

МОРЕШАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ
КАКТО ХОРАТА ОГЪ ВЪЗДУХЪ



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

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

406. Варна--Градската библиоте-

ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година III.

Варна, 1 мартъ 1937 год.

Брой 60

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



Изгледъ отъ устието на Царската рѣка.

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

Постжпили статии

ПОЩА

Благодарностъ.

Известниятъ варненски гражданинъ и общественикъ АСЕНЪ НИКОЛОВЪ и тази година подарилъ за двуседмичника „Морски прегледъ“ сумата 5,000 лева.

Издавайки по тоя случай своята особенна и явна благодарностъ, редакционниятъ комитетъ съ радостъ констатира, че морската идея всъщностъ ежедневно печели все нови и нови последователи и се надява, че тоя благороденъ и достоенъ за подражание жестъ на г. АСЕНЪ НИКОЛОВЪ, ще бже последванъ и отъ други радители за преуспяването на военно-морската идея.

Отъ редакционния комитетъ на „Морски прегледъ“.

Редакцията благодари за следните постжпили дарения:

1. Асенъ Николовъ, фабрикантъ отъ гр. Варна сумата 5,000 лева.
2. Александъръ Кировъ гол. бъл. мелн. Бургасъ сумата 100 лева.
3. Матей Г. Матеевъ отъ Бургасъ сумата 60 лева.
4. Петъръ Карагьозовъ отъ Бургасъ сумата 50 лева.
5. Кирякъ Георгиевъ гр. Варна сумата 50 лева.
6. Хайгазунъ Парсековъ отъ Варна сумата 50 лева.
7. Христо Тухлевъ отъ гр. Варна сумата 30 лева.
8. Купенъ Жековъ отъ гр. Варна сумата 20 лева.
9. Атанасъ Стояновъ отъ София сумата 20 лева.
10. Янко Малъмовъ отъ гр. Варна сумата 20 лева.

(Следва)

— Въ отговоръ на многобройните запитвания, кжде да се изпращатъ волните дарения за вестника и за улеснение на нашите четци отъ Варна, съобщаваме, че сумите за двуседмичника могатъ да се предаватъ и въ печатницата на Морската Полицейска Служба, нахождяща се на пазаря и въ съседство на пожарната команда и срещу фабрика „Вулканъ“ — учебната работилница.

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

По липса на място въ колоната поща, редакцията нѣма възможностъ да напечата своевременно имената на всички дарители.

— На 25 февруари 1916 год. сутринята, предъ нашите брѣгове се явили руските изстрѣбители „Лейтенантъ Пушкинъ“ и „Живой“, които се натъкнали на минните загради предъ Варненския заливъ, вследствие на което „Лейтенантъ Пушкинъ“ се взривалъ на мина и потъналъ на разстояние 10 мили източно отъ рѣката Камчия. Другиятъ изстрѣбитель „Живой“ спусналъ дветѣ си лодки да спасява давящите се руски моряци, обаче му се сторило, че е атакуванъ отъ подводникъ, поради което изоставилъ спасителната си работа и избѣгалъ навътре въ морето. Отъ потъналия изстрѣбитель сж успѣли да се спасятъ само 4 офицери и 11 моряка, които сж излѣзли съ две лодки на нашия брѣгъ при Камчия и Евксиноградъ. Както лодките, тъй и спасените офицери и моряци сж били пленени отъ дежурния торпедоносецъ „Летящи“ и Камчийския постъ.

— На 25 февруари 1916 год. сутринята, три наши самолета открили при носъ Калиакра и атакували съ бомби два голѣми транспортни кораба и охраняващите ги седемъ руски изстрѣбителя. Противникътъ получилъ три бомбени попадания и бързо се оттегилъ задъ хоризонта. Нашите самолети сж били обстрелвани отъ вражеските кораби, но сж получили само слаби повреди по крилетѣ.

— Презъ 1235 год. въ времето на българския Царъ Асѣнъ II.—времененъ съюзникъ на гърците, е билъ обсажданъ Цариградъ, който се владѣлъ отъ латинците. При тая обсада, заедно съ гръцкия флотъ, сж действали и български кораби. А при втората обсада, Царъ Асѣнъ, за да усили флота си, е заповѣдалъ да построятъ още 25 военни кораба. Двата съюзни флота сж обсаждали Цариградъ и сж действали противъ силния въ онова време Венециански флотъ.

— Въ 1348 год., по времето на Царъ Иванъ Александъръ, бащата на Царъ Шишмана, черноморскиятъ ни брѣгъ, както и други области отъ царството, сж били раздѣлени и управлявани отъ полусамостоятелни боляри. Такъвъ е билъ и боляринътъ Баликъ, отъ когото, вѣроятно е останало името на гр. Балчикъ, Неговъ наследникъ е билъ братъ му Добротичъ.

Деспотъ Добротичъ е обсебилъ и управлявалъ цѣла Добруджа и отъ тогава тя носи името му. Негови морски крепости сж били „Емона“ (Емине) и „Козякъ“ (с. Гьозекенъ), а столицата му била Калиакра.

506. Развитие и новости въ тактиката на торпедното оржие презъ и следъ Голѣмата война 1914—1918 година.

507. Страници отъ Свѣтовната война на море.

508. Съвременното торпедо.

509. Дирижабълътъ въ морската операция.

510. Значение на минните заграждения.

511. Водосамолетни бази въ Германия.

512. Грѣшки на английското командване въ Свѣтовната война.

513. Използване на рѣчните пѣтища за превозъ въ военно време.

514. Писмото на единъ влюбенъ морякъ—въ картини и текстъ.

515. Подводенъ танкъ.

516. Водолазенъ спортъ.

517. Новъ начинъ за движение на моторни лодки.

518. При машините и котлите на единъ океански корабъ.

519. Напредъ срещу врага.

520. Подводно звуково разузнаване.

521. Морски новини: Турция, Русия, Германия.

522. Еволюция въ артилерийското въоръжение на леките кръстосвачи.

523. Тактически особености на подводните минни заградители въ сравнение съ надводните такива.

524. Използване на торпедните кораби при разузнавателната служба.

525. Подводникътъ като съвременно оржие.

526. Първиятъ успѣхъ въ Черно-море. (изъ действията на нѣмските подводници)

527. Минаването на Дунава отъ българите при Свищовъ.

528. Появата на изстрѣбителите.

529. Мисли по възпитанието.

530. Подслушвателни апарати за навигационните цели на кораба.

531. Подводенъ самоспасител.

532. Брѣговата артилерия въ боя.

533. Двигатели съ вътрешно горене на новите германски бойни кораби.

534. Видове рѣчни бази и гѣхния изборъ.

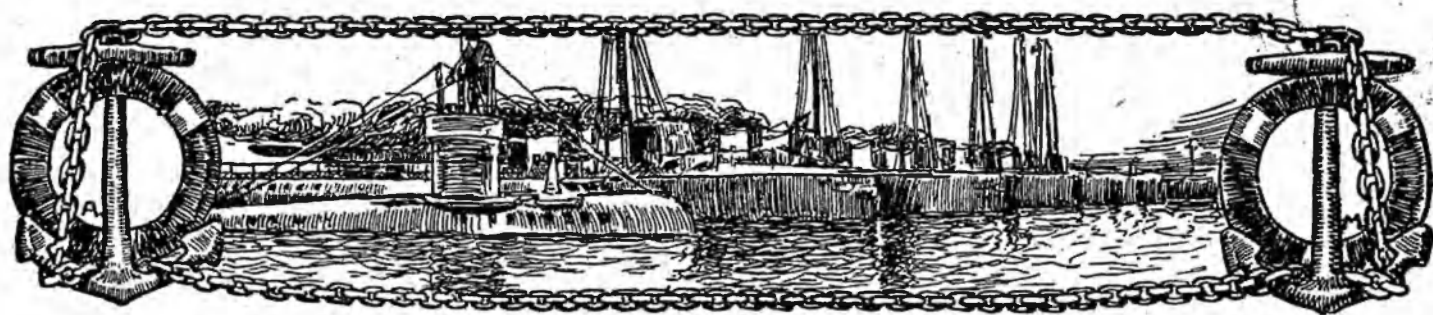
535. Уреди за мѣрене и управление торпедната стрелба.

ОДОБРЕНИ.

506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518.

НА ПРЕЦЕНКА.

519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535.



С В О Б О Д А Т А.

Свободата е първа необходимост за спокойното политическо, културно и стопанско развитие на народа.

Тя е свещена и належаща нужда, осигуряваща естественото разрастване, обогатяване и процъвтване на духовнитъ и морални народни стойности.

Свободата съставлява оная гранитна опора, върху която се гради сжществуването и могжществото на нацията.

Тя е резултатъ отъ настойчивъ стремежъ за сдобиване на пълна независимостъ въ всестранното и планомерно напредване на народа.

Нѣма нищо по свѣто и по желано отъ свободата.

Всички ожесточени и кръвопролитни свѣтовни войни сж последица отъ желанието да се получи пълна свобода въ действията и сжществуването на нацията.

Свободата изисква и създава редица неуморими, безстрашни и са-

моотвержени народни дейци, готови да пожертвуватъ живота си за Отечеството.

Безкрайна е плеядата на борцитъ за нашата свобода.

Безбройни сж героитъ на българското племе, които, въ името на свободата създадоха легендата при Шипка и сложиха кости по бранитъ поля на Тракия, Македония и Добруджа.

Отдавайки заслужена данъ на хилядитъ доблестни борци за свободното сжществуване на българското племе, ежегодно на 3 мартъ, народътъ празнува деня на своята свобода и смиренно се прекланя предъ скжпата паметъ на достойно загиналитъ за Родината свои синове.

Въ тоя свѣтълъ день, всѣки добъръ българинъ се радва на извоюваната съ цената на толкова усилия и скжпи жертви народна свобода и съзнава, че за запазване на своето свободно сжществува-

не, днесъ, когато свѣтътъ е изправенъ предъ призрака на бждещо свѣтовно сътълкновение, по-вече отъ всѣкога народътъ се нуждае отъ вътрешно заздравяване, сцепление и сплотеностъ около Държавния глава.

Сега, когато всички малки и голѣми държави разходватъ грамадни суми за въоръжение и готовностъ за осигуряване на своята всестранна свобода, дългъ е на всѣки въренъ синъ на майката Родина, да се вникне отъ чувството на сплотеностъ и заработи съ всички сили и срѣдства за запазване на свободното народно сжществуване и отбраната на Отечеството, която, наредъ съ създаването и екипиране на здрава, силна и дейна армия, включва и наличието на достатъченъ боенъ флотъ—истински стражъ на отечественитъ води и сигуренъ защитникъ на роднитъ брѣгове.

МОРСКА МИСЪЛЪ

Кратки сведения за базитѣ на военно — рѣчнитѣ флотилии.

Ако за сполучливитѣ и резултатни действия на сухопѣжнитѣ войски, укрѣпенитѣ райони и отдѣлни крепости играятъ голѣма роля, то действията на военно-рѣчнитѣ флотилии, безъ съответно обзаведени и укрѣпени бази сж свършено невъзможни.

Организацията на базитѣ за рѣчнитѣ флотилии произтича отъ необходимостта да се обезпечи изпълнението на възложенитѣ имъ задачи, като тази организация се извърши още отъ мирно време, паралелно съ засилването на рѣчнитѣ сили.

За успѣшно водене на боевата деятелностъ отъ страна на рѣчнитѣ кораби, необходими сж главни оперативни и промеждутѣчни бази.

Главната база на рѣчнитѣ флотилии е мѣстото, кждето личниятъ съставъ си отпочива, материалната частъ се подлага на ремонтъ, подтягане и превѣоръжаване, кждето отдѣлнитѣ тактически сѣединения попълватъ всичкитѣ си необходими запаси, действия, които ще осигурятъ една резултатна бойна деятелностъ.

Оперативната база ще бжде тази, на която рѣчната флотилия може да се опре презъ време на самитѣ бойни действия, кждето корабитѣ ще могатъ да получатъ малки ремонти и поправки и да попълватъ своевременно изразходванитѣ запаси отъ бойни, хранителни др. припаси.

Промеждутѣчната база е обикновено тази, разположена между главната такава и оперативната, кждето корабитѣ ще могатъ да получатъ горивни и хранителни припаси, както и да обслужватъ личния съставъ въ случай на нужда, а така сжщо и за незначителни ремонти и подтягане на материалната частъ.

Колко и какъ ще бждатъ организирани тѣзи бази, зависи отъ голѣмината на оперативния театъръ по рѣката и дали двата или само единиятъ брѣгъ сж въ наше владение.

По възможностъ, главната база трѣбва да дава най-спокойна обстановка за почивка на личния съставъ и условия за пѣленъ и безопасенъ ремонтъ и снабдяване на корабитѣ. Тя трѣбва да се намира въ центъра на главнитѣ оперативни направления, за да може рѣчната флотилия най-сполучливо да насочи своитѣ действия срещу противника.

Базата трѣбва да бжде добре защитена отъ въздушни нападения, като зенитнитѣ орждия иматъ таково разположение, щото тѣхнитѣ наблюдателни постове да могатъ своевременно да откриватъ и донасятъ за появяването на неприятелски самолети, рѣчни сили или сухопѣжни войски. Особенно това е важно за презъ зимата, когато всичкитѣ сили и сръдства на рѣчнитѣ флотилии ще бждатъ събрани въ главната база и появяването на противника ще бжде най-възможно и очаквано.

При изборъ на мѣстото за главна база на рѣчнитѣ флотилии, ще трѣбва да се има предвидъ следното:

1. Условия за спокойна стоянка презъ крѣгла година за всички плавателни сръдства на флотилията;

2. Базата да бжде защитена отъ господствующитѣ вѣтрове, ледохода и отъ заливане при повишение нивото на рѣката;

3. Да има необходимата дълбочина за всички кораби и при най-низко ниво.

4. Прилежащиятъ брѣгъ да има необходимитѣ условия за устройството на: ремонтни работилници, складове, жилищни помѣщения, елинги, връзка съ вътрешността на страната, както и добра защита отъ всякакви нападения.

Изборътъ за мѣстото на оперативни и промеждутѣчни бази ще зависи отъ разстоянието до главната база, необходимостта отъ почести или по-рѣдко попълване на запаситѣ, скоростта на корабитѣ и пр. Въобще при избора на мѣстата за тѣзи бази, трѣбва да се взематъ предвидъ главно условията за базирането на корабитѣ, тѣхното поддържане и най-резултатно използване.

При избора на главната и пр. спомагателни бази, следва да се иматъ предвидъ и базитѣ на противника, рѣчнитѣ му сили, очертанията на брѣговетѣ и географическитѣ условия на рѣката въ този районъ.

Т. Цицелковъ.

Използване на рѣчнитѣ пѣтища за превозъ въ военно време.

Въ сравнение съ сухоземнитѣ пѣтища, воднитѣ иматъ преимущества, които даватъ възможностъ за превозване на голѣмъ брой тяжести и удобства за пренасяне на ранени. Недостатѣкътъ на рѣчния пѣтъ се състои въ бавния превозъ, лѣтно време намаляване нивото на водата, а зимно — замръзването, които съставляватъ опасностъ за корабоплаването по рѣката.

Освенъ това, необходимо е по брѣговетѣ на последната да се построятъ пристанища и пѣтища къмъ вътрешността на страната.

Воднитѣ пѣтища могатъ да се използватъ тогава, когато не се иска голѣма бързина въ превозването.

За изпълнение на своето назна-

чение, водниятъ пѣтъ трѣбва да бжде добре организиранъ и снабденъ съ всички необходими сръдства за безопасното и удобно товарене, превозване и разтоварване различни материали, ранени и болни.

Всички сѣдове плаващи по рѣката е необходимо още отъ мирно време да сж въ таково състояние, щото при необходимостъ да се военнизиратъ и веднага използватъ за превозъ. Но всичко това да бжде въ такава степенъ, че да не прѣчи на мирновременния превозъ.

При военизирането на корабитѣ, обслужката имъ трѣбва да остане, като се попълни само съ команденъ съставъ и други специалисти.

Опредѣленитъ за санитарни нужди

кораби, ще трѣбва съответно и своевременно да се обзаведатъ и стѣмватъ, като болнични такива.

За предпазване отъ противниковитѣ действия, необходимо е превознитѣ кораби да бждатъ въоръжени съ достатѣченъ брой картечници и противосамолетни орждия и да бждатъ добре замаскирани.

За охрана на транспорта въ опаснитѣ участъци на рѣката, могатъ да се привлѣкатъ и спомагателни бойни кораби отъ рѣчната флотилия.

За избѣгване самолетни нападения, необходимо е корабитѣ да пѣтуватъ нощемъ при закрити свѣтлини, при това трѣбва да се разполага съ достатѣченъ брой опитни лоцмани.

Цоло Влѣчковъ.



ВЕНФ-МОСКА ИСТОРИЯ

Действията на нѣмските подводници въ Черно море.

Първата причина за привличането на нѣмските подводни сили въ източния морски театър била предприетата отъ Съглашението Дарданелската операция.

Въ междузатишията на тая операция и следъ окончателното ѝ проваляне, голѣма частъ отъ подводниците преминаватъ за действие въ Черно море, кждето се промъкватъ презъ Гибралтаръ и проливитѣ. Една частъ отъ тия подводници сж били превозени по сухо въ разглобенъ видъ отъ Германия въ австрийската база — Катаро на Адриатическо море, кждето били сглобени и спуснати на вода.

Презъ време на Свѣтовната война въ Черно море действували всичко 11 нѣмски подводника:

У В — 7, 8, 14, 42, 45, 46, У — 33, 38, У С 13, 15, 23.

Отъ тѣхъ сж загинали на заградни мини следнитѣ подводници: У В 7, 45, 46 и У С 15. Само У С 13 претърпява корабокрушение и се изхвърля на Анатолийския брѣгъ около Ерекли.

Всички подводници сж действали подъ германско знаме и командване съ изключение на У В-8, който отъ 25.V.1916 г., билъ откупенъ отъ българското правителство и зачисленъ къмъ Черноморския флотъ подъ № 18 и следъ това като първи български подводникъ — № 18 до края на войната е действувалъ подъ българско знаме и българска обслуга.

Първиятъ появилъ се въ водитѣ на Черно море подводникъ билъ „У В 7“, който отъ 5 до 22 юли 1915 година извършилъ набѣгъ къмъ рускитѣ брѣгове, безъ обаче да срещне неприятелски бойни сили и да добие нѣкакви успѣхи.

Сжщиятъ подводникъ щѣлъ да бжде откупенъ отъ германцитѣ и зачисленъ като български подъ № 17 обаче загиването му на 1.XI.1916 г. попрѣчило за това. Съ подводника намѣрилъ смъртта си младиятъ подофицеръ Стоянъ Георгиевъ Пешевъ отъ с. Акчаръ Видинско, който се намиралъ на практика въ него.

Въ голѣмъ мащабъ, обаче, подводната война въ Черно море се развива едва въ втората половина на 1916 г. когато съ Дарданелската операция е било окончателно ликвидирано. Първоначално, отъ априлъ до августъ сжщата година подводнитѣ операции обхващатъ цѣлото Черно море, като иматъ главна цель руската база Севастополъ и крайбрѣ-

жието на Кавказъ и Анадола, кждето се опирали руско-турскитѣ сухопѣтни флангове.

Въ края на 1916 г., когато главното стратегическо значение се прехвърля на ромжнския фронтъ, районътъ на подводнитѣ операции се пренася въ северо-западната частъ на Черно море, около Кюстенджа и устието на р. Дунавъ.

При своитѣ действия, подводниците сж използвали за бази Цариградъ и Варна.

По отношение района между Кюстенджа и устието на р. Дунавъ командиритѣ на подводниците сж дошли до заключение, че е крайно неудобенъ за подводни действия, поради малката дълбочина, която се простира доста навжтре въ морето. Тази дълбочина затруднява торпеднитѣ атаки, а при вѣтъръ спомага за развиването на неправилно вълнение, което затруднява управлението съ хоризонталнитѣ кърмила. Сжщо така малката дълбочина благоприятствува за използването на противоподводнитѣ срѣдства.

Независимо отъ това и морскитѣ карти се указали съ неточни данни по отношение на дълбочинитѣ.

Тѣзи особености на поменатия морски районъ не се възприемали отъ сухопѣтното командване, което въ края на 1916 год. изисквало енергични действия отъ подводниците тѣкмо въ този районъ, въ който командиритѣ се отказвали да произвеждадъ атаки, считайки че най-малката дълбочина, на която сж възможни атакитѣ е 15 метра.

По мнението на германското морско командване, единствената възможностъ за използването на подводниците въ този районъ е било поставянето минни загради и заемане на позиции на подходитѣ къмъ Кюстенджа.

Следъ завземането на последното пристанище, германцитѣ се отказали да го обзаведатъ като подводна база.

Изобщо, отъ многобройнитѣ и продължителни походи, които сж твърде рисковани за малкитѣ подводници, резултатитѣ сж били много малки и то главно въ потопяването на търговски кораби, обаче моралното въздействие било огромно и предизвиква интензивна противоборба отъ страна на руското черноморско командване, което действително дало блестящи резултати, т. е. отъ 11 действащи подводници

загинали 4. Самитѣ германци признаватъ добре организираната и поддържана отъ страна на противника противоподводна война и охрана на търговското корабоплаване. Независимо отъ това, подводниците не сж бивали добре осветлявани върху обстановката и правилно насочвани отъ командването.

Отъ подводнитѣ кръстосвания около Кавказкото крайбрѣжие, имали сж успѣхи само У 33 и У 38. Последниятъ е сполучилъ да потопи презъ 1916 год. 9 руски търговски кораба.

На 3.VI.1916 г. У—38 стоварва на Грузинския брѣгъ, въ района на Анакрия, трима черкези, а на 29 сжщия месецъ петъ кавказци, съ цель да организиратъ и повдигнатъ вжоръжено възстание въ тила на руската армия.

На 30. V. 1917. г. У В-14, стоварва на Кавказкия брѣгъ трима грузински агенти.

Все съ сжщата цель, за вжтрешно разстройване на руската империя, на 9. X. 1917. г. У В-42 стоварва въ устието на р. Журжа, между Анакрия и Потти петъ грузинеца, съ 90 пушки, 18,900 патрони, сандѣци съ взривни вещества, 5 пистолета съ 1000 патрони. На тази десантна група била дадена сумата 370,000 рубли.

Следъ предварително огледване и установяване обстановката, подводникъ У. С. 15 поставилъ минни загради въ района около Севастополъ, а У. Б. 8 предъ устието на р. Дунавъ.

Съвмѣстнитѣ действия на подводниците съ надводнитѣ бойни кораби се развили въ много ограниченъ и малъкъ мащабъ. Така напримѣръ на 3.IV.1916. г. У 33 обезпечава отъ къмъ море лекия кръстосвачъ „Бреслау“ при обстрелването фланга на руската армия въ Кавказъ, а така сжщо отъ 10 до 13 ноември 1916 г. У В—42 обезпечава кръстосванията на сжщия кръстосвачъ край Анатолийското крайбрѣжие.

Известно е сжщо голѣмото морално въздействие, което сж имали действащитѣ въ Черно море подводници въ събитията развили се на 27 октомври 1915 г. предъ Варна.

На тоя день руската ескадра обстрелваше града и ако не бѣше страхътъ отъ появилитѣ се и действащи около корабитѣ подводници У В—17 и У В—18, рускиятъ флотъ ако не бѣ прекратилъ започнатата стрелба щеше да превърне Варна въ развалини.

В. Тонковъ.



Вернеръ Франкъ.

МОРСКА ТЕХНИКА

При машините и котлите на един океански корабъ.

Сърдцето на гигантския океански корабъ лежи дълбоко подъ горната му палуба. Който би пожелалъ да го потърси и чуе равномърния му туптежъ, трѣбва да слезе по стотѣхъ желѣзни стѣпала покрай безбройните трѣби, които съставляватъ разклоняващата се чудовищна грамада кръвоносни сѣдове за машината и тогава ще се намѣри всрѣдъ нажежения въздухъ на машинните и огнярни отдѣления. Пътувайки съ единъ презокеански колосъ, получи хъ разрешение да надникна за половинъ часъ въ двигателния центъръ на кораба, гдето имахъ достатъчно време да почувствувамъ непоносимата за външния наблюдател висока температура, възлизаща срѣдно на 33°с. Тая температура, се счита за ниска около широките гърла на провѣтрените трѣби, които смучатъ пресенъ въздухъ отъ горната палуба и го доставятъ въ вътрешността на кораба, обаче въ машинното отдѣление непоносимата горещина често надминава 60°с.

За избѣгване отлжчването на топлина отъ огромните турбини, последните сж обвити съ азбестова мантия. Въ близостъ на тѣхъ сж разположени охладителните машини, които на мѣста сж покрити съ чисто бѣлъ снѣгъ на кристали. По нѣкои трѣби блестятъ замръзнали бѣли водни пари. Стоящите около охладителните машини хора сж облѣчени съ топли дрехи. Толкова очебилющи противоположности съществуватъ въ машинните отдѣления на презокеанския корабъ, за които намиращите се по горната му палуба или уютно разположени въ комфортно обзаведените зали пътници, нѣматъ представа.

Отъ както корабътъ е напустналъ Хамбургското пристанище и пътува по течението на р. Елба, въ машинното отдѣление се разнася непрекъснатият и еднообразенъ туптежъ на разните машинни съоръжения, нарушаванъ отъ време на време отъ внезапното и силно трокане на многеството помпи.

Въ извитите стѣклени трѣби на нѣкакъв измѣрвателенъ апаратъ непрекъснато се издига и снишава обогрѣна въ червено вода.

Това сж все невиджани и нераз-

бираеми за менъ новости, действие и назначението на които, стоящият въ машинното отдѣление дежуренъ механикъ бѣ така любезенъ да обясни:

Ето, глухата музика, звучаща почти като негърски тѣпанъ въ далечните африкански гори, произлиза отъ отводнителната помпа; покритата съ снѣгъ машина донася прохлада въ склада за провизии.

Въ червените медни трѣби тече масло за смазване на всички триещи се машинни части. Всички опорни мѣста за осите на гребните винтове се намазватъ непрекъснато, автоматически и подъ налѣгане.

Презъ време на пътуването повече отъ 17,000 литри масло се намира непрекъснато въ движение отъ високия маслосемъ (резервоаръ) чрезъ маслопроводите къмъ машините, преминава и намазва всички триещи се металически части, следъ което се влива въ събирателния маслосемъ и чрезъ очистители и охладилници се изкачва съ помпи обратно въ главния маслосемъ. Цѣлата тази система съставлява кръвта и кръвообращението на кораба.

Това е техническо чѣлшебство, желѣзна приказка, но все пакъ действителенъ кипезъ на усилената работа посрѣдъ непоносима топлина и обиленъ потъ на хора отъ плътъ и кръвъ, каквито сж машинистите, огняри и механици, творещи между нажежените гиганти.

До като дежурниятъ механикъ дава обяснения, неговото око не изпуска нито едно движение, а ухото му долавя и най-малкия шумъ на работящите машини. Неправилностите трѣбва на време да се откриятъ и моментално отстранятъ. Всѣка минута може да се наложи извършването на малки поправки, електроспойки и пр., за което предъ машинариите се намира подвижна „операциона“ работна маса съ всички инструменти, прибори за запояване и др.

По нѣкога тукъ неочаквано се открива извънредна и бърза работа. Тогава всѣки служи за двама и действа неуморно съ очудваща пожертвувателностъ.

Двете корабни оси за гребните

винтове сж дълги 75 метра и иматъ напрѣченъ разрѣзъ колкото дължината на една ржка. Винтовете се въртятъ съ еднакъвъ и еднообразенъ ритъмъ и движатъ кораба съ значителна бързина напредъ, презъ бездни и стихийни бури къмъ крайната цель.

Както офицерите на командния мостъ, така и механиците тукъ стоятъ при турбините съ бистъръ умъ, а машинистите работятъ спокойно съ множество лостове и колелца. Въ точно определено време и съ отмерени движения, тѣ заставятъ стрелките да бѣгатъ по черните знаци и цифри на различните измѣрвателни и контролни прибори.

Тукъ долу, посрѣдъ палящия въздухъ на корабното тѣло, всѣки има еднакво важно предназначение, както на хората горе, на командния мостъ и широката корабна палуба. Всички работятъ задружно, като единъ, ако и да се сношаватъ само чрезъ многобройните телефони и говорни трѣби.

Въ огнярното отдѣление се поддържа огънятъ въ четири огромни котела. Въ всѣки отъ тѣхъ би могла да се помѣсти цѣла къща за едно семейство. Всѣки котелъ произвежда пара за 7,000 конски сили.

Бързиятъ пътнически гигантъ, обслужващъ линията Хамбургъ — Америка има нѣколко огнярни отдѣления, които доставятъ необходимата пара за бързото движение на кораба презъ океана.

Презъ едно отвѣрстие на котелната пещъ, поглеждамъ въ могщото море отъ пламъци, които горятъ и бушуватъ съ прашене и адска сила.

Вътрешните части на устроените въ предната котелна стена прѣскачки на течено гориво, се въртятъ кржгообразно съ голѣма сила и впрѣсхватъ всрѣдъ нажежените до бѣло пламъци непрекъснато струя нефтъ, който изгаря и се превръща мигновено на пламъци, развиващи голѣма топлина.

Желѣзните стѣпала сж плъзгави и стрѣмни; съ мжка се задържамъ за хлъзгавите перила. Пътътъ отъ жарѣта на машинните и огнярни отдѣления къмъ прохладния въздухъ на палубата е труденъ.

Превелъ: Д. Минковъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

ЗА БОЙНИТЪ КОЛИ.

Отъ както бойната кола влѣзе въ състава на сухоземнитѣ сили и започна да получава все по-голѣми задачи, борбата съ нея се твърде много затрудни. Артилерийската стрелба по бойнитѣ коли се наложи да се води по нови методи, коренно отличаващи се отъ обикновената артилерийска сухоземна стрелба и твърде сходна съ морската такава. Така напримеръ, въ нѣмското списание „Дойче Веръ“ единъ армейски артилеристъ изказва мнение, че за да може успѣшно да се унищожатъ бързодвижушитѣ се бойни коли, трѣбва армейскитѣ артилериисти да се учатъ въ морски артилерийски училища на новитѣ методи за стрелба. Сходство между корабитѣ и бойнитѣ коли намира и американецътъ майоръ Г. Фишеръ. Така той е на мнение, че тежката бойна кола може да се сравни съ линейния (боенъ) корабъ, леката—съ кръстосвачитѣ, а бронираниятъ автомобилъ—съ лекитѣ кораби за разузнаване. И тритѣ вида бойни коли образуватъ скелета на механизираниитѣ войски. Дали, обаче, тѣзи установени за сега главни типове бойни коли ще се запазятъ и въ бъдеще, още не се знае, тъй като нѣматъ достатъченъ боенъ опитъ.

Зашевъ.

КОЛКО СТРУВА ЕДИНЪ ВОЕНЕНЪ КОРАБЪ.

Трудно е, въобще, да се узнае истинската цена на военния корабъ, тъй като постройката му трае нѣколко години и е въ зависимостъ отъ различнитѣ бюджетни упражнения, които ежегодно се промѣнятъ. Обаче, не е достатъчно да се опредѣли сумата на годишнитѣ платежи за да се изчисли цената на единъ корабъ, нужно е сжщо така да се иматъ предъ видъ и общитѣ разности. Освенъ това правителствата криятъ истинската парична стойностъ на новопостроенитѣ кораби въ държавнитѣ или частни корабостроителници.

Напоследъкъ отъ дебатитѣ въ заседанията на камарата на общинитѣ въ Англия по общата сума за морското превъоръжаване се вижда, че докато единъ линейенъ корабъ презъ 1918 год. е струвалъ 300,000 лири стерлинги (122 милиона лева) днесъ той струва 1,203,000 лири (490 милиона лева).

ВОДОЛАЗЕНЪ СПОРТЪ.

Презъ изтеклото лѣто въ Франция билъ въведенъ новъ видъ подводенъ спортъ, съ който се занимавали голѣма частъ отъ лѣтовницитѣ въ крайморскитѣ градове. За целта е изнамѣрено специално облекчено водолазно снаряжение, позволяващо из-



1 Гумена маска, 2 ремъчки, 3 прозраецъ, 4 еластична трѣба, 5 ремъци, 6 клапанъ, 7 коженъ колѣнъ, 8 буталка съ сгъстенъ въздухъ.

Фигура 1.

вършването на редица действия подъ водата: ходене по морското дѣно; правене снимки на подводнитѣ красоти; ловидбата на риба и други представители на морската фауна.

Такова едно снаряжение представлява леката гумена водолазна маска, която покрива лицето и се придържа къмъ него посрѣдствомъ ремъчки. Отпредъ маската има кржгълъ прозраецъ съ диаметръ 150 мм.

За дишането на спортиста подъ водата служи буталката съ сгъстенъ въздухъ, прикрепена къмъ тѣлото съ коланъ и кожені ремъци. Въздухътъ минава презъ еластична трѣба и се регулира съ специаленъ клапанъ.



Фигура 2.

Буталката, тежка 3 килограма, служи сжщевременно и като тежестъ, която улеснява държането на човѣка надъ водата.

Дълбочината на потапянето съ това снаряжение не може да бжде по-голѣма отъ 10 метра, защото мас-

ката нѣма специално приспособление за премахване на CO_2 . До дълбочина 10 метра отдѣлящитѣ се придишането вжгливъ двуокисъ и газове, благодарение налѣгането подъ маската се промжкватъ презъ нея и излизатъ навънъ.

Запасътъ на въздуха стига за петнадесетъ минутно дишане. За по-голѣмитѣ подводни излети, сж необходими по обемисти бутилки.

На фигура 1 е показанъ подводенъ спортистъ, готовъ да се спушне подъ водата на ловъ съ специална пушка, действаща съ сгъстенъ въздухъ.

Въ последно време се появиха още по-упростени снаряжения за подводно спортуване, при които буталката съ сгъстенъ въздухъ липсва.

На фигури 2 и 3 е означенъ нагледно начинътъ на използване снаряжението, което се състои отъ специални плаващи на водната повърхностъ кржгове напълнени съ въздухъ. Кржгътъ е гуменъ и снабденъ съ въздухоотводна еластична трѣба, единиятъ край на която се захваща отъ спортиста при спущането и дишането му



Фигура 3.

подъ водата. Съ такъвъ приборъ може да се слиза подъ водата до 2 метра.

Съобщава пор. ю-ръ А. Златаревъ.

УКРЕПЯВАНЕТО НА ОСТРОВЪ ХЕЛГОЛАНДЪ.

Германцитѣ сж започнали усилено да укрепяватъ островъ Хелголандъ. Всичкото цивилно население даже и рибаритѣ, ще бжде изселено отъ острова. На чужденцитѣ е забранено посещението въ острова. Така сжщо се укрепява и островъ Руанъ, който не е ималъ никакви укрепления презъ Свѣтовната война.

КОРАБЪ — ПЛЪЗГАЧЪ.

Въ Америка е изработена и вече успѣшно изпитана, цѣла металическа моторна лодка съ съвършенно нова конструкция. Стенитѣ и дѣното на лодката сж направени отъ стоманени листове обработени по особѣн начинъ чрезъ пресуване между валяци и свиване въ форма на трѣба. Следъ окончателната си обработка последната се разрязва по дължината си на четири части. Полученитѣ ленти съ жлебообразни форми се подлагатъ на понататъшно обрѣзване съобразно формата на лодката, като дветѣ отъ тѣхъ, поставени една до друга съ изпъкналитѣ страни нагоре, съставляватъ дѣното, а другитѣ две, съ вдлъбнатинитѣ на вътре — дветѣ стени на лодката.

Жлебообразната конструкция дава на лодката, по-голѣма здравина и твърдостъ, а главното ѝ преимущество се заключава въ своеобразното преминаване (протичане) на водата подъ лодката, вследствие което последната, при голѣма скоростъ намалява газенето си и се плъзга по повърхността на водата. Формата на дѣното практически изключва наличието на вредния попътенъ потокъ на водата, тъй като образувана отъ жлебоветѣ водна струя непосредствено се изхвърля въ въздушната яма задъ лодката. Жлебообразнитѣ ленти и другитѣ стоманени листове, образувачи тѣлото на лодката сж съединени помежду си изключително съ помощта на електрозаварка. Подъ пейкитѣ на лодката се намиратъ въздушни сандъци (херметически затворени отдѣления съ въздухъ), които осигуряватъ непотъваемостта на лодката въ случай на злополука.

Изобретателътъ на новата корабна форма Джилбертъ, доказва, че неговата конструкция може да произведе революция въ проектиранитѣ бързоходни презокеански пѣтнически кораби. Споредъ неговата смѣтка, използването жлебообразната форма на корпуса дава възможността на кораба отъ тази категория, при сжщата мощностъ на машинитѣ да развие двойна скоростъ. Така напримѣръ корабъ съ жлебообразна конструкция, който има дължина 213 метра и газене при стое на котва—9 метра, при скоростъ 20 мили (37 клм. въ часъ) ще има газене само 2.5 метра. При понататъшното увеличаване на скоростта, газенето ще се намалява още, съпротивлението на водата върху движението на корпуса се намалява нѣколко пѣти, благодарение на което корабътъ ще може спокойно да развие, при мощностъ на машинитѣ 80,000 конски сили—постоянна скоростъ 110 клм. въ часъ (60 мили).

Съобщава Порт. Ю-ръ Ал. Петковъ.

НЕПОТЪВАЕМОСТЪ.

Непотъваемостта на кораба е едно отъ ония качества, което осигурява държането му въ надводно състояние, като позволява да използва до край своето въоръжение. Презъ Свѣтовната война германскитѣ кораби въ това отношение стояха на недосегаема висота. Така напримѣръ, германскитѣ кръстосвачи „Шарнхорстъ“ и „Гнайзенау“ въ боя при Фалкландскитѣ острови на 8 декември 1914 г. се бориха въ продължение на 5 часа срещу много по мощнитѣ английски кораби. „Шарнхорстъ“ и „Гнайзенау“ се сражаваха отчаяно, до като изстреляха и последнитѣ си снаряди. До този моментъ машинитѣ имъ не спрѣха да се движатъ и корабитѣ, макаръ и затънали дълбоко още се държаха на вода. Ако се направи сравнение между английския линейен кръстосвачъ „Лайънъ“ и германския „Блюхеръ“ участващи въ боя при „Догеръ—банкъ“ на 24 януари 1915 г. се установява, че „Лайънъ“ бѣ новъ 30,000 тоненъ корабъ, а „Блюхеръ“ — 2 години по старъ съ водоизмѣстване 15,800 тона.

„Лайънъ“ притежаваше броня дебела 230 мм., а „Блюхеръ“ 180 мм. Върху „Лайънъ“ падаха 280 и 305 милиметрови гранати, а върху „Блюхеръ“ се сипеха такива съ калибъръ отъ 305 до 343 мм. Неравенството за двата кораба е на лице. Като прибавимъ при това и зловѣстния взривъ въ транспортния тунелъ на „Блюхеръ“—знае се, че и двата кораба излѣзоха отъ строя почти едновременно. „Блюхеръ“ изостаналъ назадъ, развиващъ скоростъ 17 мили, въ продължение на половинъ часъ самъ водеше бой срещу 4 английски линейни кръстосвача.

Въ тоя, притежаващъ забележителна плавкостъ нѣмски кръстосвачъ трѣбваше да попаднатъ на ново надъ 70 тежки снаряда и 7 торпедни удара, за да потъне и се изгуби подъ морската повърхностъ.

Така сжщо и въ голѣмото морско сражение при Скагеракъ на 31 май 1916 год. нѣмскитѣ кораби, които притежаваха по-малка дебелина на бронята и по-малко калибрени оръдия, благодарение на по-голѣмата си плавкостъ можаха, въпрѣки полученитѣ многобройни гранатни удара да се задържатъ въ строя и се завърнатъ въ базитѣ си.

Линейниятъ кръстосвачъ „Зайдлицъ“ въпрѣки получаването на 21 пробойни, отъ които въ кораба навлѣзла стотици тона вода се държалъ добре на водната повърхностъ и съ собственъ ходъ успѣлъ да се прибере въ Вилхемсхафенъ, гдето заседналъ въ шлюза.

Тия нѣколко примѣра показватъ какво голѣмо значение има непотъ-

ваемостта за сжществуването на кораба.

Водими отъ желанието да осигурятъ непотъваемостта на корабитѣ, корабостроителитѣ въ морскитѣ държави се стремятъ да създадатъ за своитѣ кораби колкото е възможно по-голѣма плавкостъ, макаръ и за смѣтка на бронята и калибѣра на оръдията.

Цв. Поповъ.

КОРАБОПЛАВАНЕТО ПО ДУНАВА.

Тазъ годишнитѣ голѣми студове сковаха за дълго време водата на р. Дунавъ и преустановиха корабоплаването по голѣмата рѣка.

Вследствие последното затопляне тая ледена обвивка започна твърде бързо да се разтопява и мжтнитѣ води на Дунава понесоха голѣми ледени блокове, които, споредъ донесенията на пристанищнитѣ власти по дунавското крайбрѣжие, сж намаляли и очистили рѣката.

Рѣка Дунавъ, предъ нашия брѣгъ, навсѣкжде е напълно размръзнала; ледоходътъ е много намалѣлъ и е вече на изчезване. Въ горното и долното си течение сжщо така е вече очистена отъ ледове, съ изключение на участъка Олтеница—Силистра, кждето, въпрѣки голѣмитѣ усилия отъ страна на ромжнскитѣ власти, натрупанитѣ тамъ ледове, които запушватъ свободното течение на водата, все още не могатъ да бъдатъ разчистени. Тоя леденъ баражъ е предизвикалъ доста голѣми наводнения въ Ромжния, а частично се стразява и у насъ; нивото на Дунава предъ Русе е твърде високо, а селата Рахово и Бръшлянъ сж отчасти сжщо така наводнени.

Сточната служба на рѣчното корабоплаване отъ 15 т. м. е вече възстановена.

Отъ сжщата дата е започнало движението по рѣката и на чуждитѣ товарни кораби, влѣкачи и шлепове.

Отъ 18. т. м. сж разставени понтонитѣ и мостовѣтъ на нашето рѣчно крайбрѣжно плаване и отъ 22 февруари е възстановено движението на пѣтническитѣ кораби по зимното разписание.

На 13 февруари т. г., въ салонитѣ на офицерското събрание въ гр. Плѣвенъ, се състоя отлично организираната морска вечеръ, на която бѣ изпълнена кратка литературно-музикална програма и художествѣн морски балетъ, подъ ръководството на учителката отъ плѣвенската девическа гимназия г-жа Ценова.

На 15 с. м. изпратениятъ отъ М. П. Служба лейтенантъ Паспалеевъ говори въ Военния клубъ върху подводника. Сказката бѣ много добре изнесена и остави отлично впечатление въ многобройнитѣ слушатели.

СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЪ ФЛОТИ.

СЪЕДИНЕНИТЪ ЩАТИ.

Важните опорни пунктове на Американските Съединени щати сж пристанищата Санъ-Педро и Санъ-Диего, а най-големите корабостроителници се намират по западните брѣгове—въ Санъ-Франциско и Чатлъ.

Освенъ това щатитѣ разполагатъ съ редица опорни пунктове въ Филипинскитѣ и Хавайски острови. Въ последните, пристанището Pearl Harbor изпква съ своята особена важностъ, и по настоящемъ се доустройва като първостепененъ опоренъ пунктъ за американския военъ флотъ. Предвидена е презъ настоящата година въ тоя опоренъ пунктъ постройката на голѣмъ плаващъ докъ, за който сж отпуснати 10 милиона долара (близо 1 милиардъ лева).

Сега се намиратъ въ постройка следните кораби:

3 самолетноносача, 2 тежки кръстосвача, 9 леки кръстосвача, 60 изстрѣбителя и 17 подводника.

Предвижда се презъ настоящата година да бждатъ положени въ строежъ 2 линейни кораба съ водоизмѣстване по 35,000 тона, два изстрѣбителя и единъ подводникъ. Къмъ 1.1.1937 г. флотътъ на Съединенитѣ щати има следниятъ съставъ:

Видове кораби	Броя	Общо водоизмѣстване въ тонове
Линейни	15	455,400
Самолетноносачи . .	4	92,000
Тежки кръстосвачи	17	159,775
Леки кръстосвачи .	10	70,500
Изстрѣбители . . .	193	223,095
Подводници	96	73,940
Всичко	325	1074710

Личниятъ съставъ на флота е следниятъ:

Морски офицери 6,322
Лѣкари, продоволствени офицери, механици, корабостроители и свещеници . . 1,949
Подофицери и моряци . . . 93,500
Морска пехота за отбрана на крайбрѣжието: Офицери . 1,010
Подофицери и моряци . . . 16,000

Всичко . 118,781

Щатитѣ полагатъ сжщо и голѣми усилия за да създадатъ мощна въздушна флота. По настоящемъ тѣ разполагатъ съ 1,000 водосамолети, броятъ на които, съгласно изработения планъ, до 1942 година ще бжде увеличенъ на 2150.

За усиление положението си въ Тихия океанъ, презъ миналата година, между островитѣ Хаваи и

Гуамъ и Хаваи и Самоа сж били построени междинни водолетища върху островитѣ: Мидвай, Ионгстонъ, Кингелманъ, Палмира, Ярфисъ, Факеръ и Санта Хермоза.

Бюджетътъ за 1937 г. възлиза на 531,068,707 долара (45,140,840,095 лева), къмъ тая сума трѣбва да се прибави и извънредния бюджетъ и неизразходванитѣ суми отъ миналогодишното бюджетно упражненіе, така щото презъ настоящата година американскитѣ флотъ ще разполага съ сумата 601,000,000 долара (51,085,000,000 лв.).

Огъ тая сума за постройката на нови кораби сж предвидени 182,500,000 долара (15,512,500,000 лв.), а за морскитѣ въздушни сили —40,000,000 (3,400,000,000 лв.).

Брѣговата отбрана се състои отъ 231 въоръжени корабчета съ водоизмѣстване подъ 2,000 тона и 40 водосамолета.

За сжщата отбрана сега се намиратъ въ строежъ 7 брѣгови кръстосвача съ водоизмѣстване по 2,000 тона и въоръжение по 2—157 мм. орджия и по 1 самолетъ. Бюджетътъ на отбраната за 1937 г. възлиза на 25,000,000 долара (2135000000 лева).

АНГЛИЯ.

По настоящемъ въ английскитѣ корабостроителници се намиратъ въ постройка следните бойни кораби за британския флотъ: 1 самолетноносачъ, 10 леки кръстосвача, 2 флотиловодача, 23 изстрѣбителя и 7 подводника.

Къмъ 1 януари настоящата година Англия разполага съ следните бойни кораби:

Видове кораби	Броя	Общо водоизмѣстване въ тонове.
Линейни	12	368,650
Лин. кръстосвачи .	3	106,100
Самолетноносачи . .	8	127,050
Тежки кръстосвачи	19	183,396
Леки кръстосвачи .	34	186,690
Флотиловодачи . .	20	29,560
Изстрѣбители . . .	158	180,784
Подводници	53	55,474
Всичко	307	1231704

Личниятъ съставъ на английския военъ флотъ се състои отъ 5800 офицери и 83,211 долни чинове и моряци, всичко 89,011 на служба по разнитѣ кораби.

Освенъ това Англия има морска пехота за охрана на крайбрѣжието

състояща се отъ 395 души офицери и 9,689 долни чинове и моряци, всичко за брѣговата охрана 10,084 души.

Тоя личенъ съставъ до 31.11.1937 година ще бжде увеличенъ съ 2063 души и ще достигне до общия брой 101,154 човѣка.

Бюджетътъ на флота за настоящата година възлиза на 81,289,000 лири стерлинги (35 милиарда лева) като превишава миналогодишния съ 16,389,000 лири стерлинги (надъ 7 милиарда лева).

ФРАНЦИЯ.

Следъ усиления строежъ на леки бойни сили: кръстосвачи, изстрѣбители и подводници, Франция пристѣпи въ последно време къмъ постройката на голѣми бойни кораби. Така сжщо по настоящемъ тя взема редица мѣрки за усиление опорнитѣ пунктове въ своитѣ колонии по северното африканско крайбрѣжие и осигуряване връзката между метрополията и колониятѣ.

Въ корабостроителницитѣ се намиратъ въ строежъ следните кораби: 3 линейни кораба съ общо

водоизмѣстване 88000 т.
4 леки кръстосвача . . . 31400 „
2 флотиловодача 5758 „
10 изстрѣбителя 9572 „
4 подводника 4461 „

23 кораба съ водоизмѣств. 146001 т.

Предвидена е постройката на: 1 линейенъ корабъ съ водоизмѣстване 35,000 тона, 3 изстрѣбителя и два подводника.

Съставътъ на французкия военъ флотъ къмъ 1.1. н. г. е следниятъ:

Видове кораби	Броя	Общо водоизмѣстване въ тонове
Линейни кораби . . .	9	185,925
Самолетноносачи . .	1	22,146
Тежки кръстосвачи	10	105,923
Леки кръстосвачи . .	7	54,052
Флотиловодачи . . .	31	73,604
Изстрѣбители	45	48,236
Подводници	86	83,024
Всичко	190	542,910

Личниятъ съставъ на флота се състои отъ:

Офицери 4741
Подофицери и моряци . . . 63140

Всичко 67881

Предвижда се презъ настоящата година едно увеличение отъ 5,000 души.

Бюджетътъ на флота възлиза на 3,395,700,000 фр. (15,280,000,000 лв.).

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



А. П. Лукинъ.

Б Л О К А Д А.

Миночистачните кораби бавно напредваха към откритото море.

Беше зима.

Обикновено, по това време на годината морето е развълнувано и не приветливо. Духаше силен северозточен вятър, който затрудняваше работата на миночистачите. Последните едва смогваха при силното вълнение и вятъра да запазват шахматния ред на миночистачните. Голѣмото вълнение подхвърляше малките миночистачни кораби като черупки. Вълните заливаха и вледеняваха низките им палуби. Кърмилата трудно действаха и корабчетата върхлитаха един върху друг, като разбъркваха миночистачните прибори, след което трѣбваше наново да ги закачват и започнат отново прочистването на прохода. Измжчени, измокрени до кости, премръзнали, обслугите работѣха извън силите си.

Тежка е службата на миночистачните кораби, и много жертви са дали тѣ. Хилядите препятствия, злуполуки, опасности и усилията за достигането на успѣх изискват здрави мишци, ловкост и мъжество. Въ лошо време, подобно на сегашното, опасностите се удесетворяват, защото въ кипящите гребени на вълните, не всѣкога се забелязват на време и унищожават откъснатите от своите мѣста заградни мини. Има много случаи, когато въ разгара на работата ненадейно се разнася силен взривъ, изригват гейзери вода, следъ разпрѣскването на които, на мѣстото на малкото миночистачно корабче върху водната повърхност се забелязва само едно маслено петно.

Бойният флотъ много добре оценява работата на миночистачните кораби, довърява им се и всѣкога спокойно, почти съ затворени очи преминава презъ минното заграждане.

Днесъ развълнуваното море затрудняваше твърде много работата на миночистачите. Времето напредваше, а проходите презъ минната заграда още не бѣше провърненъ и обявенъ за чистъ.

Готовите за излизане въ открито море бойни кораби очакваха всѣки моментъ заповѣдта на адмирала, командващ ескадрите линейни кораби и кръстосвачи.

Въ южната част на залива тор-

педоносните флотилии сѣщо очакваха съ нетърпение сигнала за да заемат своите мѣста.

Най-подиръ се получи радиograma: „Прходите чистъ“. На линейния корабъ „Евстафий“, на който се намира командующия флота се издига сигналъ: Торпедната бригада да замине по назначение.

Торпедоносците — нашата гордост — начело съ водаческия торпедоносецъ съ князъ Турбецкой, развиващи скоростъ 35 мили, застанали въ върволиченъ строй по дивизионно се показватъ и единъ следъ другъ се насочватъ къмъ прохода.

На кръстосвача „Меркурий“, всички началствующи лица: адмиралътъ, неговиятъ щабъ, командирътъ и старшиятъ офицеръ сѣ на командния мостъ. Флагъ-офицерите и сигналитѣ не сниматъ далекогледите отъ линейния корабъ „Евстафий“, за да забележатъ и прочетатъ сигналите отъ командующия флота, преди тѣ да бѣдатъ вдигнати горе.

Скоро пѣстроцветни сигнални знаменца полетяватъ къмъ стожерния напрѣчникъ на „Евстафий“.

„Бригата кръстосвачи и дивизионътъ линейни кораби! Снемете се веднага отъ котва!“

Вързалата сѣ отдаде и, машините заработватъ и кръстосвачите „Памиятъ Меркурий“, „Кагуль“ и „Алмазъ“ постепенно увеличаватъ хода и се направляватъ къмъ прохода на минното заграждане.

Ето Константиновската батарея, следъ нея Приморския булевардъ, а на него голѣма тѣпла изпргшачи, махайки ни съ шапки и кърпички.

Всичко предъ насъ е осяно съ кораби: миночистачи и торпедоносци охраняватъ опасното за флота мѣсто — изхода на прохода презъ минната заграда. Тукъ могатъ да се приютятъ незабелязано неприятелски подводници и атакуватъ излизатите отъ тѣснината кораби.

Задъ насъ, всичко е задимено като небосклона на многомилionenъ фабриченъ центъръ. Презъ прохода преминаватъ линейните кораби „Евстафий“ (съ флага на командующия флота, адмиралъ Ебергартъ), „Иванъ Златоустъ“, „Три Светители“ и „Ростиславъ“.

Ето Херсонския манастиръ. Задъ него на тъмния фонъ се бѣлѣе Херсонскиятъ фаръ, а по нататъкъ, без-

брѣжната, вълнуваща водна ширь.

Флотътъ излѣзе въ открито море. На „Евстафий“ сигналъ: — „Адмиралътъ изказва своята благодарностъ на миночистачите“.

Флотътъ се престоива въ строй за дневенъ походъ и се насочва къмъ Анатолийския брѣгъ.

Блокирваното отъ нашия флотъ на неприятелския брѣгъ се отрази зле за турската армия. Блокадата я лиши отъ единствения удобенъ и бързъ пѣтъ за снабдяване. За съжаление, времетраенето на блокадата се ограничаваше отъ вжглищните запаси на ескадрата, за попълването на които, нашиятъ флотъ бѣше длѣженъ отъ време на време да се връща въ Севастополъ.

Ескадрата започна блокадата като кръстосваше въ открито море, прикриваше действията на торпедната бригада и бѣше готова всѣки моментъ да встъпи въ бой съ врага. Кръстосвачите се държаха още подалечъ, като разузнаваха или изпълняваха дадените отъ адмирала задачи: да оглеждатъ нѣкой районъ отъ неприятелския брѣгъ и унищожатъ брѣговите батареи. Времето минаваше бавно и еднообразно. Свободните отъ стража офицери се занимаваха съ игра на шахъ, музика, четене или просто си отспиваха отъ нощните дежурства. Обслугата се събираше въ кръгъ около фитиля¹⁾ пушеше, слушаше разказите на „баковите аристократи“ (фелдшера, писарите), а когато свирката предаваше заповѣдта: „обслугата да се весели и пѣе“, уреждаха се борби, игри и хорови пѣсни.

Въ торпедната бригада кипѣше животъ и усилената работа. Торпедоносците въ непосредствено съприкосновение съ брѣга извършваха набѣзи къмъ пристанищата и заливите, като ги обстрелваха и вѣдваха ужасъ и паника по неприятелския брѣгъ. Начело съ своя водачески торпедоносецъ, князъ Турбецкой, който, облѣченъ всѣкога въ кожена походна куртка, съ черна като смола брада, съ георгиевски орденъ на шия и златна луга въ уста, гърмѣше като иерихонска трѣба по палубата и съ просто, но прѣпито съ чувство слово, въпрѣки трудностите

¹⁾ Мѣсто на кораба съ постоянно горящ фитилъ, определено за пушене.

на службата държеше готови хората, направляваше действията на торпедната бригада, която всъщност ужася в врага. Морето и войната бяха неговата стихия. Със своите набъзи по неприятелския бръг, той доби голъма популярност и въ врага. Турците го наричаха „Шайтанъ-капитанъ“ и още отдалеко, виждайки димъ въ морето, съ вика „Шайтанъ капитанъ“ бѣгаха вѣнъ отъ града и пристанището, колкото се може по далеко, гдето не ще ги стигнатъ нашитѣ снаряди. Когато пъкъ попадаха въ пленъ, тѣхното първо желание бѣше да видятъ тоя знаменитъ „Шайтанъ-капитанъ“. Последниятъ бѣше всѣкога милостивъ съ пленниците, разговаряше съ тѣхъ и имъ даваше водка и тютюнъ.

**

Нашитѣ запаси отъ вжглища бѣха къмъ своя край. Презъ нощта, на флота се налагаше да прекъсне блокадата и се върне дома, за да попълни запаситѣ си. Увеличаващото се вълнение и донесенията на метеорологичнитѣ станции предвещаваха презъ нощта буря. Далечно въ морето се виждаше надигаща се мъгла, която закриваше хоризонта.

На „Евстафий“ блесна прожекторъ. Съобщиха, че до бръга се забелязва димъ. Заповѣдаваше се кръстосвачитѣ да проверятъ неговия произходъ.

Съ пълна скоростъ се отправихме къмъ указаното мѣсто и открихме голъмъ търговски корабъ. Вземайки ни за свои той, въ знакъ на поздравъ преспусна кърмовото си знаме. Въ отговоръ на неговия поздравъ, кръстосвачитѣ изстреля снарядъ, който падна предъ носа и издигна фонтанъ отъ вода.

Едновременно съ това ние вдигнахме сигналъ по международния кодексъ: „Веднага спрете!“ Той като корабътъ продължаваше да се движи изстреляхме втори снарядъ. Едва сега той разбра сжщността на работата, веднага спря и издигна бѣло знаме.

Като знаехме, че не бѣха рѣдки случаитѣ когато подобни кораби служеха за замаскиране атакитѣ отъ подводниците, приближихме къмъ него съ голъма предпазливостъ, оглеждайки водната повърхностъ. Внезапно кораба даде пълнен ходъ и се опита да се отдалечи къмъ бръга. Открихме огънь.

Обслужката се хвърли въ водата, която почернѣ отъ главитѣ на хората, търсейки спасение съ плаване. Корабътъ сразенъ отъ нашия залпъ се запали, наклони се, и следъ взривъ въ котлитѣ потъна подъ водната повърхностъ.

**

Ескадрата е близо. Виждатъ се оржейнитѣ кули и хората по горната палуба на линейнитѣ кораби. Догонваме „Евстафий“, на чийто

команденъ мостъ виждаме познатата, всѣкога елегантна фигура на командующия флота, неговата сребриста, акуратно подстригана брада, насочилъ далекогледа си къмъ насъ. Той е високо образованъ морякъ, съ благородна душа и рицарско сърдце и голъмъ, както говорятъ женомразецъ. Човѣкъ съ царски умъ и грамадна опитностъ. Цѣлиятъ флотъ го обичаше и почиташе. Всички дълбоко съжаляваха, когато той биде смѣненъ.

Засвири трѣба и предаде заповѣдта: „Строй се на палубата. Фронтъ на лѣво!“

Мирно!

„Евстафий“ е близо. Съчтемъ неговия курсъ.

Адмиралътъ отпуска далекогледа. Бѣлата ржавица се повдига до козерката на фуражката му.

Здравейте моряци!

Здраве желаемъ, Ваше Високо Превъзходителство! — прогърмява друженъ отговоръ. „Меркурий“ завива и заема своето мѣсто въ строя.

Въ това време една следъ друга блѣсватъ две мълнии на „Евстафий“.

— Бумъ, бумъ! — прогърмяха ордейта. Следъ малко проблѣснаха нови мълнии последвани отъ артилерийски тѣнотежъ.

Но какво е това?!... Всички се хвърлиха къмъ лѣвото крило на командния мостъ. Въ това време гжста мъгла обхвана нашия корабъ. Стрелбата продължаваше.

Сътресението на въздуха разреши мъглата. На мѣста тя почти се бѣше очистила. Като презъ задимено стъкло, забелязахме върволична колона голѣми корабни силуети.

— Турскиятъ флотъ!!!?

Не, това бѣше колоната голѣми военни превозни кораби, която се движеше успоредно съ ескадрата.

Аллахъ, каква сждба ги постигна. Нѣмцитѣ сж били излъгани въ своето предположение, че нашитѣ запаси отъ вжглища сж изчерпани и ние сме заминали да ги попълнимъ. Затова тѣ сж решили да пробиятъ блокадата и превозятъ за Анатола военни материали. Но гдѣ е тѣхното прикритие и охрана? Товарътъ на корабитѣ имаше голъма стойностъ: нови, току що получени отъ Германия самолети, самолетно снаряжение, хангари и въздушни войски за атолийския фронтъ.

Поради увеличилото се вълнение, мъгла и очакваната нощна буря, не можахме да вземемъ съ себе си плененитѣ превозни кораби, много отъ които горѣха и бѣха силно повредени отъ нашата стрелба. Адмиралътъ заповѣда торпедоносцитѣ да ги потопятъ, като предварително прибератъ хората отъ тѣхъ.

Това бѣше трудна задача. Голѣмитѣ вълни, гжстата мъгла и обхванатитѣ въ димъ и огънь търговски

кораби създаваха множество трудности на торпедоносцитѣ. Последнитѣ, за да снематъ хората, трѣбваше да се приближатъ плътно до имащитѣ страниченъ наклонъ кораби, на които царѣше паника.

Торпедоносцитѣ спасиха обслугата и геройски се справиха съ всички опасности. Единъ следъ другъ тѣ очистваха и потапяха неприятелскитѣ кораби.

Когато дойде редъ на последния корабъ единъ отъ торпедоносцитѣ видѣ на командния му мостъ неподвижна човѣшка фигура. По формата и галунитѣ на ржавитѣ фигурата се очерта като на нѣмски капитанъ. Той спокойно стоеше на командния мостъ на своя горящъ корабъ, скръстивъ ръце на гърдитѣ си. Отъ торпедоносца му извикаха да слезе и се спаси, обаче той спокойно стоеше на мѣстото си, като изваяна отъ бронзъ статуя. Офицеритѣ настойчиво го приканваха по нѣмски да побърза и се спаси, защото корабътъ ще бжде потопенъ чрезъ торпеденъ изстрелъ, но той дори неимъ отговори, като даде само отрицателенъ знакъ съ ръка.

Мъглата наново започваше да се сгъстява. Трѣбваше да се бърза. Торпедоносцитѣ зае изгодна позиция и изстреля своето торпедо.

Последното искочи отъ торпедната грѣба и се плъзна подъ водата, и съ следа на свѣтло зелена струя искряща като шампанско, се понесе къмъ кораба . . .

Доблестниятъ капитанъ до край раздѣли участъта на своя корабъ.

**

Следъ потопяването на превознитѣ кораби, нашиятъ флотъ се отправя за Севастополъ.

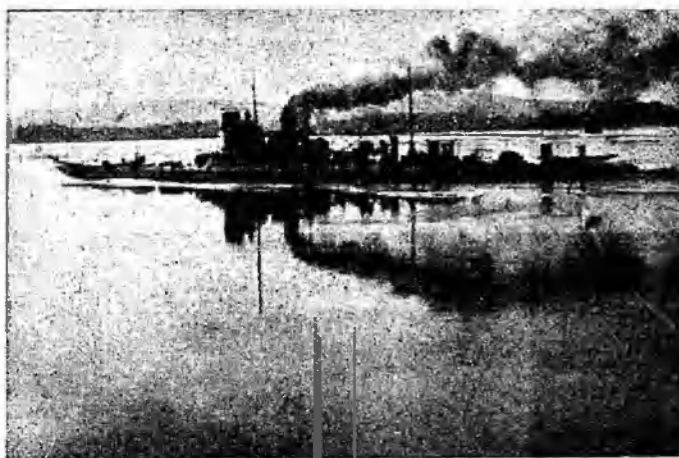
Презъ нощта се разигра силна буря. Разбѣснитѣ вълни достигаха до командния мостъ на „Меркурий“. Ураганътъ хвърляше ледени струи вода и въпрѣки дъждовнитѣ дрехи, съ които бѣхме облѣчени, ни измокрѣше до кости.

Въ тая буря и вълнение, флотътъ не можеше да влѣзе въ Севастополъ, защото прохвѣтъ презъ минитѣ загради не бѣше очистенъ отъ мини. Той като призракъ се носи нѣколко дни въ морето до затихването на бурята и почистването на прохода.

Затова, следъ като корабитѣ застанаха на котва, и съобщението съ бръга бѣ разрешено, мало и голѣмо се стече на пристанището за да се нагледа на тия моряци, които бодри, жизнерадостни, обгорени отъ слънцето и вѣтъра пѣргаво найскачаха отъ лодкитѣ на Графския пристанъ и весело разговаряйки се разпиляха изъ Севастополъ.

Колко сърдца трепетно заиграха тогава...

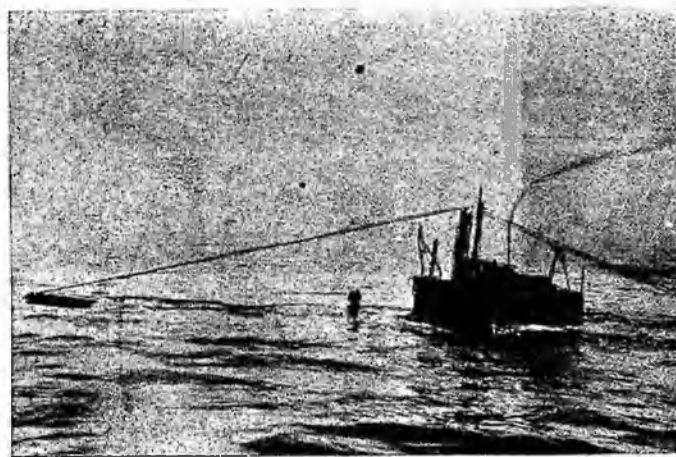
Отъ руски: Фратевъ.



Съвременен рѣченъ боевъ корабъ (мониторъ).



При пълненъ вѣтръ.



Моментъ отъ изплаването на първия български подводникъ № 18.