносца, вече от няколко дена непрекъснато кръстосва предъ нашия брѣгъ и наблюдава Варненския заливъ.

Наблюдателитѣ отъ брѣговата батарея следятъ зорко за движенията на врага.

На 11 октомври 1912 год. къмъ обѣдъ, вражескитѣ кораби се насочватъ и предпазливо приближаватъ къмъ брѣга. Времето напредва твърде бавно. Обслужата е заета своитѣ мѣста при орджията. Необходимо е голѣмо търпение и пълно спокойствие, за да се дочака противника, който приближава обстрела на батареята.

Два часа изминаватъ въ напрѣганото очакване.

Далекомѣриста непрекъснато докладва разстоянието: 15,000,.....14,950,14,900,.....9,750; редятъ се и съответнитѣ команди за поставяне на мѣрника и насочване на орджията.

Въ сърдцата на всички гори неудържимото желание да премѣрятъ силитѣ си съ противника. Орджията сж напълнени и готови за из-

стрелъ. Най-подиръ отсѣчено се разнася звънливия гласъ на командиря: „Батарея, пали!“. Въ мигъ, силенъ грѣмъ разтърси всичко наоколо. Пламнаха отъ радостъ лицата на ония, които тъй дълго очакваха рева на тия чудовища, около които се бѣха дълго обучавали и сега съ трепетъ очакваха да видятъ резултата отъ тѣхнитѣ действия.

Първиятъ боевъ залпъ е даденъ. Батареята, родоначалникъ на бжещата артилерийска отбрана на нашето черноморско крайбръжие, още въ своитѣ пелени, получава първото си бойно кръщение.

Грамадни прѣски вода отъ падащитѣ гранати закриватъ за мигъ стоманенитѣ тѣла на противниковитѣ кораби, които веднага измѣнятъ посоката на движение на изтокъ и откриватъ огънь по батареята. Изненаданъ отъ ненадейната и точна стрелба, отдалечавайки се бързо, врагътъ успѣ да даде само шестъ изстрела, гранатитѣ отъ които падатъ въ морето, далечъ отъ батареята.

Не смушавани отъ противниковитѣ снаряди, прислугата и далекомѣ-

риститѣ докладватъ данни за новия залпъ: разстояние 10,500 метра, мѣрникъ 210, посока 1005.

Силенъ вой, съпроводенъ съ голѣми стълбове прахъ отново раздруса земята, гачели неудържима яростъ излиза отъ нея. Всички тържествуватъ и очакватъ резултатитѣ отъ стрелбата. Ето отново сжщитѣ огромни водни стълбове, но вече съвсемъ близо до противника. Единия стълбъ вода, едва забелязанъ, е почти скритъ задъ борда на противниковия корабъ. Сигуренъ ударъ.

Обхванатъ отъ точната стрелба на батареята, неприятелскитѣ кораби едва успѣватъ да дадатъ още два изстрела, гранатитѣ отъ които падатъ сжщо далечъ отъ батареята, и съ голѣма скоростъ се оттеглятъ навътре въ морето и скриватъ задъ хоризонта.

Така завърши своята първа бойна схватка съ вражескитѣ кораби нашата брѣгова 240 мм. батарея, като съ това принуди противника въ следващитѣ свои действия да се движи далечъ и вънъ отъ обстрела на брѣговитѣ орджия.

В. Божновъ.

ИЗЪ ДНЕВНИКА НА ЗАЛЦВЕДЕЛЪ.

Безбройни сж подвижитѣ на подводницитѣ презъ последната война, но най-резултатни и легендарни сж тия на английскитѣ подводни кораби предъ брѣговетѣ на Германия и въ Мраморно море и нѣмскитѣ такива, действащи по всички морета които опасватъ Европа.

Цѣлата дѣйностъ, продължителни многодневни походи и служба сж отбелязани съ пълни подробности въ дневницитѣ, които всѣки командиръ на подводникъ ежедневно попълва съ хронологично изложение на всички събития.

Въ следващитѣ редове се излага страничка отъ дневника на известния командиръ на различни нѣмски подводници, мичманъ I р. Залцведель:

„На 8 августъ 1917 год., подводникъ „УЦ 71“ плува спокойно въ водитѣ на Бискайския заливъ. Къмъ 8 часа отъ югозападъ се появиха вѣтръ и вълнение, които постепенно увеличаватъ своята сила.

Къмъ 12 часа отпредъ и въ дѣсно се откри голѣмъ търговски корабъ съ насрѣщенъ курсъ. Заповѣдахъ подводникътъ да вземе посо-

ка на движение за пресѣчка и приближаване на разстояние за торпеденъ изстрелъ.

Въ 13 часа 40 мин. корабътъ се намира право предъ носа на подводника. Разстоянието е твърде голѣмо за торпедна атака, а въ следващото време противникътъ ще започне бавно, но сигурно да се отдалечава въ дѣсно.

За да се задържи, заповѣдахъ „УЦ 71“ да изплава на повърхността и го обстрелва съ артилерийски огънь.

Изплавахме и нашето оржие откри стрелба по търговския корабъ, който имаше приблизително водоизмѣстване отъ 5,000 тона.

Корабътъ пое борбата и отговори съ едно 50 мм. оржие.

Отъ разстояние 3,000 метра наши две гранати попаднаха въ машиннитѣ отдѣления на неприятеля. Черни облаци димъ покриха за известно време кораба, а трета граната засегна и възпламени кърмата му.

Противникътъ прекрати стрелбата, а обслужата му се спусна къмъ спасителнитѣ лодки.

Въ 14 часа и 50 мин. разстоянието до кораба е 2,000 метра. На кърмата му последва силенъ взривъ, разхвърчаха бойни припаси и близнаха огромни огнени езици.

Отъ това разстояние, като сетенъ поздравъ отправихъ едно торпедо, което се взрива въ сръдната частъ на кораба.

Последниятъ започна бавно да потъва съ кърмата си и въ това наклонено положение се задържа дълго време.

Петъ спасителни лодки съ по 9 и една съ 12 човѣка бързо се отдалечиха отъ него, обаче английското знаме остана гордо да се вѣе на предния му стожеръ. По горната му палуба не се забелязваше движение на хора.

Въ 16 часа 30 мин. изплавахъ на ново на повърхността и отъ близко разстояние наново го взехъ подъ артилерийски огънь.

Около десетина попадения разрушиха горнитѣ му надстройки и разкъсаха листовѣтъ на стенитъ.

Следъ 25 минути прекратихъ стрелбата и наново се потопихъ.

Обхождайки от другата му страна, предпазливо се приближих към кораба.

На разстояние 300 метра от него, ненадейно по подводника бѣ даден торпеден изстрѣлъ, обаче торпедото изфуча близо до нашия морегледъ и не можа да засегне подводника. Измамата бѣ очевидна.

Това бѣ корабъ—примка за подводници.

Въ 18 часа 10 мин. къмъ мѣстото на потъващия корабъ се забеляза бързото приближаване на два английски изтрѣбителя и една американска въоръжена яхта.

Обслужата на кораба, която изкустно и привидно изпълни ролята, че напуска кораба, бързо се върна на последния и се залови съ потушаване на пожара.

Къмъ 21 часа излѣзе силно мъртво вълнение и завала дъждъ. Подводникътъ се отдалечи. Единътъ изстрѣбителъ взе на влѣкало затъналия дълбоко корабъ, но следъ единъ часъ, поради безнадеждността на

положението, отказа се отъ тая помощъ.

Въ 22 часа и 15 мин. настана тъмна нощъ. Подводникътъ се отдалечи достатъчно отъ неприятелскитѣ кораби, изплава на повърхността и пое своя пътъ къмъ Родината.

Въ постедствие се установи, че това билъ английския корабъ „Дипгавелъ“, който следъ безуспѣшни опити да бжде откаранъ на влѣкало въ близо пристанище, на следния денъ, следъ спасяване на обслужата му изчезналъ за винаги подъ водната повърхностъ.

Мичманъ I р. Райнхолдъ Зайцведель е роденъ въ 1889 год. Като кадетъ е постъпилъ въ Морското училище презъ 1909 год. и следъ успѣшното завършване на последното въ 1914 год. билъ приведенъ за нѣсене на службата като младъ мичманъ на линейния корабъ „Кайзеръ“.

Въ 1915 год. следъ завършване на

подводното училище, билъ назначенъ за командиръ последователно на следнитѣ подводници, съ които действувалъ резултатно срещу противника: „УБ 10“, „УЦ 10“, „УБ 17“, „УЦ 11“, „УЦ 21“, „УЦ 71“ и до края на 1917 год. на „УБ 81“.

Загиналъ е заедно съ цѣлата обслуга на 2 декември 1917 год. съ подводникъ „УБ 81“, следствие натъкване и взривъ на неприятелска заградна мина.

За своята резултатна дейностъ и проявенитѣ качества на отличенъ командиръ на подводникъ, още въ 1917 год. билъ награденъ съ най-високото отличие—ордена „Pour la merite“.

Въ настояще време, за заслугитѣ му презъ войната и проявената храбростъ, паметта му е зачетена, като втората германска подводна флотилия, състояща се отъ 10 подводника съ водоизмѣстване 500 тона и 2 по 750 тона, носи съ гордостъ неговото име: флотилия Зайцведель.

Отъ нѣмски: Карагъзовъ.

Ж А Н Ъ Б А Р Т Ъ.

Жанъ Бартъ е известниятъ французски морякъ отъ епохата на Людовигъ IV, който съ своята храбростъ, блестящи подвизи на море се прочулъ като смѣлъ и непобедимъ корсаръ.

Първоначално Жанъ Бартъ билъ на служба въ Холандия, но когато тая страна е влѣзла въ война съ Франция, той се завърналъ въ своето Отечество и се впусналъ съ своя корабъ за водене корсарска война по обширнитѣ води на океанитѣ и свѣтовнитѣ морета.

Презъ войнитѣ, които Людовикъ

IV водилъ съ англичанитѣ, храбриятъ френски корсаръ преследвалъ, потопилъ и пленилъ много английски търговски кораби които той срѣщналъ при странствованията си по моретата, и съ грабна на плячка отъ потопенитѣ и пленени кораби, на пътъ за своята Родина се явилъ въ норвежкото пристанище Бергенъ.

Въ последното се намиралъ и единъ английски корабъ, корабоначалникътъ на който, съ скритото намѣрение да плени съ измама Жанъ Барта, го поканилъ на обѣдъ

въ кораба.

Неподозирайки измамата, френскиятъ корсаръ приелъ поканата и съ нѣколко свои офицери се явилъ всрѣдъ своитѣ неприятели.

Следъ богатата гощавка обаче, той изведнѣжъ се видялъ обкръженъ отъ английски моряци. Но ако англичанитѣ сж били напълно увѣрени, че сж пленили найподиръ опасния корсаръ, тѣ твърде малко сж познавали Жанъ Барта и горчиво били излѣгани.

Притежавайки качествата на отличенъ морякъ: бърза преценка на обстановката и голѣма съобразителностъ, Жанъ Бартъ съ единъ скокъ се прехвърлил на командния мостъ, грабналъ една запалена факла и скочилъ върху едно буре съ барутъ.

— „Ако пристѣпите една крачка къмъ мене,—извикалъ той съ силенъ гласъ, ще хвърля кораба въ въздуха“.

Поразени отъ ужасъ, англичанитѣ се отдрѣпнали.

Въ това време, французскитѣ моряци, познавайки много добре коварството на англичанитѣ, дошли тъкмо на време и пленили кораба.

За ознаменуване паметта на Жанъ Барта, на негово име е кръстенъ спуснатия на вода презъ 1911 год. и окончателно завършенъ презъ лѣтото на 1914 год. французски лилеенъ корабъ, който притежава следнитѣ данни: водоизмѣстване 22,000 тона; скоростъ 20.5 мили; въоръжение: 12—305 мм.; 22—138 мм. и 6 съ по-малкъ калибъръ оржидия и 4—450 мм. торпедни трѣби. Обслужва се отъ 1070 души.

Отъ френски: Воинъ Куповъ.



Моментъ отъ посещението на „Д'Ибервилъ“ отъ началника на Варненския гарнизонъ г. генералъ Поповъ.

ГОСТУВАНЕТО НА „ДИБЕРВИЛЪ“.

Безспорно, че всеки военен кораб, който посещава и развѣта знамето на своята Родина по пристанищата и водитъ на чуждитъ страни, всѣкога повдига престижа и напомня за могъществото на нацията, на която е представителъ.

Черноморскитъ ни пристанища често сж били цель за посещенията отъ бойни кораби на нашитъ съседи и голѣмитъ морски държави.

Тия посещения се очакватъ съ особено любопитство и повишенъ интересъ отъ гражданството, защото даватъ възможность да се установятъ нагледно постиженията на съвременната корабостроителна техника и внушителния видъ на бойнитъ кораби, съставляващи новостъ за населението по нашитъ крайбрежни селища.

Тая година посещенията на чуждитъ военни кораби започна твърде рано.

На 7 май, непосредствено следъ празника на храбростта, Варненското пристанище бѣ посетено отъ французския боенъ корабъ „Д'Ибервилъ“, принадлежащъ къмъ французската Ливантска ескадра, намираща се въ източната часть на Сръдиземно море.

Преди 8 часа, съ далечината на югоизточния хоризонтъ се очерта стройниятъ станъ на „Д'Ибервилъ“, който, подобно на бѣла птица, бързо се насочи и навлѣзе въ водитъ на Варненския заливъ и поздрави българската държава и народъ съ 21 топовни истрели.

Французското знаме бѣ приветствувано отъ нашата брѣгова батарея също съ 21 топовни гърмежи.

Къмъ 8 часа и 20 мин. „Д'Ибервилъ“ бавно подходи и застана на първо мѣсто на пристанището, посрѣщнатъ сърдечно отъ гражданството, френския морски аташе, френския консулъ въ Варна и пом. кмета на града.

Съгласно възприетитъ общи постановления на международното морско право, въ 10 часа 45 мин., пребиваващиятъ на „Д'Ибервилъ“ контръ адмиралъ Ферне, командващъ Източната Сръдиземно-морска френска ескадра, придруженъ отъ морския аташе, капитанъ Лаалъ и французския консулъ графъ де Легъ, посетиха последователно началника на Варненския гарнизонъ, г. генералъ Поповъ, началника на Морската и рѣчна отбрана, г. контръ-адмиралъ Вариклечковъ, кмета на града, инж. Мустаковъ и полиц. комендантъ.

По-късно официалнитъ лица върнаха посещението на кораба, като г. генералъ Поповъ и к. адмиралъ Вариклечковъ бѣха посрѣщнати и изпратени съ топовни салюти.

Вечерта, въ честь на офицеритъ

отъ „Д'Ибервилъ“, въ салонитъ на Офицерското събрание бѣ дадена вечеря и бѣ устроенъ балъ на който присѣтсваха видни граждани и офицеритъ отъ гарнизона.

На вечерята се изказаха приветствени слова и се държаха наздравии за Негово Превъзходителство Председателя на Френската република и геройния французски народъ; за Негово Величество Царъ Борисъ III и за България.

На втория день отъ гостуването, 8 май, при подобаваща тържественостъ се положиха вѣнци отъ контръ адмиралъ Ферне, върху паметницитъ въ френскитъ гробища и тоя на падналитъ за родината въ морската градина.

На 11 май „Д'Ибервилъ“ бѣ посетенъ отъ министра на Войната г. генералъ Даскаловъ, посрѣщнатъ и изпратенъ съ обичайната тържественостъ и установенитъ топовни салюти.

Сжщиятъ день, отъ 17 до 19 часа, на кораба имаше приемъ, на който присѣтсвувала: министра на Войната, началника на гарнизона, официални лица и множество офицери и граждани.

Следъ 17 часа се произведе състезание по гребане съ лодки десеторки, между моряцитъ отъ „Д'Ибервилъ“ и нашитъ моряци отъ учебния корабъ „Асенъ“.

Пристанището бѣ почернѣло отъ народъ, който, интересуващъ се живо отъ благородното състезание на нашитъ моряци съ тия отъ могъщата морска държава, притежаващи безспорно голѣмъ опитъ и установени многовѣковни традиции, масо-

во се бѣ стекълъ и заелъ отрядно наблюдателни мѣста надлъжъ по пристанищната стена.

И тоя пѣтъ, както и въ състезанията миналата година съ моряцитъ отъ кръстосвача „DFLHI“, българскитъ моряци достойно изтрѣгнаха за втори пѣтъ една славна победа и за лишень пѣтъ доказаха, че притежаватъ завидна издържливостъ и мощенъ победенъ духъ.

На 11 май въ 23 часа „Д'Ибервилъ“ напусна Варненското пристанище.

Корабътъ носи името на капитанъ I р. „Д'Ибервилъ“, действащъ храбро съ командвания отъ него корабъ „Пеликанъ“ въ водитъ на Канада, срещу английскитъ бойни кораби.

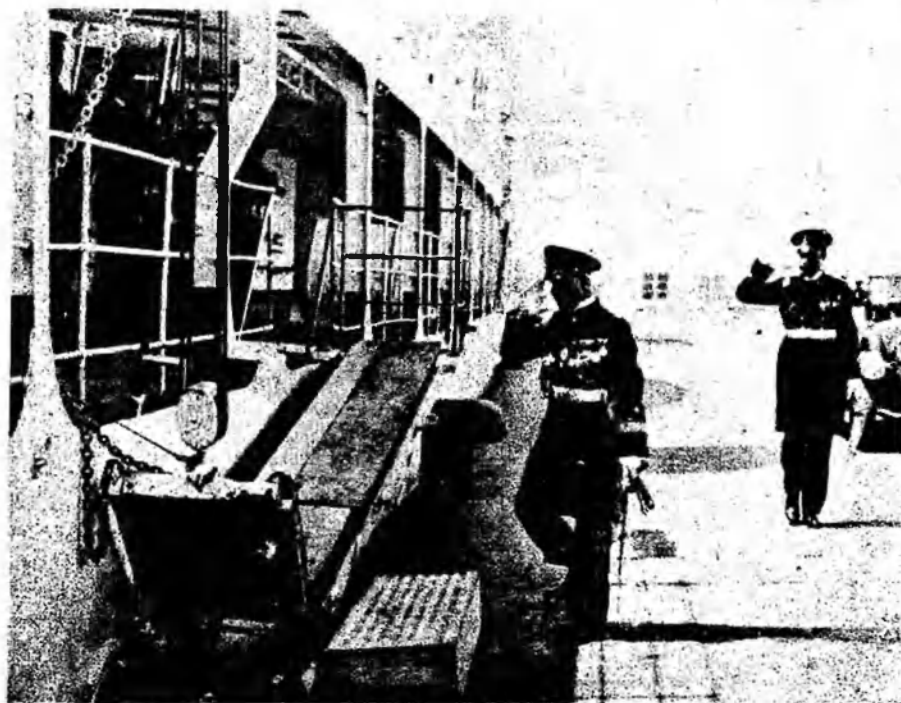
Съ кораба отъ вѣтроходната епоха, „Пеликанъ“, притежаващъ 44 орджия, въ морското сражение при канадскитъ брѣгове на 5 септември 1697 год., Д'Ибервилъ успѣлъ да потопи 2 английски кораба.

Презъ Свѣтовната война, сжщото име носеше единъ изстрѣбителъ.

Сегашния „Д'Ибервилъ“ е корабъ отъ типа на канонеркитъ и е предназначенъ за представител и носене службата въ пристанищата на източнитъ морета.

Спуснатъ е на вода на 29. IX. 1934 г., а окончателно завършенъ въ 1935 год. Притежава следнитъ данни: Водоизмѣст. 1,969 тона; скоростъ 18.9 мили; въоръжение: 3—380 мм., 4—370 мм. орджия, 6 картечници, единъ водосамолетъ и 50 заградни мини. Има районъ на действие 10,000 мили и се обслужва отъ 135 човѣка.

Куюджуклиевъ.



Моментъ отъ посещението на „Д'Ибервилъ“ отъ началника на Морска и Рѣчна Отбрана г. контръ-адмиралъ Вариклечковъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

МОРСКИТЪ ГРАНИЦИ НА РУСИЯ.

Въ февруарската книжка на руското морско списание „Морской сборник“ е помѣстена статия съ горния надсловъ, въ която се отбелязватъ твърде интересни данни относно значението на воднитѣ граници за сѣществуването и напредъка на Съветска Русия.

Статията е написана отъ известния руски воененъ авторъ на многобройни трудове и преводи, третиращи основнитѣ възгледи за военноморското дѣло и нещата познание на морскитѣ въпроси — Е. Шведе.

Въ настоящия брой помѣстваме конспективни извадки отъ тоя трудъ.

Отъ общата дължина на границата, опасваща Съветска Русия, възлизаща на 65000 клм., водната граница съставлява 70% и се разпростира на 47,000, а сухоземната само на 18,000 километра.

Водната граница се мие отъ водитѣ да три океана: Атлантически, Тихи и Северенъ Ледовити, които образуватъ тринадесетъ отдѣлни морета; четиринадесетото море, Каспийското, се явява като вътрешно море.

Дължината на брѣговата линия по отдѣлнитѣ мората, опасващи Русия сж следнитѣ:

Море	Дължина на брѣговата линия безъ островитѣ въ клм.
Балтийско море	310
Черно море . .	2,000
Баренцово и Печорско морета . . .	2,700
Бѣло море	2,500
Карско море . . .	3,500
Източно-Сибирско и Чукотско море .	7,000
Берингово море .	5,600
Охотско море . .	7,500
Японско море . .	1,800
Каспийско море . .	6,000
Крайбръжията на Сахалинъ	1,000

Чрезъ своитѣ морски граници Русия извършва по голѣмата частъ отъ своя вносъ и износъ.

Износътъ по стойностъ съставлява 82% отъ общия такъвъ за цѣлата страна, а вносътъ 78%, които по отдѣлнитѣ морета се разпредѣлятъ както следва:

Износъ чрезъ морскитѣ граници (даннитѣ за 1935 год.)

Чрезъ кое море	Стойностъ въ милиони левове
Черно море . . .	5,821.2
Балтийско море . .	5,443.2
Бѣло море	1,132.4
Баренцово море и Северенъ Лед. океанъ	915.6
Тихи океанъ . . .	294.0
Каспийско море . .	353.8
Всичко	13,965.2

Вносъ чрезъ морскитѣ граници (презъ 1935 год.)

Чрезъ кое море:	Стойностъ въ милиони левове
Балтийско море . .	5,266.8
Баренцово море и Северенъ Лед. океанъ	1,125.6
Черно море	1,041.6
Тихи океанъ	495.6
Каспийско море . .	411.6
Всичко	8,341.2

Превозътъ на разни стоки отъ корабитѣ на руския търговски флотъ презъ 1935 година е възлизалъ на 26,102,000 тона; въ 1936—30,576,000, а презъ миналата 1937 година на 36,446,000 тона съ изгледи да бжде увеличенъ значително презъ настоящата година.

Съставътъ на съветския търговски флотъ въ последно време показва значително увеличение, което се установява отъ следващитѣ данни:

1913 год. общо водоизм.	904,800 т.
1924 год. „	458,248 т.
1937 год. „	1,308,458 т.

Презъ 1936 год. 33% отъ общия износъ и 73% отъ вноса е направенъ отъ съветскитѣ търговски кораби, много отъ които сж извършили твърде продължителни плавания. Така пристигналъ на 8 февруари н. г. въ Одеса наливенъ корабъ „Батумъ“ е завършилъ четиринадесетъ месечно непрекъснато плаване, прекосявайки петнадесетъ морета и три океана.

По морскитѣ брѣгове на Русия се намиратъ множество населени сръдища съ важно промишлено и

економическо значение, които могатъ да представляватъ уязвима целъ за противника.

Като най-важно промишлено и научно-културно сръдище на Балтийско море се очертава Ленинградъ, обхващащъ промишленото производство по следнитѣ отрасли: машиностроене отъ $\frac{1}{3}$ до $\frac{1}{2}$ отъ общия добивъ въ цѣла Русия; корабостроене—70%; по електротехнически материали—50%; химическа промишленостъ около 20%.

Освенъ това Ленинградъ е едно отъ най-важнитѣ пристанища на Съветска Русия, чрезъ което се извършва значителна вносно-износна търговия.

Презъ 1935 год. сж били натоварени и разтоварени общо 4,290,000 тона различни товари. Подобно оживление сж отбелязали още само пристанищата Батумъ, Баку и Астраханъ.

Въ 1937 год. пристанището било посетено отъ 2,267 кораба.

Установено е, че по износъ на стоки Ленинградъ заема второ мѣсто отъ всички търговски пристанища въ Русия, а по вноската търговия държи първенството. Освенъ това, пристанището е свързано съ множество желѣзопътни линии и вътрешни водни пътища отъ Балтийско — Бѣломорската и Мариинска система канали.

Северното крайбръжје на Русия е твърде богато съ пространни гори и земни богатства, като на Колския полуостровъ се добива въ голѣмо количество желѣзна, никелова и мѣдна руди; въ басейна на рѣката Печора—олово и нефтъ, а на островъ Вайгачъ—медъ и олово.

Отъ обширнитѣ гори на северната съветска морска граница, подобно отъ горитѣ на Швеция, Норвегия и Финландия се добива първокачественъ дървенъ материалъ, а прибръжжитѣ води, особено тия въ Баренцовото море сж наситени съ огромни рибни богатства и привличатъ стотици малки и голѣми риболовни кораби.

Важни пристанища по това крайбръжје сж Арахангелскъ и Мурманскъ, презъ които се изнася предимно дървенъ материалъ, каменни въглища и различни руди.

Товарообмѣнътъ презъ Арахангелскъ е възлизалъ презъ 1936 год. на 2,280,000 тона, а презъ пристанището Мурманскъ — 1,360,000 тона.

Понастоящемъ въ Арахангелскъ усилено се строи корабостроителница, а Мурманскъ притежава вече такава, която е въ действие.

По северното Бѣло и Баренцово морета, така сжщо се намиратъ въ постройка редица пристанища: Сорока, Кемъ, Онега, Кандаша и др., които се съоръжаватъ и стѣмватъ съ всичко необходимо за бързото натоварване и износъ на дървени и изкопаеми богатства.

Ето защо, северната съветска морска граница, която съставлява богатъ източникъ на сурови материали, въ бждещо всенародно стѣлкновение ще бжде уязвима и ще представлява районъ на действие отъ страна морскитѣ сили на Англия и Германия.

Черноморското крайбрѣжие изобилствува съ голѣми залежи на сурови материали: каменни въглища, нефтъ, медни и желѣзни руди.

Презъ 1936 год. отъ тоя районъ сж получени 78,390,000 тона каменни въглища, които съставляватъ 62% отъ общия добивъ на въглища за цѣла Русия.

Отъ Баку къмъ черноморското крайбрѣжие е отправенъ голѣмъ нефтепроводъ, а въ областта на Новоросийскъ се произвежда въ голѣмо количество цементъ.

Използвайки голѣмитѣ залежи на желѣзни и др. руди, по руското черноморско крайбрѣжие сж устроени голѣми металолѣярни и високи пещи за добиване на метали.

По важни металургически заводи сж Криворожскитѣ, Запорожсталъ, Азовсталъ и Зестафонския заводъ за желѣзосплави.

Презъ 1936 год. отъ тия заводи сж получени 9,304,000 тона чугунъ, което съставлява 64% отъ общото съветско производство на тоя металъ.

По черноморското крайбрѣжие и прибрѣжнитѣ райони има множество голѣми заводи за преработката на нефта, най-главно въ Батумъ, Туапсе, Краснодаръ, Керчъ и др.; корабостроителници въ Николаевскъ, Керчъ, Мариуполъ и Одеса; машиностроителни фабрики въ Ростовъ, Херсонъ, Таганрогъ и Мариуполъ.

Черно море се явява като единъ отъ най-важнитѣ морски пѣтища за руската износна търговия, обаче, поради проливитѣ Босфора и Дарданелитѣ, руската черноморска граница се счита за затворена и всѣкога зависима отъ господаря на тѣснитѣ.

По черноморското и азовско крайбрѣжие Русия притежава следнитѣ добре устроени и обзаведени пристанища.

Пристанища	Стокообмѣнъ въ тонове
Батумъ	5,060,000
Одеса	3,760,000
Мариуполъ	2,450,000
Новоросийскъ	2,310,000
Николаевъ	1,530,000
Туапсе	1,520,000
Поти	1,240,000
Феодосия	760,000
Херсонъ	630,000
Керчъ	620,000

По далекоизточната морска граница на Съветска Русия се намиратъ области съ голѣми природни богатства на нефтъ, каменни въглища и злато.

Презъ 1936 год. отъ тия области сж изнесени 308,000 тона нефтъ и 3,617,000 тона въглища, а отъ обширнитѣ гори сж получени надъ 8 милиона куб. метра дървенъ строителенъ материалъ.

Най-голѣмото пристанище на тая граница е Владивостокъ, който презъ 1935 год. е отбелязалъ стокообмѣнъ надъ 2,060,000 тона.

Въ последно време пристанището се устройва, снабдява съ огромни складове на горивни и др. материали и съоръжава за надеждна база на Далекоизточнитѣ руски морски сили.

Каспийско море има грамадно значение поради голѣмитѣ си нефтени залежи, намиращи се по нѣговитѣ брѣгове и следствие огромнитѣ си рибни богатства.

Съгласно даннитѣ отъ 1936 год. отъ Бакинския районъ, добиването на нефтъ възлиза на 22,264,000 тона; въ Грозненския—3,400,000, а въ Ембенския—47,300,000 тона.

Стокообмѣнътъ между пристанищата и корабното движение въ Каспийско море сж твърде голѣми.

Така пристанището Баку е отбѣлезало въ 1935 год. стокообмѣнъ отъ 12,810,000 тона; Астраханъ—6,450,000, Махачъ-Кала — 5,680,000 тона.

Къмъ всѣки граниченъ районъ авторътъ на статията помѣства и специална таблица за състава на морскитѣ сили на другитѣ държа-

ви, които вѣроятно биха могли да действуватъ съ своитѣ бойни кораби по крайбрѣжията на Русия.

Така, за Балтийско море сж отбелязани 8 държави: Германия, притежаваща: 5 (5) линейни кораба; (2) самолетоносача; (3) тежки кръстосвача; 6 (4) леки кръстосвача; 30 (30) изтрѣбитела; 36 (25) подводника; 10 минни заградители; 14 (8) торпедни лодки и множество още стражни и др. кораби. Полша: 4 изтрѣбитела, 5 торпедоносца, 3 (3) подводници, 1 минозаградителъ и 122 водосамолета; Швеция общо 98 (33) различни типове бойни кораби и 40 водосамолета; Следватъ: Финландия, съ 32 кораба и 70 водосамолета; Естония, съ 8 (4) кораба и 30 водосамолета; Литва—съ 5 кораба и 16 водосамолета; Дания—съ 35 (3) кораба и 64 водос.; Норвегия—съ 52 (5) кораба и 92 водосам. *)

Въ даннитѣ за Черно море и Турция е отбелязано, че последната има въ постройка 15 подводника.

Далекоизточната граница на Русия се застрашава отъ действията на японския флотъ, за който е отбелязанъ следния съставъ къмъ 1 януари 1938 год.:

Линейни кораби 10 (4); самолетоносачи 8 (3); линейни кръстосвачи 12; леки кръстосвачи 23 (2); изтрѣбители 110 (5); торпедоносци 12 (8); подводници 63 (4); минни заградители 23; миночистачи 13 и водосамолети 1,000. Общо 274 кораба въ строя и 26 въ постройка.

Въ последно време на Каспийско море, подъ ръководството на италиански инструктори се създава бойния флотъ на Иранъ.

Така сжщо Каспийско море се покрива отъ района на действие на съсредоточенитѣ въ Иракъ британски въздушни сили въ съставъ отъ 90 самолета.

Отъ нахвърленитѣ така бѣгли бележки се очертава ясно голѣмото економическо значение за Русия на морскитѣ ѝ граници и крайбрѣжията, за охраната на които, споредъ Е. Шведе е необходимъ мощенъ воененъ флотъ, на който предстои „свѣтата задача, да осигури непристъпността на морскитѣ подстъпи къмъ свещената руска земя, защити Родината отъ посегателствата на неприятеля чрезъ моретата и бжде надеждна отбрана за търговскитѣ кораби, развиващи руското знаме по всички морета въ свѣта“.

*) Означенитѣ въ скоби цифри показватъ числото на строящитѣ се кораби.

Куоджуклиевъ.



НАЙ-ГОЛЪМИЯ ПРЕЗОКЕАНСКИ КОРАБЪ ВЪ СВѢТА.

Презъ месецъ септември н. г., ще бжде спуснатъ на вода еднотипниятъ на „Кралица Мери“ гигантски презокиански корабъ „Кралица Елизабета“.

Съгласно даннитѣ, помѣстени въ чуждитѣ морски списания, новиятъ английски корабъ ще има водоизмѣстване 86,000 бр. р. тона, и ще бжде най-голѣмия корабъ въ свѣта.

Дължината му е 344 метра, а широчината 34 метра.

Ще притежава за двигатели турбини съ мощностъ 200,000 конски сили, осигуряващи на кораба скоростъ отъ 30 мили (56 клм.).

За разлика отъ „Кралица Мери“ новиятъ корабъ ще притежава само две димни тръби.

Окончателната постройка на тоя гигантъ, споредъ изчисленията ще възлиза на два и половина милиарда лева.

— Презъ януари 1938 год. пристанището Хамбургъ е било посетено отъ 1,447 кораба съ общо водоизмѣстване 1,673,933 бр. р. тона. Отъ тия кораби подъ германско знаме сж били 972 съ водоизмѣстване 843,018 бр. р. тона.

Презъ сжщия месецъ напустнали сж пристанището 1,457 кораба.

— Въ корабостроителницата „Бурмайстеръ & Вайнъ“, Копенхагенъ е спуснатъ на вода и се намира въ усиленъ строежъ ромжскиятъ товаропжтнически моторенъ корабъ „Трансилвания“, принадлежащъ на сдружението Сервисулъ Маритимъ Романа.

Корабътъ има водоизмѣстване 10,000 бр. р. тона, дължина 131'82, широчина 17'60 и газене 9'37 метра.

Предназначенъ е за обслужване пжтническото съобщение между Кюстенджа и Александрия. Притежава съоръжения и устройства за 80 пжтника въ първа класа, 100 въ втора и 260 въ трета класа.

Привежда се въ движение посрѣдствомъ два дванадесетъ цилиндрови двутактни мотори съ мощностъ 11,500 конски сили.

Ще развива една значителна скоростъ отъ 20 мили (37 клм.).

Въ сжщата корабостроителница усилено се строи още единъ подобенъ корабъ, който въ скоро време ще бжде спуснатъ на вода.

— Бързиятъ французски презокиански корабъ „Нормандия“ презъ 1937 год. е реализиралъ общъ приходъ отъ 81 милиона франка, а въ 1936 год. отъ превозъ на пжтници е получилъ 49 милиона фр. Въпрѣки това обаче, почти двойно увеличение на приходитѣ, още не може да се твърди, че „Нормандия“ е напълно доходна.

НОВИТЪ ЮГОСЛАВЯНСКИ ИЗ- СТРѢБИТЕЛИ

Както е известно Югославия полага голѣми грижи за увеличение състава на своитѣ морски сили.

Понастоящемъ се намиратъ въ усиленъ постройка 3 изстрѣбителя, отъ които: една въ французката корабостроителница Шантиеръ дьо ла Луаръ а другитѣ два въ новосъграденитѣ югославянски корабостроителници въ Сплитъ и Кралевица.

Въ постройката взема участие и известната английска строителна фирма Ярсу, което ще достави котлитѣ и турбинитѣ за тритѣхъ изстрѣбителя.

На 23 декември 1937 год. бѣ спуснатъ на вода строящиятъ се въ Франция изстрѣбитель „Београдъ“. Останатитѣ два изстрѣбителя: „Загребъ“ и „Любляна“ сж спуснати на вода презъ настоящата пролѣтъ.

Чуждестранниятъ печатъ помѣства следнитѣ данни за новитѣ югославянски изстрѣбители: водоизмѣстване 1210 до 1250 тона; дължина 68 метра; въоръжение: четири 120 мм., четири 37 мм. орждия, множество картечници, шестъ торпедни тръби и две съоръжения за хвърляне на водни бомби.

Машинатѣ притежаватъ мощностъ 40,000 конски сили, и ще осигурятъ скоростъ на изстрѣбителя отъ 38 мили (70 клм.).

Споредъ полуофициалнитѣ извѣстия на бѣлградския печатъ презъ месецъ януари, Югославия ще поръча поръчка постройката на други 10 подобни изстрѣбители, отъ които два ще бждатъ построени отъ корабостроителницата на Сплитъ.

— Въ корабостроителницата „Сентъ Назеръ“ на 15 февр. н. г. е спуснатъ на вода и усилено се доустройва новиятъ французски пжтнически корабъ „Пастъоръ“.

Корабътъ ще развива скоростъ 25 мили. Предназначенъ е за обслужване пжтническото съобщение съ южна Америка.

— Въ Цариградъ Турция притежава корабостроителница за малки кораби. Наименова се „Фабрика въ Хавузларъ Иетамбулъ“.

Въ началто на настоящата година, корабостроителницата е завършила постройката на моторния влѣкачъ „Кулавузъ I“, който при пробнитѣ си плавания е далъ твърде добри резултати.

— Въ корабостроителницата „Атласъ“ въ Бременъ е спуснатъ на вода строящиятъ се турски товаренъ корабъ „Ефесъ“.

Корабътъ има водоизмѣстване 550 бр. р. тона и предназначение за обслужване крайбрѣжното съобщение въ Мраморно море.

НОВЪ ГЕРМАНСКИ УЧЕБЕНЪ КОРАБЪ.

Презъ февруари настоящата година е влѣзалъ въ строя и започналъ своята служба новопостроениятъ нѣмски вѣтроходенъ учебенъ корабъ „Албертъ Лео Шлагетеръ“.

Съ него германскиятъ флотъ има вече три вѣтроходни кораба, почти съ еднаква постройка, съ които се обучаватъ морскитѣ кадети и корабнитѣ младици въ морското дѣло и за сдобиването на необходимитѣ качества за всѣки морякъ: сръчностъ, съобразителностъ, пѣргавина, издръжливостъ и безстрашие.

И тритѣ кораба сж построени въ корабостроителницата Бломъ и Воосъ, Хамбургъ, иматъ по три стожера и обща плоскостъ на платната 2000 кв. метра.

Корабътъ притежава необходимитѣ помѣщения и стѣкмявания за побирането и обучението на 200 души кадети и ученицитѣ отъ подофицерското училище.

Отъ останалитѣ два учебни вѣтрохода, „Горхъ Фокъ“ е влѣзалъ въ строя на 27 юни 1933 год., а „Хернсъ Веселъ“ на 17 септември 1936 год.

БЪРЗОХОДНИ НАЛИВНИ КОРАБИ.

Съгласно сведенията отъ английски източници, въ началото на 1938 год. се намиратъ въ постройка всички 97 бързоходни наливни кораба за течнo гориво съ общо водоизмѣстване 769,000 бр. р. тона

Отъ тѣхъ Англия притежава 23 кораба, Германия има 15, Италия 8, а Япония 9. Последната има 10 бързоходни наливни кораби, отъ които двата най-нови: „Тагазаки“ и Тзурушзаки“ представляватъ особенъ интересъ: Иматъ водоизмѣстване по 12000 тона, развиватъ скоростъ 19 мили и сж въоръжени съ по 4—127 мм. орждия, следователно сж добре съоръжени и напълно стѣкмени за придружаване ескадритѣ въ далечни бойни действия и продължителни походи.

— Бързоходниятъ презокеански корабъ „Европа“ е извършилъ вече 300 прекосоявания на Атлантическия океанъ, като е изминалъ общо 1,079,940 мили (около 2 милиарда километри), превозилъ е 318,606 пжтника, 1,037,705 пощенски пакети, 3,437 автомобили и 63,903 тона различни товари.

Презъ 1930 год., въ която „Европа“ започна своята служба, корабътъ бѣше носителъ на „Синята лента“ за най-бързоходния презокеански корабъ.

— Новопостроената полска корабостроителница въ Гдиня е започнала вече своето действие и презъ н. г. ще завърши постройката на 2 риболовни и 3 търговски кораба.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



МОРЯШКА ПЪСЕНЬ.

*Родени въ тебъ, Родино мила,
Ний млади сме въ жителски пѣтъ,
Но въ тази Богъ дарилъ е сила
Да пазимъ тебе, роденъ кѣтъ!...*

*Моряци смѣли, с'буйни сили
Ний с'кораба напредъ летимъ
И в'дни мъгливи... ясни... сичи...
Морската ширъ навредъ косимъ.*

*Морето радостъ е за тази
Акордъ е тихиятъ му шумъ,
Вълнитъ... свѣтлитъ талази—
Широкъ, безкраенъ морски друмъ!...*
*Ний служиме преданно, съ въра
На Царъ, Родина и народъ
И тебе, роденъ бръгъ—свѣтиня,
Ще пазиме презъ цѣлъ животъ!...*

Л. М. Щеревъ
Варна.

НЕОБИКНОВЕНЪ СЛУЧАЙ.

Случайно присѣствувахъ на единъ разговоръ между двама чужденци и непредвидено обстоятелство наложи, неминуемо да чуя всичко, което тѣ, неподозирайки, че разбирамъ отъ езика имъ, размѣниха относно българскитѣ търговски кораби и службата на нашитѣ моряци.

Това, което тогава имахъ щастие то така случайно да чуя за честността и добрата грижа за запазване непожтността на пренасянитѣ съ малкото наши търговски кораби товари, изпълни сърцето ми съ чувство на задоволство и народна гордостъ.

Единтъ отъ събеседницитѣ, вѣроятно виденъ търговецъ, твърде красноречиво и убедително подчерта, че всѣкога е предпочиталъ да пренася своитѣ стоки изключително съ български кораби, защото билъ увѣренъ, че товарътъ ще пристигне на мѣстоназначението напълно непожтнатъ и много добре запазенъ, което той лично е ималъ случая много пѣти да установи и за което, въ знакъ на задоволство е изказвалъ не веднѣжъ своята особена благодарностъ предъ корабоначалницитѣ на българскитѣ кораби.

Другиятъ допълни, че макаръ и да било необходимо неговата стока, складирана своевременно на пристанището, да очаква дълго време пристигането на българскитѣ търговски кораби, а чуждитѣ такива да сж предлагали много по низки и износни превозни цени за товарътъ, всѣкога е предпочиталъ българскитѣ, защото ималъ дълбоко довѣрие въ обслугитѣ имъ, известни съ своята голѣма добросъвестностъ.

Търговскиятъ корабъ „България“ усилено поглѣщаше въ своитѣ огромни товарни помѣщения различни износни стоки и храни и се подготвяше за извършване на обикновен-

ного си пѣтуване до Александрия.

Макаръ, че тоя малкъ търговски корабъ, построенъ въ английска корабостроителница, да бѣше единъ отъ най-старитѣ кораби на Българското параходно дружество, той обслужваше редовно съобщението съ Египетъ, Яфа, Хайфа и Цариградъ, като всѣкога, както на отиване, така и на връщане носеше пълень товаръ различни стоки.

Въ една тиха майска вечеръ, корабътъ, натоваренъ съ храни, кашкавалъ, дрѣнови прѣчки и добитѣкъ, бавно се отдѣли отъ пристанищната стена, вдигна котва и завори съ острия си носъ тихитѣ води на Черно море къмъ Босфора, въ чието източно устие пристигна на следния день заранѣта.

Следъ установенитѣ формалности отъ турскитѣ митнически, полицейски и санитарни власти, за които се заплащаха голѣми такси, „България“ получи разрешение за свободенъ пѣтъ и продължи движението си къмъ Цариградъ, гдето хвърли котва въ оживеното пристанище за приемане на новъ товаръ.

Когато огромниятъ дискъ на залѣзващото слънце потъна въ окървавения западъ, корабътъ се освободи отъ намиращите се отъ двете му страни изпразнени вече мауни, насочи се къмъ Мраморно море и бързо изчезна въ спускащия се здрачъ.

Утрото на следния день свари „България“ при Галиполи, къмъ входа на Дарданелитѣ.

Задуха силенъ юженъ вѣтъръ и корабътъ тежко се залюшка по разпѣненитѣ вълни.

Недалечъ, освѣтленъ отъ слънчевитѣ лъчи, ярко се очертава галиполския бръгъ съ своята свежа зеленина и сочни пасбища.

Неочаквано, еднообразния туптежъ на машината, силниятъ вой на вѣтъра и шумътъ на вълнитѣ се на-

рушаватъ отъ необикновенъ глѣчъ по дѣсната горна палуба на „България“: Единъ волъ, завързанъ на дѣсната стена, подмаменъ вѣроятно отъ зеленината на близкия бръгъ, разтърсва сърдито глава, скъсва вѣжето и опирайки се съ двата предни крака на близкия желѣзенъ дънеръ, съ необикновенъ скокъ се хвърля въ водата и бързо заплува къмъ бръга.

Корабътъ забави своя ходъ, насочи се следъ това къмъ плуващия волъ и спушна въ водата лодка.

Започна се продължителна и необикновена гонидба по развълнуваното море.

Подгоненъ, волътъ често промѣня посоката на бързото си плуване и създава съ това значителни трудности, както на кораба, така и на гребната лодка.

Най-подиръ той е доведенъ въ стѣснено положение. Съ забележителна сръчностъ моряцитѣ отъ лодката хвърлятъ, подобно на ласо и затѣгатъ около рогата на вола дебела вжжена примка, която бързо закачатъ за куката на изнесената въ страни отъ кораба товарна стрѣла.

Мигъ следъ това, волътъ бѣ бързо издигнатъ и завързанъ здраво на своето мѣсто върху палубата.

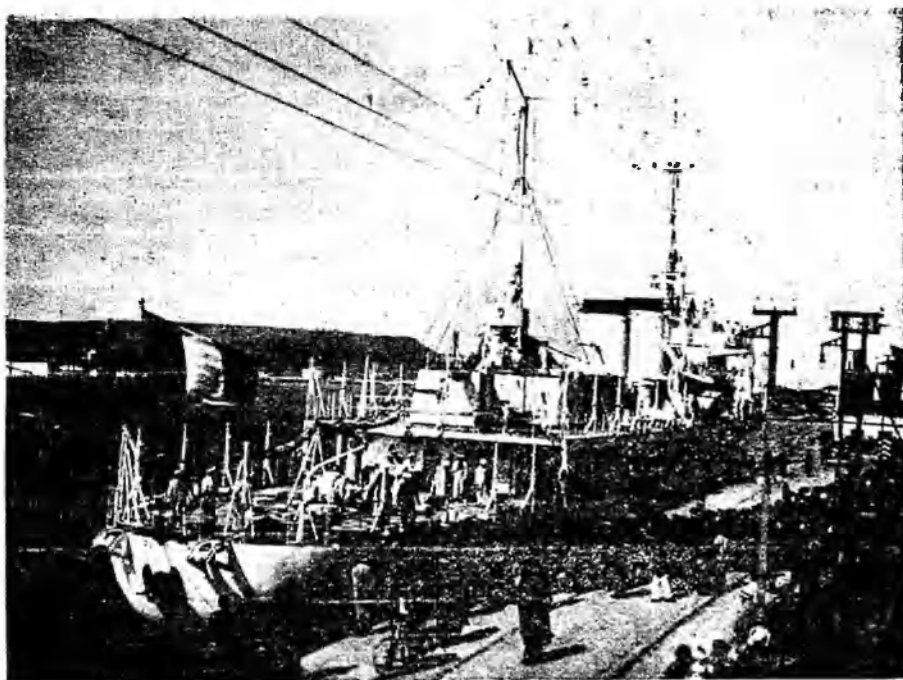
Увеличавайки своята скоростъ „България“ се отправи за Дарданелитѣ.

За тоя необикновенъ случай, подобно на анегдотъ, често се водятъ разговори всрѣдъ обслугитѣ, търговцитѣ на добитѣкъ и пѣтуващитѣ съ нашитѣ търговски кораби пѣтници, обаче той представлява истинска и напълно действителна случка, подчертаваща твърде ясно особена грижа, която българскитѣ моряци полагатъ, за да запазятъ непожтнатъ товара, пренасянъ съ нашитѣ търговски кораби.

Куюджуклевъ.



Полагане вѣчець отъ обслугата на „Д'Ибервилъ“ върху паметника
въ францускитъ гробища.



Заставалиятъ на първо мѣсто въ Варненското пристанище француски стационеръ
„Д'Ибервилъ“



Полагане вѣнець отъ обслугата на „Д'Ибервилъ“ върху паметника
на Незнайния воинъ въ морската градина