

310x240

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ 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!

ДРУСЕМИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОСВѢТА И ОБНОВА

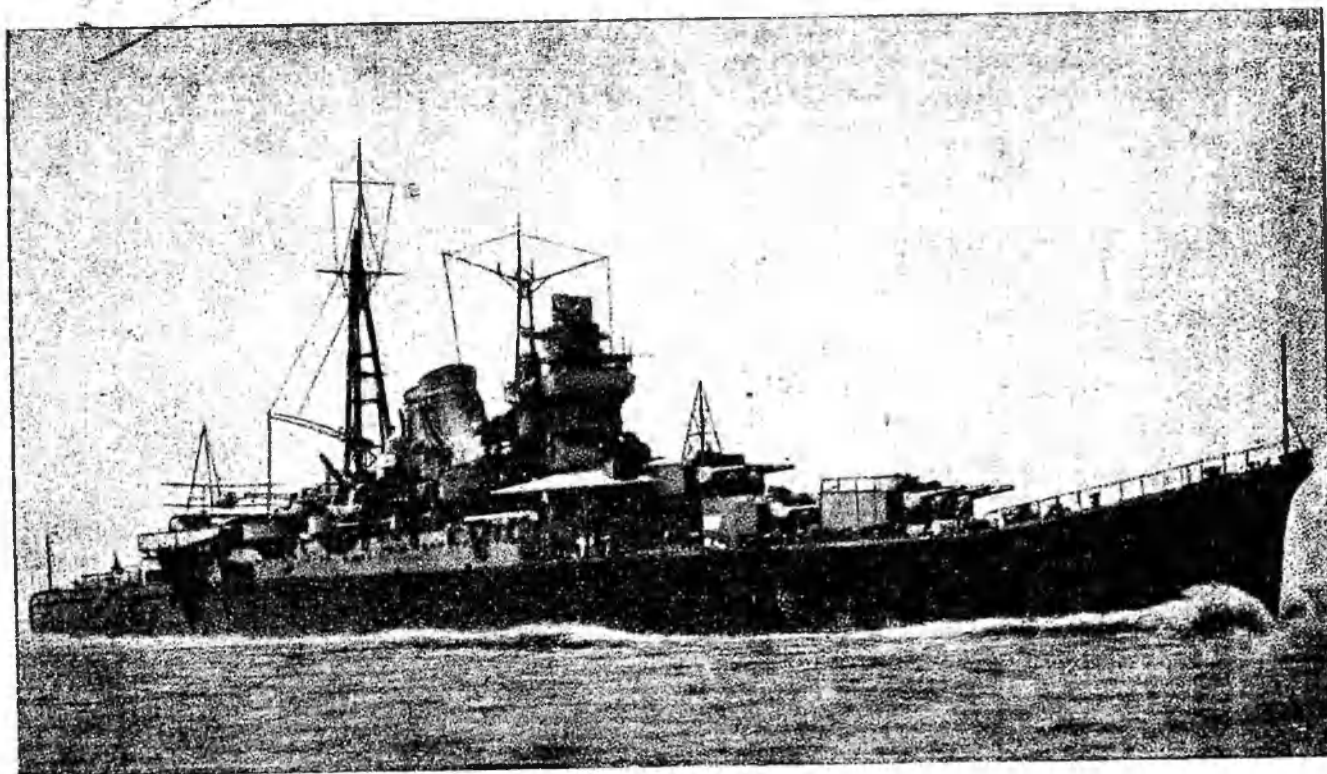
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година IV.

Варна, 1 октомври 1937 год.

Брой 74.

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



ЯПОНСКИЯТЪ КРЪСТОСВАЧЪ „МОГАМИ“.

Построенъ въ 1934 год. Дължина 190 м., ширина 18.2, газене 4.5 метра; водоизмѣстване 8500 тона; скоростъ 33 мили; въоръже-
ние: 15—156 м. м., 8—127 м. м. оръжия. 12—530 м. м. торпедни тръби и 4 водосамолета. Обслуга 650 души.

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

На 11. септември 1916 г. въ 22 часа, полудивизионътъ наши торпедоносци „Смѣли“, „Шумни“ и „Строги“ излѣзълъ презъ северния проходъ на минното заграждане въ Варненския заливъ и се насочилъ къмъ носъ Калиакра за да търси и атакува намиращитъ се около него неприятелски кораби.

Приблизително на 6 мили южно отъ Балчикъ и 4 мили източно отъ Екрена, торпедоносцитъ неочаквано се натъкнали на неприятелски заградни мини, поставени незабелязано въ тоя районъ отъ руски подводенъ заградителъ. Една мина се взривала подъ торпедоносецъ „Строги“ и причинила лека повреда въ кърмата му.

Въ 23 часа и 35 минути обаче, друга заградна мина се взривала подъ торпедоносецъ „Шумни“, който получилъ голѣмъ отворъ въ подводната частъ на кърмовитъ помѣщения. Водата нахлула въ вътрешността на торпедоносеца, поради което той билъ лишенъ отъ възможността да се движи.

Тъй като преди смръчаване, северниятъ проходъ на минното заграждане е билъ провѣренъ отъ миночистачи и обявенъ за чистъ отъ мини, останалитъ два торпедоносеца „Смѣли“ и „Строги“, предполагайки, че сж атакувани отъ неприятелски подводникъ, бързо се отдалечили отъ застрашения районъ, като спуснали и оставили гребнитъ си лодки за спасяване обслугата на „Шумни“.

Последниятъ, благодарение взетитъ мѣрки и непрестанни усилия на своята обслуга успѣлъ да се задържи надъ водата още 3 часа.

Неизгубвайки присѣтствието на духа, нашитъ храбри моряци чрезъ платница, стѣкмени и използвани като вѣтрила, сполучили да приближатъ торпедоносеца до брѣга на Батовския заливъ, гдето „Шумни“ потъналъ. Обслугата му била спасена.

— На 16. септември 1916 г. три наши водосамолета сж атакували съ бомби желѣзопѣтнитъ линии северно отъ Кюстенджа и намиращитъ се около тѣхъ неприятелски войскове колони.

Сжиятъ день, водосамолетътъ № 730 атакувалъ руското водолетище въ Тузленското езеро, като сполучилъ да унищожи съ картеченъ огънь единъ неприятелски водосамолетъ.

— На 19. септември 1916 г. наши водосамолети атакували намиращитъ се въ Кюстендженското пристанище два транспортни кораба и рускиятъ линейенъ корабъ „Ростиславъ“.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

Съ настоящия брой редакцията откъсва специална колона за четцитъ, въ която ще се помѣстватъ кратки отговори на зададени отъ тѣхъ въпроси.

На Ж. П.—Пловдивъ.—За кърмовото знаме.

Както всѣка бойна единица отъ армията има знаме, така и всѣки корабъ отъ военния флотъ притежава свое знаме, което се счита за корабна светиня.

Но, докато полковото знаме се развѣва предъ войскитъ само на парадъ или въ най-критическитъ моменти на лютия бой, за да напомни на всички за дадената клетва и дългъ къмъ Царя и Отецеството, които знамето олицетворява — знамето на военния корабъ се развѣва всѣкидневно на знаменосния пѣртъ, поставенъ на кърмата му.

Поради това, корабното знаме носи наименованието кърмово знаме.

Последното се развѣва всѣки день на кораба, не само въ военно, но и въ мирно време, тъй като всѣка бойна единица и при мирновременитъ си плавания е подложена на сериозни опасности: стихийни бури, подводни скали и неочаквани нападения отъ вражески кораби.

Независимо отъ това, въ всѣко пристанище пребиваватъ едновременно множество кораби на разни държави, които трѣбва да се отличаватъ единъ отъ другъ чрезъ кърмовитъ си знамена.

Презъ време на морския бой знамето се вдига високо на стожерния върхъ и остава да се развѣва гордо до завършване на сражението и сжествуването на кораба.

Въ време на боя при знамето се поставя неотлъчно преданъ и вѣренъ подофицеръ, който следи знамето и не допуска никого безъ заповѣдта отъ командира на кораба. Ако знамето се сжча или следствие пречупване на стожера бжде свалено, веднага се замѣня съ ново и се издига на най-високата корабна частъ, за да не помисли врага, че то е спуснато въ знакъ на предаване.

Когато корабътъ е сразенъ и потѣва, знамето все пакъ остава да се развѣва гордо на стожерния върхъ и последно се скрива подъ водната повърхностъ.

Знамето е светиня за моряцитъ. Ето защо всѣки день въ 8 часа и при залѣзъ слънце, кърмовото знаме се издига и спуща съ особена тържественностъ на кораба, при което обслугата застава мирно съ свалени шапки и отправенъ погледъ къмъ народния трицвѣтъ.

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитъ постѣпили дарения:

1. Александъръ Маноловъ, зап. кап. I рангъ Варна сумата 100 лв.
 2. Никола З. Фурнаджиевъ, зап. кап. I р. Самсковъ сумата 100 лв.
 3. Михаилъ Д. Скобликовъ, Варна сумата 50 лв.
 4. Недю Дупеновъ, Варна 30 лв.
 5. Стойчо Славовъ, Варна 30 лв.
 6. Живко Н. Кръстевъ София 20 л.
 7. Бр. Грасеви Плѣвень 20 лв.
 8. Хартюнь Шамлиянъ Русе 20 лв.
 9. Георги Георгиевъ Троянъ, сумата 15 лв.
 10. Василь Вѣнковъ Василевъ, Попово, сумата 14 лв.
 11. Иванъ А. Запряновъ Бургасъ сумата 10 лв.
 12. Никола Василевъ гр. Попово сумата 10 лв.
 13. Пею Митевъ отъ гр. Попово сумата 10 лв.
 14. Дочо Михайловъ гр. Попово сумата 10 лв.
 15. Сжби Стателовъ отъ гр. Попово сумата 10 лв.
- (Следва)

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

— Умоляватъ се абонатитъ, при промѣна адреситъ да известяватъ своевременно редакцията, като съобщаватъ и абонаментния си номеръ.

Въ отговоръ на постѣпилитъ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявилитъ желание да се абориратъ, че вестникътъ се изпраща даромъ, по възможностъ на всички, които желаятъ да го получаватъ, безъ вноскъ за абонаментъ; редакцията приема само дарения, които се отбелязватъ въ отдѣла Поща.

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

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

— Известяватъ се сътрудницитъ да съобщаватъ автора и източника на преводнитъ статии. Безъ тия данни статиитъ се считатъ нередовни и нѣма да бждатъ помѣствани въ вестника.

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

Четвърта годишнина.

Съ брой двуседмичникът „Морски прегледъ“ встъпа въ своята четвъртогодишнина.

Въ течен на три години, „Морски прегледъ“, спванъ и поддържанъ илючително съ скромнѣ сръдства на морски офицери, бѣ достаяванъ като единственбезплатенъ вестникъ Царството, даромъ на всички родолюбиви ългари по различнитѣ жтища на родната зя.

Въ течен на три години „Морски прегледъ“ следваше неотклонно предназначения отъ своитѣ нователи пжть, за пропагандиране морската идея въ срѣдъ българскѣ общество, разпространяване морската проба и установяване на необходимостта съ създаване българскѣ търговски и воененъ отъ.

Въ тая трудна дейностъ, двуседмичникътъ получи рока морална подкрепа на обществени и гражданство, а сѣ и увѣреността, предначертанитѣ зорешение задачи съвременни и благодни.

Въ течен на трета-

та си годишнина, вестникътъ, увеличавайки значително тиража си, е проникналъ въ всички градове и селища въ страната, което обстоятелство особено радва шепата морски труженици, негови създатели, и имъ дава нови сили и новъ потикъ за още по-голъмо старание и усърдие въ бъдещата преданна и неморна работа за преуспѣване на морското дѣло.

Встъпвайки въ новата годишнина, „Морски прегледъ“ отправя благодарностъ къмъ многобройнитѣ свои четци за указаната ободрителна и ценна морална подкрепа, като се надѣва, че и презъ настоящата четвърта годишнина, това насърчително морално подпомагане отъ българското общество ще бжде наново дадено и силно подкрепено.

Редакцията на „Морски прегледъ“ изказва искрена благодарностъ и на всички свои сътрудници, които, лишени отъ материални облаги, спомогнаха значително за списването на вестника, и е увѣ-

рена напълно, че и въ бъдеще ще продължаватъ да сътрудничатъ и указватъ ценно съдействие, водими само отъ възвишени чувства на дългъ за осъществяване на сложната задача и напредъка на морската идея.

„Морски прегледъ“ и за напредъ ще цели да създаде условия и просторъ за развитието на българскитѣ млади сили по пжтя на всестранната морска мисълъ и творчество, свързани съ морето и Дунава.

„Морски прегледъ“ встъпва въ четвъртата си годишнина съ твърдата вѣра, че подпомогнатъ отъ многобройнитѣ радѣтели на морското дѣло, ще успѣе да разпали буйнитѣ пламъци на народното самосъзнание, които ще освѣтляватъ морскитѣ пжтища за културното и стопанско преуспѣване на българското племе, и ще подчертаятъ очевидната необходимостъ: Отецеството да създаде достатъченъ воененъ флотъ за защита своитѣ граници и своитѣ интереси.

МОРСКА МИСЛА

ФЛОТЪ И АВИАЦИЯ.

Днесъ почти всички военни капацитети и генерални щабове се занимаватъ съ спора относно взаимодействието между флота и авиацията: кое отъ тия две сръдства за борба ще има преимущество въ бждещите международни конфликти и кому следва да се даде преднина. Въпросътъ за въоръжението на държавата предимно съ въздушни сили, или само съ военни кораби е поставенъ на разглеждане още отъ 1918 год., но въ последно време, особено следъ реалните опити отъ междоусобните действия въ Испания, тоя въпросъ предизвика вече нервна атмосфера между защитниците на двете течения.

Подлагайки на преценка резултатите отъ последните голѣми английски морски маневри, привържениците за преимущество на въздушното въоръжение, положили усилия за да докажатъ, че въздушните сили много лесно сж унищожили почти цѣлия неприятелски флотъ.

Както всѣкога, при разглеждането на подобни въпроси, и тукъ ще бжде най-добре да се преценятъ най-обстойно отдѣлните качества на двата вида оржия. На чия страна ще падне тежестта, зависи отъ редъ условия, включващи опита отъ Свѣтовната война, който ще послужи за основа на доказателствата.

Въ морската война презъ 1914 — 1918 година, въздушното оржие бѣше използвано главно за разузнаване, кждето то действително показва своето голѣмо значение. Освенъ това, въздушните сили проявиха следната дейностъ:

1. Атакване съ бомби подводници и надводводни кораби, при което сж постигнали твърде малъкъ успѣхъ;

2. Торпедни атаки въ рѣдки случаи, обаче съ добъръ успѣхъ, и то най-вече противъ търговски кораби;

3. Атакване съ картечници на подводници, бързоходни лодки и въздушни кораби и то отчасти само съ постигнатъ добъръ успѣхъ.

Следва обаче, да се отбележи, че въ тая война не съществуваша още различните типове самолети подобни на сегашните, въоръжени и съ леки оржия. Въобще, авиацията не бѣше достигнала това съвършенство каквото притежава днесъ.

Веднага следъ войната, англичаните и американците предприеха редица опити, атакувайки съ добре въоръжени самолети, необитаеми

бойни кораби. Тѣзи кораби-мишени (стари линейни кораби, подлежащи на разрушение, изстрѣбители и подводници) биваха почти всички много лесно потапани и привържениците на авиацията съ задоволство казваха: „Виждате ли, срещу нашите бомби и торпеда не може нищо да противостои. Дните на военния флотъ сж преброени“.

Разглеждайки обаче, въпроса малко по-обстойно, предъ насъ се разкрива друга картина, а именно:

При произвеждането на въздушните атаки, които продължили презъ цѣлия день, върху подлежащия на разрушение германски линейен корабъ „Остфрисландъ“ (построенъ въ 1904 год. съ водоизмѣстване 23000 тона), следъ получаването на 33 удара отъ бомби по 140 кгр., последниятъ продължавалъ да се държи на вода, дори и следъ като въ него попадатъ още три бомби по 450 кгр. Той потъналъ едва следъ като получилъ други две попадения отъ бомби по 900 кгр.

Сжщото протича и при опита въ 1925 г. съ полудовършения американски корабъ „Вашингтонъ“ (35,000 т.), който, споредъ договора е трѣбвало да бжде разрушенъ. Петъ товара съ взривно вещество, равняващо се на действието на най-големите бомби и торпеда, биватъ взривани подъ кораба, така, че по възможностъ да му причинятъ най-големи повреди. Въпреки това, обаче, корабътъ плавалъ още въ продължение на 4 дни, и едва при понататъшните опити бива потопенъ.

Следва сжщо да се вземе подъ внимание, че горепосочените и други такива опити, сж произведени върху неподвижни и необитаеми кораби, безъ обслуга, която да вземе съответните мѣрки противъ получените пробойни, обстоятелство, неотговарящо на действителното състояние и възможността за подържане плавкостта на атакуваните бойни единици.

Въ резултатъ на тѣзи опити, била извлѣчена следната поука: какъ именно да бждатъ построени съвременните бойни кораби, та да могатъ да противостоятъ на голѣмъ брой попадения отъ бомби и колко голѣма е вѣроятността да бжде олученъ подобенъ боеен корабъ въ време на движение.

Падането на една бомба отъ 3,000 метра височина трае 24, а отъ 5,000 метра — 32 секунди. Ясно е, че за да

се олучи атакването корабъ съ хвърлянето само на една бомба, вѣроятността е много малка, тъй като той ще има време чрезъ маневриране да измѣни своя пжтъ и посока на движение. Масовото хвърляне на бомби отъ една въздушна ескадра, осейващи по-голема плоскостъ, има по-добри изгледи за успѣхъ. За да може обаче, да добие необходимите данни за попадение въ целта, бомбовозната ескадра нѣколко минути преди хвърлянето на бомбите, следва да държи праволинейно движение, което обстоятелство улеснява извънредно много действието на противосамолетните оржия. За едно 88 мм. или 105 мм. оржие, 5,000 метра съставляватъ разстояние, на което все още може да се очакватъ добри удари.

Опасното е, ако една въздушна ескадра атакува единичен корабъ. Такъвъ случай обаче, може да бжде съвършено рѣдъкъ, тъй като всѣки голѣмъ корабъ бива придружаванъ и охраняванъ отъ други кораби, които, естествено, сжщо ще действуватъ въ случай на нужда съ своите противосамолетни сръдства и ще отбиятъ вѣроятната въздушна торпедна атака. Торпедото трѣбва да бжде хвърлено отъ много малка височина, за да се избѣгне получаването на зловредни сътресения при падането му въ водата.

Самолетите бомбовози хвърлятъ своите бомби отъ височина 1,000 — 5,000 метра надъ целта, т. е. въ действителния огънь и на най-малките и скорострелки противосамолетни оржия.

Отъ всичко това следва, че авиацията е новъ и твърде опасенъ противникъ на бойните кораби, особено при масови атаки, които сж възможни въ близостъ на противниковите бази. При срещата на две неприятелски флоти далечъ отъ бреговете, въ сръдата на обширните морета, бойните кораби ще могатъ да употребяватъ само самолетите, намиращи се на самолетносачите или на отдѣлните единици. Една частъ отъ тия самолети ще бждатъ заангажирани въ въздуха въ бой съ неприятелските такива, и само малъкъ брой ще иматъ възможностъ да атакуватъ главните морски сили и тѣхниятъ успѣхъ ще зависи изключително отъ обучението на летците.

Резултатътъ отъ боя между военните кораби и авиация-

та, както при всички други средства за борба обслужвани от човъка, ще зависи главно от вещото управление, бойната подготовка и сръчността на обслужител.

Въздушните сили ще играят твърде голяма роля в бъдещата война, на суша и на море.

Една от главните задачи на въздушните сили, като спомагателно оръжие на бойния флот, се явява разузнаването, което обхваща:

а. Изследването откритите морски райони и своевременното установяване присъствието на противниковите морски сили;

б. Оглеждането на даден участък в морето, преди той да бъде зает от собствения флот, с задача, да се открие присъствието на неприятелски подводници, които да се прогонят; установяване наличието и точното местонахождение, на минни загради, за които да се известят частите на собствените сили;

в. Разузнаване противниковото крайбрежие, като се изследват всички заливи и пристанища с цел откриване котвената стоянка на неприятелския флот, неговите съоръжения и складове. Откриването

по протежението на брега всички отбранителни съоръжения, батареи, пжтища, летища, железопътни възли и станции.

г. Поставянето минни загради по пътя на противника и произвеждане на торпедни атаки.

Изобщо, съвременните въздушни сили се явяват като ценно спомагателно бойно средство на флота при изпълнение големите задачи, които му се възлагат.

От всичко до тук изложено се вижда, че въздушните сили се явяват като инструмент за изпълнение на ония операции, които изискват бързина, голяма подвижност и далечен обзор. Те не могат за продължително време да владят и да господстват над морето, защото, поради изчерпването на горивните и други материали са принудени, за набавянето им да се връщат в своите бази.

Въздушните сили са в пълна зависимост от състоянието на времето и при неблагоприятни атмосферни състояния са затруднени и стеснени извънредно много в своите действия.

Ако флотът, който е овладял морето, може свободно да прехвър-

ля в противниковата територия сухопътни сили за действие против главния обект — неговата армия и да използва морето като път през който да снабдява своята армия с бойни припаси и храна, то съвременните въздушни сили не могат да осъществят тази задача в голям мащаб. А щом като въздушните сили не могат да разбият главната сила на противника — неговата армия, не могат да овладят територията, морето и въздуха, те не са още в състояние самостоятелно да осъществят главната задача на войната — пълната победа над врага.

Ето защо, големите морски държави, считайки въздушните сили, като помощно средство на флота, преценявайки обстойно преимуществата и недостатъците на двата рода оръжия за борба, в последно време се впуснаха в усиления строеж на големи бойни корабите, което ясно говори, че флотът, в сравнение с авиацията още не е престанал да има първенството на своя страна и да бъде главно средство за водене на морската война и спечелване господството по море.

Христо Василев.

Артилерийското въоръжение на новите германски линейни кораби.

В Германия е решено на новите линейни кораби да бъдат поставени 280 мм. оръдия, скоростта на стрелбата на които значително превъзхожда тази на 406 мм. оръдия. Предполага се, че ще бъдат поставени дванадесет 280 мм. оръдия в кули по три оръдия. Скоростта на артилерийската стрелба в морския бой има твърде съществено значение. Макар разрушенията, причинявани от 406 мм. оръдия, значително да превъзхождат разрушенията от 280 мм. оръдия, последните могат да стрелят два пъти по-бързо.

При такава бързина на стрелбата, 280 мм. оръдия, без да се гледа на по-малкия разрушителен ефект

при попадане на снаряд, могат да имат превъзходство над 406 мм. Преимуществото на въоръжаването с 280 мм. оръдия ще се окаже още по-голямо в този случай, ако кораб с 280 мм. оръдия притежава по-голяма скорост, отколкото кораб с 406 мм. оръдия.

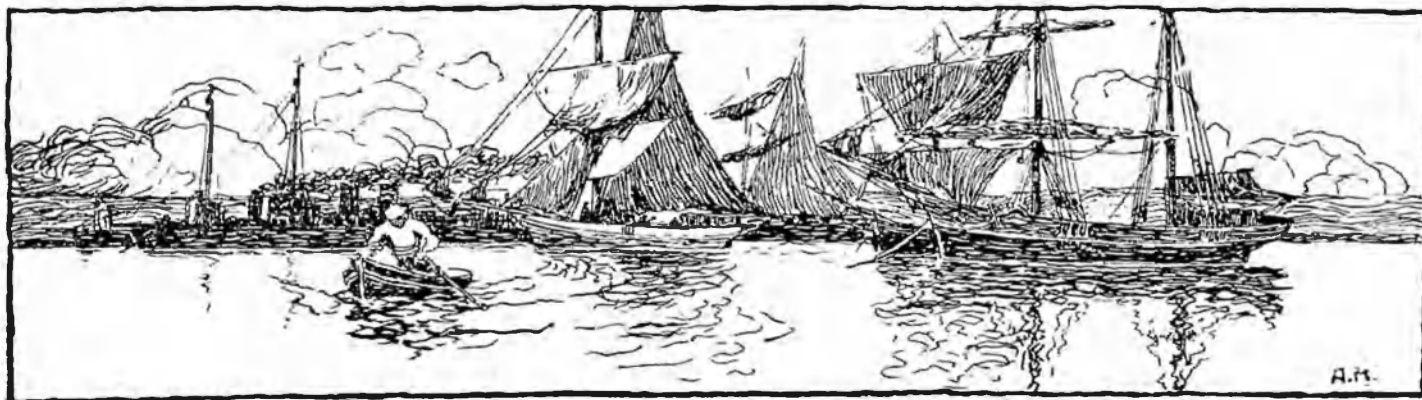
Сега в Германия бързо се завършва постройката на двата линейни кораба „Шанхорст“ и „Гнайзенау“. Без да се гледа на водоизместването им от 26,000 тона, само с въоръжението си от 12—280 мм. оръдия, тези кораби съперничат и дори превъзхождат по сила французките линейни кораби „Дюнкерк“ и „Стразбург“, въоръжени с осем

330 мм. оръдия и с водоизместване 26,500 тона. Те дори не отстъпват и на най-силните английски кораби „Нелсон“ и „Родней“.

Огромната боева мощност на „Шанхорст“ и „Гнайзенау“ се обяснява с големата им скорост от 30 морски мили и електрическата механизация в начина на зареждането (пълненето на оръдиата), която допуска скорост на стрелбата от 280 мм. оръдия, три изстрела в минута.

Всички 280 мм. оръдия на новите немски линейни кораби, могат да изстрелят в всяка минута снаряд с обща тежест 16,500 кг.

От руски: М. Пешев.



ПОБЕДАТА НА НАШИТЕ МОРЯЦИ.

Съгласно предложението от командиря на гостуващия в Варненското пристанище британски кръстосвач „Delhi“, на 16. септември преди обяд в плавния басейн на Българския н. м. съговор се състоя морските състезания по плуване, скачане от височина и гребане с лодки, между моряците от английския кръстосвач и нашите от Морската полицейска служба.

За пръв път от дълго време на нашите млади моряци се отдаде случаят да примят силите си с добре обучените чужди моряци притежаващи безспорно, дългия опит и установената традиция по устройването и вземане участие в подобни състезания и изтръгването на множество победи.

Състезанието будеше голъм интерес най-вече поради обстоятелството, че тимът на „Deihi“ е носител на купата, спечелена на общите състезания по гребане с лодки между корабите от третата британска ескадра, а също и на сребърната купа, спечелена преди известно време в Цариград при състезанията с турските моряци.

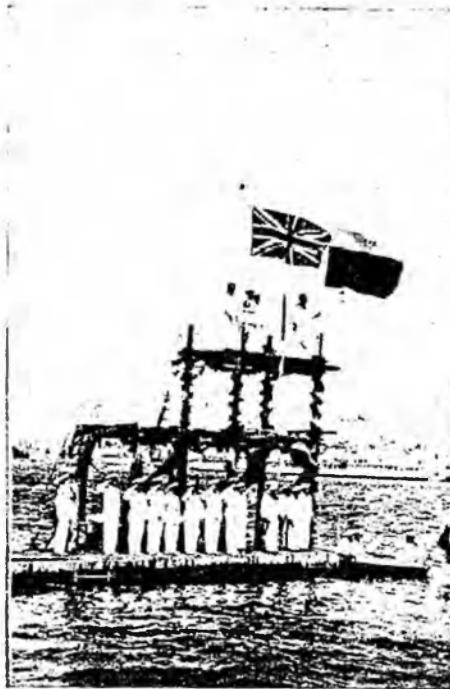
В желанието си да види постиженията на английските моряци, всеизвестни като първенци в света по морското дѣло, гражданството се стече масово и зае мѣсто на вълноломната стена до басейна на пристанището, гдето щѣха да се състоят състезанията.

Последните започнаха в 9 ч. и 30 м. с тържественото вдигане на английското и българското народни знамена.

На състезанието по плуване на

ващото множество и възторжените и радостни викове на английските моряци. Обаче, на останалите състезания, първенството изтръгнаха българските моряци, както следва:

На плуване свободен стил с дрехи на разстояние 100 метра — ефрейторът Кръстю Михайлов,



Тържественото вдигане на народните знамена. Изминал разстоянието за 1 м. 42 сек.

На плуване свободен стил на разстояние 500 метра — моряк Георги Петров Митев;

На скачане от височина на 3 и 5 метра — ефрейторът Александър Петров Флоровъ.

Най-интересни бѣха състезанията

друго, готови да се впуснат в следеното с трепет надпреварване: знамето на великата Британска империя, развѣavano гордо върху кърмата на многобройните английски бойни кораби по всички краища в света и, българското народно знаме, носено с достоинство от четирите наши малки полицейски корабчета, имащи по вече от тридесет годишно съществуване.

Още с започване състезанието по гребане с десеторки пролича надмощието на нашите гребци, които бързо изхвъркнаха напред и след късо време взеха голѣма преднина.

Достигайки на крайния пункт с запазени сили, огъвайки греблата под такт и с красиви движения, нашите славни моряци бѣха посрещнати с мощното ура на ликувания народ, изпаднал в възторг от блѣскавата победа на българските синове.

Бавно и тържествено, под звуците на народния химн и гордият блѣсъкъ на свѣтналите от радост и повишено самочувствие погледи на множеството присъстващи, българското национално знаме се издигна високо на сръдния стожер и остана да се вѣе до края на състезанията.

По сѣщия начин бѣха поздравени и първенците на състезанието по гребане с лодки петорки.

Разстоянието от 2000 метра с десеторки, при кърмчия корабникът Асен Върбанов бѣ изминато за 11 м. и 20 сек., а това с лодките петорки, с кърмчия подофицера Васил Стоев за 12 м. и 50 секунди.

Българските моряци победиха



Английските моряци състезатели с лодка петорка.

разстояние 100 метра първенството взе англичанин Тейлър; разстоянието бѣ изминато за 1 м. и 19 сек.

В чѣст на първенеца върху сръдния стожер на площадката в плавния басейн, под звуците на английския национален химн, бавно и тържествено се издигна британското народно знаме, посрещнато с ржкоплѣскания от наблюда-



Прстигане на българската лодка десеторка.

по гребане на разстояние 2000 метра с лодки десеторки (български тип) и лодки петорки, от английския кръстосвач (английски тип).

Моряците на две нации бѣха застанали с лодките си в една линия, едни до други, в очакване знака за започване благородното съревнование; Две военноморски знамена заплъскаха редом едно до

благодарение на своята издръжливост, своята настойчивост и победния дух на българското племе, еднакво мощен на суша и на море.

Блѣскавата победа на нашите състезатели повиши духа в народа, който доби вѣрата и упованието в младите български моряци, готови всѣкога достойно да изпълнят възложените им задачи. Куюджуклиевъ



МОРСКИ ВЕСТИ

ЕДИНЪ ПОМЕНЪ.

Както през Балканската, така и през Свѣтовната война, нашитѣ моряци сж действували всѣкога съ свѣршено оскждни и примитивни срѣдства.

Най-много и тежки трудности сж срѣщали моряцитѣ—миньори и миночистачи, при поставянето на минни загради край брѣговетѣ на Мраморно и Бѣло морета и при почистване вражескитѣ мини поставени отъ неприятелскитѣ минни заградители въ нашитѣ води предъ Варненския и Батовски заливи.

Поставянето през Балканската война на минни заграждения въ Мраморно и Бѣло морета, изключително съ гребни лодки, е действително единственъ въ морската история, смѣлъ подвигъ, който може да бжде извършенъ само отъ храбрия и настойчивъ български морякъ, готовъ да превъзмогне всички прѣчки за достойното изпълнение на отечествения дългъ.

Не по-малко смѣлъ подвигъ съставляватъ действията на нашитѣ миньори през Свѣтовната война, при почистване проходите на миннитѣ загради предъ Варна и неприятелскитѣ минни полета въ Батовския заливъ.

На 26. септември 1916 год. при действието на една наша миночистачна група, съставена отъ нѣколко малки моторни лодки—почистване северния проходъ отъ нахвърленитѣ вражески мини въ Батовския заливъ, една отъ моторнитѣ лодки се взривала на заградна мина и потънала моментално.

Съ нея намѣрили смъртта си командирътъ на миночистачния отрядъ, капитанъ-лейтенантъ Кирилъ Цвѣтковъ Минковъ, заедно съ 9 души: подофицеритѣ Михаилъ Димитровъ Сапунджиевъ и Асенъ Ангеловъ Поповъ; кандидатъ-подофицеритѣ Георги Нешевъ Павловъ Иванъ Ангеловъ Габровски; ефрейторитѣ: Василъ Минковъ Дончевъ, Кою Илиевъ Коевъ, Павелъ Каракацеловъ и моряцитѣ: Александъръ Мариновъ Ничевъ и Тодоръ Парашкевовъ Максимовъ.

Всѣкога, въ годишнината на тѣхната гибель, поколенията ще си спомнятъ за самоотвержената служба на достойнитѣ български синове—моряци, които изпълниха своя дългъ въ саможертва предъ олтаря на Отецеството. Рѣчна имъ слава! Да пребжде геройскиятъ имъ подвигъ!

ДРЕБНИ СЪОБЩЕНИЯ.

—Германското параходно дружество „Хамбургъ-Америка“ за миналата 1936 год. за превозъ на стоки и пътници получило общъ приходъ отъ 26,680,000 марки (854 милиона лева).

Презъ годината, корабниятъ съставъ на дружеството билъ намаленъ съ 7 кораба имащи общо водоизмѣстване 35,128 бр. р. тона; и се увеличилъ съ 2 новопостроени съ тонажъ 11,570 тона, така, че къмъ януари дружеството разполага общо съ 690,543 бр. р. т. кораби на стойностъ 169,100,000 марки (541 милиона лева).

Презъ годината съ корабитѣ на дружеството сж били пренесени всичко 105,400 пътници и 23,100 излетници.

—Строящиятъ се еднотипенъ на „Кралица Мери“ новъ презокеански гигантъ, ще бжде спуснатъ на вода презъ есенята на 1938 год. и ще бжде кръстенъ съ името „Кралица Елизабетъ“.

Новиятъ корабъ ще има дължина 308'5 метра и значително по голѣмо водоизмѣстване отъ „Кралица Мери“.

Неговитѣ нови форми на корпуса, ще му дадатъ възможностъ за получаването на значително по-голѣмо мореходностъ и устойчивостъ. Ще притежава 2 димни тръби и 12 парни котли. „Кралица Мери“ има 24 парни котела и 3 димни тръби.

—Недавна чуждата преса съобщи, че французинътъ Жакъ Дююгъ, съ своята специаленъ видъ лодка, е постигналъ най-голѣмата до сега за подобнитѣ лодки скоростъ отъ 75 мили (139 клм.).

Моторътъ на лодката притежавалъ мощностъ отъ 105 к. с.

Това най-голѣмо постижение (рекордъ) било установено по рѣка Сена, близо до Сюрень въ Франция.

До сега най-голѣмата скоростъ съ моторна лодка бѣ постигналъ американеца Колманъ.

—Отъ направени опити въ Швеция съ подводници, на ксито горната палуба, орждията и другитѣ външни части се покриватъ съ ледъ презъ зимата, се установява, че ледената покривка изчезва само за нѣколко минути, щомъ корабътъ бжде потопенъ на около 30 метра дълбочина. Това се обяснява съ доста високата температура презъ зимата въ по-дълбокитѣ водни пластове и следствие триенето при спускането.

КНИЖНИНА.

Презъ септември се отпечата въ Варна малка книжка съ надсловъ „Търговското ни корабоплаване“, написана отъ г. Александъръ А. Маноловъ, капитанъ II р. о. з.

Книжката, която е написана въ стегнатъ и общодостъпенъ стилъ, отбелязва съ достатъчна яснота необходимостта, целитѣ и постиженията на нашето търговско корабоплаване.

Чрезъ редица цифрови данни авторътъ подчертава дейността на нашитѣ търговски кораби и голѣмата имъ заслуга за стопанското и финансово заздравяване на страната.

Съ строго подобрени и достатъчно убедителни мисли г. Александъръ Маноловъ навежда четета на очевидната необходимостъ за увеличение корабния съставъ на Българското търговско параходно дружество и създаването на силна рѣчна и морска отбрана за защита на търговското корабоплаване и отечествениѣ интереси.

Целта на книжката е, както и авторътъ отбелязва, да се запознае българското общество съ нашата корабоплавателна проблема, и да се подчертае, че корабоплаването е важенъ държавенъ въпросъ, който следва да бжде разгледанъ обстойно и разрешенъ правилно, наредъ съ всички останали държавни въпроси.

Препоръчваме я горещо на нашитѣ многобройни четци.

—Излѣзе отъ печатъ книгата „Скагеракъ“ отъ лейтенантъ Валентинъ Паспалеевъ, авторъ на „Корсари“, съдържаща описанието на най-голѣмия морски бой, състоялъ се презъ Свѣтовната война между германския и английски бойни флоти.

Книгата безспорно е още една придобивка къмъ нашата бедна морска литература и поради увлѣкателната и разказна форма, на която е написана, е достъпна за всѣкого.

Съдържа 96 страници и струва 25 лева.

—Състоялитѣ се въ края на миналата година редица опити за произвеждане бомбени атаки съ самолети по специално пригодения дански брѣгови брониранъ корабъ „Олфертъ, Фишеръ“ въпрѣки очакванията, не сж дали желанитѣ резултати.

Отъ хвърленитѣ 200 бомби, въ целта попаднали едва 10.

СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЪ ФЛОТИ.

КИТАЙСКИЯТЪ ФЛОТЪ

Въ събитията на Далечния изток първостепенно значение иматъ бойнитъ флоти на враждуващитъ страни.

Безспорно, че корабниятъ съставъ на японския флотъ превишава значително тоя на китайскитъ морски сили. Поради това далечнитъ източни морета се владѣятъ отъ японцитъ, които иматъ почина на своя страна и стоварватъ почти безпрепятствено значителни десантни войски по различни мѣста отъ китайското крайбрѣжие.

Китайскитъ флотъ има следния съставъ:

Видове кораби	броя	Общо водоизмѣстване въ тонове
Леки кръстосвачи	8	23600
Торпедоносци	8	1380
Канонерки	23	17501
Стражни кораби	18	5354
Рѣчни канонерки	9	1380
Учебни, превозни и др. кораби	12	22970
Всичко	78	72185

По-големата частъ отъ кръстосвачитъ сж стари, спуснати на вода презъ 1898 и 1911 год.

Най-новиятъ кръстосвачъ „Пингъ-Хай“ е построенъ презъ 1936 год. Има водоизмѣстване 2500 тона; въоръжение: 6—140 м/м, 6—76 м/м орджия, 4—533 м/м торпедни тръби и 2 водосамолета. Обслужва се отъ 360 души. Най-големиятъ кръстосвачъ е „Хай-Тши“, 4400 тона спуснатъ на вода въ 1898 год. Въоръженъ е съ 2—203 м/м; 10—120 м/м; 12—47 м/м; 4—37 м/м. орджия и 5—456 м/м. торпедни тръби. Обслужва се отъ 430 души офицери, подофицери и моряци. Презъ 1927 г. кръстосвачътъ е модернизиранъ.

Канонеркитъ отъ вида на „Тшенгъ“ (водоизмѣстване 950 тона и 1—120 м/м. орджие) сж въоръжени съ 2 водосамолета.

Китайскитъ флотъ разполага и съ 4 торпедни катери построени въ английски и италиански корабостроителници.

Личниятъ съставъ на китайскитъ морски сили се състои отъ 7500 души.

ШВЕЦИЯ.

При произвеждане на артилерийски стрелби съ бойнитъ си кораби, много държави използватъ за мишенни предимно остарѣли военни и търговски кораби, подлежащи на разрушение.

Въ Швеция при последнитъ артилерийски стрелби сж потопени 8 стражни кораба, 3 канонерки, 1 болниченъ корабъ и 1 учеб. вътреходъ.

АНГЛИЯ.

Новопостроенитъ изстрѣбители отъ вида на „Volksstamm“ притежаватъ следнитъ данни: водоизмѣстване 1850 тона; дължина 108'35; ширина 11'13 и газене 2'74 метра; скоростъ 36 мили (67 клм.); мощностъ на машинитъ 44,000 конски сили; въоръжение: 8—120 мм., и 8 съ по-малкъ калибъръ орджия, 4 торпедни тръби.

За отбелязване е, че новитъ торпедни кораби притежаватъ въ сравнение съ намиращитъ се въ строя изстрѣбители слабо торпедно въоръжение, въ замѣна на което, вмѣсто 5—120 мм., разполагатъ съ 8 — сжщия калибъръ орджия.

— Спуснагъ е на вода новостроящиятъ се учебенъ корабъ „Plover“, предназначенъ за обучение на ученицитъ отъ минното училище.

Корабътъ има водоизмѣстване 764 тона, машини съ мощностъ 1400 к. сили и скоростъ 14 мили.

Това обстоятелство показва до каква степенъ въ чуждитъ флоти обръщатъ внимание на учебното дѣло, като за всѣки отдѣлъ отъ морското оръжие притежаватъ специални кораби за обучение на обслугитъ.

ЕСТОНИЯ.

Тая малка прибалтийска република, създадена следъ Свѣтовната война, която има пространство около 50000 кв. километра, макаръ и съ двадесетъ годишно сжществуване притежава много по-голямъ флотъ отколкото нашата малка Морска полицейска служба.

Къмъ 1 юли н.г. естонскитъ флотъ ималъ следния съставъ:

Видъ на кораба	броя	Общо водоизмѣстване въ тонове
Подводници	2	1,200
Торпедоносци . . .	1	228
Минопоставачи . .	2	1,000
Миночистачи . . .	3	145
Канонерки	4	732
Стражни кораби . .	4	150
Преследвачи на подводници	1	85
Изирват. кораби .	1	300
Разни спомагателни кораби	9	6,320
Всичко .	27	10,160

Двата подводника сж построени въ английската корабостроителница Викирсъ-Армстронгъ и окончателно завършени въ началото на настоящата година, като единъ отъ тяхъ — „Lembit“ е взелъ участие при коронацията на английския кралъ, като представител на Естонската република.

Последната, граничаща съ Балтийското море, полага усилия и взема съответнитъ мѣрки за увеличаване своитъ морски сили, необходими за защита на естонското крайбрѣжие.

СЪЕДИНЕНИТЪ ЩАТИ.

Въпрѣки сжществуващитъ договори и протоколи на Лондонскитъ и Вашингтонски морски конференции, опредѣлящи крайния предѣлъ на калибѣра за морскитъ орджия, официално се съобщава, че новитъ линейни кораби, „North Carolina“ и „Washington“ ще иматъ следното въоръжение: 9—406 мм. въ три орждейни кули, 14—127 мм. и нѣколко противоторпедни и зенитни орджия.

Въ конференциитъ бѣ прието най-големиятъ калибъръ на морскитъ орджия да не бѣде по голѣмъ отъ 356 мм.

Нормалната скоростъ на корабитъ ще бѣде 27 мили (42 клм.).

За да бѣде намалена тежестъта на механизмитъ е установенъ новъ типъ котли съ високо налягане, по проекта на изпитателната станция въ Анаполисъ. Новитъ кораби ще иматъ за двигатели парни турбини съ високо налягане и жбчато предаване. Съ това Съединенитъ Щати окончателно се отказватъ отъ начина за предаване движението отъ турбинитъ на гребния валъ посредствомъ електроустройство, използвано изключително на всички бойни кораби построени презъ 1914—22 год. Началото на тая замѣна била извършена презъ 1934 год. съ изключване електропредаването отъ линейнитъ кораби, типъ „Mississippi“.

Това нововъведение, което съставлява множество излишни механизми, ще позволи да се получи обща икономия отъ тежестъта на кораба до 4 процента. Съ това се увеличава възможността, щото корабитъ да взематъ по-голямъ запасъ гориво (до 7000 т.), и да увеличатъ района на действие.

Постройката на новитъ военни кораби е възложена освенъ на военнитъ арсенали и на частни корабостроителници.

Новитъ линейни кораби не ще иматъ водоизмѣстване по-големо отъ 32000 тона. Въроятнo това ограничение въ тонажа се дължи на важното обстоятелство за преминаване на военнитъ кораби отъ Атлантическия въ Великия океанъ презъ Панамския каналъ, на който, широчината достига до 33'53 м. Тая широчина се различава отъ широчината на голѣмитъ американски бойни кораби едва съ нѣколко сантиметра.

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТЪ

ЧЕРНО МОРЕ.

Черно море, ти, красиво!

Нивга тихо, ил' пълниво.

Предъ твойта безпредѣлна мощъ

Седя въ тая звездна нощъ.

Красиво е твой гледъ!

И слави се навредъ.

А твойта дивна пѣсенъ

О, всѣки слуша я унесенъ...

Колко жертви си вземало,

Много въ скръбъ си потопило

Черно, за туй те наричатъ,

Но пакъ, пакъ те обичатъ!...

„Босфорка“ (Ст. П. Бакърджиева) III а кл. Св. Климентъ—Варна.

КРЪСТОСВАЧИ.

Кръстосвачитѣ служатъ за разузнаване на неприятелското разположение и за охрана собственитѣ бойни сили, като при откриване на врага завързватъ сражение и се стремятъ да задържатъ корабитѣ на противника до пристигане главното ядро на собственитѣ сили — ескадритѣ линейни кораби.

Задачата, която се възлага на кръстосвачитѣ изисква щото тѣ, чрезъ непрекъснати кръстосвания на дължъ и ширъ морския районъ предъ бойния флотъ, да разузнаватъ за мѣстонахождението и разположението на неприятелскитѣ сили, поради което сж получили името „кръстосвачи“.

Кръстосвачитѣ иматъ сжщото назначение, както кавалерията за сухоземнитѣ войски следствие което сж леки, бързоходни и притежаватъ голѣмъ районъ на действие. Тия отъ тѣхъ, които

иматъ за задача да влѣзатъ въ сражение съ противниковитѣ кораби, притежаватъ по-голѣмо въоръжение и по-дебела броня, се наричатъ „линейни кръстосвачи“.

Обикновено линейнитѣ кръстосвачи иматъ водоизмѣстване приблизително като линейнитѣ кораби, притежаватъ почти сжщото въоръжение и бронировка, обаче ги превъзхождатъ по скоростъ.

Най-голѣмиятъ съвремененъ линейенъ кръстосвачъ е английскитѣ „Худъ“, който за сега се счита за най-голѣмиятъ корабъ въ Свѣта. При-

тежава следнитѣ данни: Водоизмѣстване 46,200 тона; дължина 262, ширина 32, газене 9'6 метра; въоръжение: 8 — 381 мм., 12 — 140 мм., 4 — 102 мм., 4 — 47 мм. орджия, 19 картечници и 6 — 533 мм. торпедни тръби; 4,000 тона течное гориво, 24 парни котли, турбини съ мощностъ 151,000 конски сили; 4 винта; скоростъ 31 мили (57 клм). Обслужва се отъ 1,341 души, офицери, подофицери и моряци.

Кръстосвачитѣ се раздѣлятъ още на бронирани и леки.

Бронирани или тежитѣ кръсто-

свачи, а най-силно въоръжени японскитѣ.

Италианскитѣ лекѣ кръстосвачъ „Алберто ди Гюизано“ развива скоростъ 42 мили.

Японскитѣ „Могами“ притежава 15 — 155 мм. 8 — 127 мм. орджия и 12 — 533 мм. торпедни тръби, а нѣкои американски бронирани кръстосвачи носятъ 8 водосамолета.

Лекитѣ кръстосвачи притежаватъ сравнително тънка броня, но затова пѣкъ развиватъ твърде голѣма скоростъ, благодарение на която иматъ

възможность да обхождатъ твърде обширни водни райони, и при явна опасность, чрезъ бързото си отдалечение отъ врага, да се спасятъ отъ поражение.

Освенъ това, флотитѣ на голѣмитѣ морски държави притежаватъ редица кръстосвачи, които не влизатъ въ



Съвремененъ лекъ кръстосвачъ.

свачи иматъ водоизмѣстване обикновено около 10,000 тона; скоростъ отъ 32 — 39 мили (71 клм.) и въоръжение: 8 до 10 — 203 мм., 8 — 12 мм. орджия и 8 — 533 мм. торпедни тръби, а освенъ това притежаватъ отъ единъ до четири, а американскитѣ до 8 водосамолета.

Лекитѣ кръстосвачи иматъ водоизмѣстване отъ 5,000 до 9,000 тона, притежаватъ голѣмата скоростъ отъ 39 — 42 мили (78 клм.) и сж въоръжени съ 8 до 15 — 152 мм. орджия и отъ 6 до 12 — 533 мм. торпедни тръби, а сжщо и 2 или 4 водосамолета.

състава на бойнитѣ ескадри и иматъ за задача да представляватъ знамето на нацията въ чужбина, да защитаватъ нейнитѣ интереси въ дипломатическата служба и при изпълнение военни и научни походи. Това тѣхно назначение изисква, щото тѣ да притежаватъ значителна бойна мощъ, поради което, съобразно случая, кръстосвачитѣ могатъ да бждатъ голѣми — бронирани, или леки.

Опититѣ отъ последнитѣ голѣми морски маневри доказаха, че кръстосвачитѣ сж трудно уязвими отъ действията на самолетитѣ. Пампуловъ.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



ПЪРВИЯТ БОЙ.

Парижъ, 1929 год. Високъ, елегантенъ господинъ повиква и сяда въ едно такси, което бързо се отправя къмъ посочения адресъ.

Минута следъ тръгването, елегантниятъ господинъ запитва на френски езикъ:

— Кажете, моля, Вие французинъ ли сте?

— Защо? Лошо ли возя? отговаря шафьорътъ.

— Напротивъ, много добре.

Следъ минутно мълчание господинътъ продължи.

— Вашиятъ видъ говори, че Вие нѣкога сте били воененъ; не сте ли русинъ?

— Да азъ съмъ руснакъ... А съ кого имамъ удоволствието да говоря?

— Азъ съмъ бившъ турски морски офицеръ, отговори пътникътъ. Презъ време на Свѣтовната война служихъ на кръстосвача „Гьобенъ“.

— А пъкъ азъ бѣхъ старши офицеръ на линейния корабъ „Императрица Мария“.

— Каква среща! Той бѣше нашиятъ най-опасенъ неприятелъ. Разрешете ми да седна до Васъ.

— Искамъ да Ви задамъ единъ въпросъ, промълви рускиятъ офицеръ. Сега следъ като изминаха 15 години, Вие навѣрно ще можете откровенно да ми отговорите, згщо въ първия бой на 18 ноември съ нашата ескадра стари линейни кораби вашиятъ линейенъ кръстосвачъ „Гьобенъ“, не доведе борбата до край, а напустна сражението?

Двамата бивши врагове, седящи единъ до другъ, подобно на добри другари, които не сж се виждали отъ дълги години, се впуснаха въ взаимни възпоменания.

Разгледанъ бѣ обстойно, първиятъ морски бой между рускитъ и турски бойни кораби, състоялъ се на 18 ноември 1914 год.

Срещата се състояла между линейния кръстосвачъ „Гьобенъ“ и петъ руски бронирани кораба, като сражението преминало въ едноборство между турския корабъ и „Ефстатий“.

„Гьобенъ“ билъ постренъ въ 1911 год., притежавалъ водоизмѣстване 23000 тона, скоростъ 28 мили и билъ въоръженъ съ 10—280 мм. орждия, а „Ефстатий“, спуснатъ на вода презъ 1906 год., ималъ водоизмѣстване 13000 тона, скоростъ 16 мили и 4—305 мм. орждия.

Турскиятъ кръстосвачъ, поради по-голѣмата си скоростъ, по дебела броня и усъвършенствувани сръдства за борба, ималъ преимуще-

ството на своя страна.

Ето какъ всѣки отъ двамата офицери разказва за тоя пръвъ морски бой.

Рускиятъ офицеръ:

Завършвайки похода къмъ Анатолійския брѣгъ, нашиятъ черноморски флотъ, който ималъ за задача, да разруши нѣкои пристанищни съоръжения по турския брѣгъ и постави минни загради се връщалъ вече къмъ своята база—Севастополъ.

Отъ главното морско командване се получило радиосъобщение, че „Гьобенъ“ и „Бреслау“ се намиратъ въ Черно море.

Поради това, че запаситъ отъ въглища сж били изчерпани, останетото на корабитъ въ открито море за следене на неприятеля било невъзможно и флотътъ продължилъ своето движение къмъ Севастополъ.

Съ настъпването на нощта, както е редно, ескадритъ се построили въ нощенъ походенъ стрѣй. На чело се движели, изпълняващи назначението на предна охрана, кръстосвачитъ „Памятъ Меркурий“ и „Кагулъ“ въ строй върволица. Задъ тѣхъ следвали въ върволична колона главнитъ сили: „линейнитъ кораби „Св. Ефстатий“, „Иванъ Златоустъ“, „Пантелеймонъ“, „Три Светители“ и „Ростиславъ“. Тилната охрана изпълнявалъ кръстосвачътъ „Алмазъ“.

Отъ дветъ страни на ескадрата като странично прикритие се движели флотилиитъ торпедоносци.

Нощта била тъмна и дъждовита. Ескадрата се движела съ скоростъ 10 мили. На командния мостъ на „Алмазъ“ се намиралъ на стража навигационниятъ офицеръ лейтенантъ Чириковъ, който направлявалъ кръстосвача по кърмовата свѣтлина на „Ростиславъ“ и се стремѣлъ да спазва заповѣданото разстояние.

Смѣнявайки се отъ дежурство лейт. Чириковъ заповѣдалъ да го събудятъ въ случай на измѣнение курса на кораба, слѣзълъ въ своята каюта и си легналъ облѣченъ на коженото канapé. Цѣлиятъ день той се намиралъ на командния мостъ и достатъчно се изморилъ. Затъмнената свѣтлина на лампата, монотонниятъ ритмъ на винтоветъ, плѣсъкътъ на вълнитъ—бързо приспали навигационния офицеръ.

Часътъ ударилъ 2 следъ полунощъ. Лейт. Чириковъ неочаквано, обхванатъ отъ необяснимо безпокойство се събудилъ и се вслушалъ. Равно-

мѣрниятъ ритмъ на въртящитъ се винтове още се чувалъ но, не вече така силно.

Ясно било, че корабътъ се движелъ вече съ малка скоростъ. Защо ли?

Лейтенантъ Чириковъ бързо се изкачилъ на командния мостъ, на който неясно се очертавали силуетитъ на стражния офицеръ и свѣризиститъ, потънали въ гжста мъгла.

— Защо не ми съобщихте, че е паднала мъгла? Въ колко часа падна тя? съ укоръ запиталъ навигационниятъ офицеръ.

— Когато азъ постъпихъ на стража, тя бѣше вече паднала, отговорилъ стражниятъ началникъ.

— Съ каква скоростъ се движимъ?

— Съ шестъ мили.

Заповѣдъ за промѣна на скоростта отъ 10 на 6 мили не е била дадена отъ началника на ескадрата.

Чрезъ сигналния фенеръ запитанъ билъ „Ростиславъ“ и се установило, че на последния скоростта била намалена следствие намотаването на нѣкакво вжже на винта.

Командирътъ на „Алмазъ“ билъ известенъ за изоставането на двата последни кораба отъ ескадрата.

Часътъ билъ два следъ полунощъ. „Ростиславъ“ не е успѣлъ да уведоми своегременно заднитъ кораби за сполетѣлото го пременение и ескадрата е продължила спокойно своето движение съ сжщата скоростъ и отстояла вѣроятно на 16 мили предъ изостаналитъ кораби, а на разсъмване, въ момента на възможната среща съ „Гьобенъ“, последнитъ щѣли да бждатъ на 36 мили далечъ отъ ескадрата.

Радиоразговоритъ били забранени. Ескадрата пътувала въ пълно радиомълчание и за да се предупреди, възможенъ билъ единствениятъ начинъ, да се догони отъ кръстосвача „Алмазъ“. Последниятъ далъ пълненъ ходъ и бързо се изгубилъ въ мъглата.

Съгласно направенитъ изчисления отъ навигационния офицеръ, къмъ 5 часа сутринъта, ескадрата трѣбвало да се открие вече, но тя не се виждала още. Лейтенантъ Чириковъ се изгравилъ на най-предната корабна частъ и започналъ да души въздуха. Следъ 5—6 минути той ясно почувствувалъ миризмата на димъ. Въ водата се появили петна отъ остатъци на изгорѣли въглища и омазани пакли. Ето и ескадрата. Обрисувалъ се грамадниятъ силуетъ на „Три Светители“. „Алмазъ“ на-

малил скоростта и встпил въ строя.

Замигалъ сигналния фенеръ. „По линия на адмирала: „Ростиславъ“ има намотано вжже на винтоветъ си. Останалъ е съ 28 мили назадъ“.

Веднага последвалъ отговоръ отъ командующия: „Намалете скоростта на 5 мили“.

Ако „Алмазъ“ не бѣше проявилъ инициатива, то съ увѣреностъ може да се каже, че отдѣлилитъ се два кораба щѣха да станатъ сигурна жертва на „Гьобенъ“.

Ескадрата легнала на правъ курсъ за Севастополъ и се престоила въ строй за дневенъ походъ, имайки предъ себе си въ разузнаване кръстосвачитѣ. Съ присъединението на „Ростиславъ“ скоростта била увеличена на 10 мили.

Оживление и викове на горния подъ заставили лейтенантъ Чириковъ бързо да излѣзе на палубата.

— Ето „Синопъ“ *) се вижда! — се разнесли откъмъ носа радостни гласове.

Чириковъ се изкачилъ на командния мостъ. Стражниятъ началникъ, лейтенантъ Куликовъ и свързиститѣ — моряци, наблюдавали внимателно къмъ посоката, отъ която, презъ разрѣдилата се малко мъгла се задалъ нѣкакъмъ силуетъ.

— „Гьобенъ“ — извикалъ Куликовъ.

— Да „Гьобенъ“ и „Бреслау“ — увѣрено добавилъ Чириковъ.

Кръстосвачтъ се насочилъ къмъ „Гьобенъ“. Сигналнитѣ прожектори заработили усилено: „Глаголъ“..... „Гаголъ“ („Гьобенъ“..... „Гьобенъ“).

Съ издигнати на стожернитѣ върхове военно-морски знамена и насочени орждия, ескадрата легнала на боенъ курсъ.

— „Гьобенъ“ — като че ли хвърчаща стрела, съ тънка струйка димъ и издигната предъ носа и задъ кърмата разпѣнена вода, представлявалъ красива гледка.

Въ 12 ч. 17 м. на 18 ноември проекалъ първиятъ залпъ! Залпътъ отъ „Ефстатий“.

— Ехъ ще раздрусатъ старика! — удряйки фуражката си въ палубата се провикналъ корабникътъ на „Алмазъ“, съ пълна увѣреностъ, че ескадрата е припознала погрѣшно „Синопъ“ за „Гьобенъ“.

Следвайки следъ адмирала, корабитѣ застанали последователно въ строй за среща съ противника.

Здрачтъ и мъглата прѣчели за точното опредѣляне на разстоянието.

Освенъ „Ефстатий“ останалитѣ кораби отъ ескадрата не виждали „Гьобенъ“.

Врагътъ, държайки до сега курсъ на сближение, веднага измѣнилъ по-

соката и легналъ на успореденъ курсъ. Следъ минута той открилъ стрелба съ всичкитѣ си орждия, съсрѣдоточавайки огъня само върху „Ефстатий“.

Започнало едноборството. Първиятъ залпъ на „Гьобенъ“ прелетѣлъ и единъ 280 мм. снарядъ пробилъ срѣдната димна трѣба на „Ефстатий“. Отъ взрива била разрушена радио-антената, като съ това корабътъ се лишилъ отъ главното срѣдство за връзка съ ескадрата.

Вториятъ залпъ отъ „Гьобенъ“ далъ неодоleti, а третиятъ — две попадания въ целта.

Търпѣйки голѣми поражения отъ съсрѣдоточения огънь на противника, „Ефстатий“ нито за секунда не прекратилъ своя ураганенъ и гибеленъ огънь. Залповетѣ следвали единъ следъ другъ.

Следъ 14 минути „Гьобенъ“ не издържалъ. Обхванатъ отъ димъ и пламъци, въ 12 ч. и 35 м. той рѣзко промѣнилъ посоката на движение и бързо се скрилъ въ мъглата.

Най-сериозното поражение „Ефстатий“ получилъ отъ третия залпъ на „Гьобенъ“. Единъ 280 мм. снарядъ пробилъ бронята на 150 мм. батарея, и запалилъ струпанитѣ тамъ снаряди, които пламнали, но пожара веднага билъ изгасенъ. Отъ тамъ снарядътъ попадналъ въ офицерската столова, гдето се взривалъ и унищожи всичко въ нея. Другъ снарядъ се взривалъ въ една 150 мм. батарея, гдето убилъ трима офицери и цѣлата прислуга.

Третиятъ снарядъ попадналъ въ носовата частъ на кораба и причинилъ най-тежкитѣ поражения.

Въ кораба попаднали още два снаряда изстреляни отъ „Гьобенъ“.

„Ефстатий“ претърпялъ следнитѣ загуби въ личния съставъ: убити 5 офицери и 23 моряци; ранени 24, отъ които 19 тежко, повечето отъ които скоро починали.

Загубитѣ и пораженията на „Гьобенъ“ значително превъзхождали тия на „Ефстатий“. Кръстосвачтъ получилъ 14 попадания отъ които 3—305 мм. Убити били 12 души офицери и 103 моряци; а ранени 7 офицери и 32 моряци. Взривътъ отъ снарядитѣ произвелъ върху „Гьобенъ“ голѣми пожари и сериозни повреди. За поправката на последнитѣ било работено непрекъснато, день и нощъ, въ продължение на 14 дни. „Ефстатий“ билъ поправенъ за 10 денонощия.

Отъ турския офицеръ:

На разсъмване „Гьобенъ“ кръстосвалъ около руското крайбрѣжие.

Дежурниятъ радиотелеграфистъ слушалъ спокойното водене на разговори между рускитѣ брѣгови радиостанции

Изведнажъ, силни сигнали, дадени отъ твърде близко разстояние, въ-

роятно отъ руски кораби обърнали вниманието на радиотелеграфиста, който стремогаво изхвъркналъ къмъ командния мостъ и доложилъ, че врагътъ е близо.

„Предупредете артилерията“, кротко далъ заповѣдъ адмиралътъ.

Неочаквано изъ мъглата, подобно на таинствено видение, изплавала грамадната маса на боенъ корабъ, и мигновено загърмили орждията.

Завързалъ се кратъкъ, но ожесточенъ бой.

Още съ полученитѣ първи вражески попадания „Гьобенъ“ трепналъ и електрическото освѣтление угаснало. Кръстосвачтъ потъналъ въ пленъ мракъ.

Отровенъ газъ затруднявалъ дишането на обслугата. Непрестанно се чувалъ грохотътъ отъ орждията и взривоветѣ на паднали въ кораба неприятелски снаряди... Задушливъ мракъ дълго изпѣлвалъ вътрешнитѣ помещения на кръстосвача.

Единъ снарядъ пробилъ бронята на лѣвата стена и проникналъ въ третото отдѣление на междинния подъ, гдето се взривалъ. Цѣлата прислуга била избита. Взрива разкжсалъ и бронираната врата на погребъ. Забушувалъ пожаръ. Пламъцитѣ взели направление къмъ съседния погребъ.

Ужасающата катастрофа била предотвратена само отъ самоотвержеността и героизмътъ на единъ подофицеръ, който се хвърлилъ всрѣдъ пламъцитѣ и въпрѣки опасността да бжде изгоренъ живъ, сполучилъ бързо да наводни погребъ.

Отъ взрива на гранатата се образувалъ отровенъ газъ, който чрезъ трѣбитѣ за провѣтряване проникналъ въ вътрешността на кръстосвача.

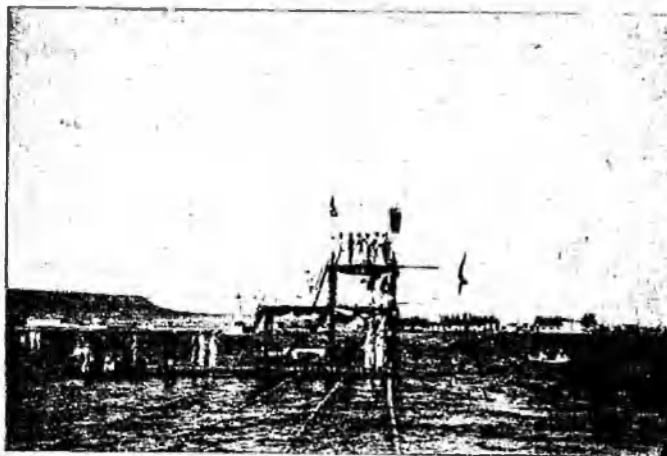
Покъртително зрелище представлявало мѣстото, гдето се взривали голѣмокалибренитѣ гранати. Околнитѣ стени и изкъртениятъ подъ цѣли били изтрѣскани съ кръвъ и покрити съ части отъ раздробенитѣ трупове. Убититѣ били разкжсани и обезобразени до неузнаваемостъ. Нѣколко трупа неподвижно стояли около орждията, като че ли живи. Но тѣ били безжизнени трупове само, съ съвършено бледи лица, умъртвени отъ отровния газъ.

Въ 2 ч. после обѣдъ всички трупове били събрани на кърмата и покрити съ нѣмски и турски народни знамена.

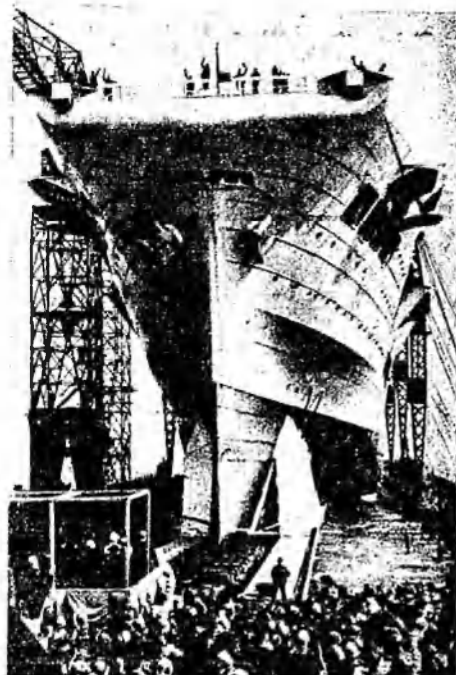
Почетниятъ караулъ и обслугата била построена на горната палуба. Кръстосвачтъ застаналъ неподвижно. Три орждейни залпа приключили тѣжното тържество на морското погребение.

Командирътъ прочелъ заупокойна молитва. Мъртавитѣ съ почести се потопили и изгубили въ хладнитѣ морски води — вѣчното жилище на храбритѣ моряци. Преведе: Фратевъ.

*) „Синопъ“, старъ брониранъ корабъ, който всѣкога излизалъ да посрѣща ескадрата въ качеството си на водачъ презъ минното заграждане.



Скокъ въ водата въ време на състезанията на нашитѣ съ английскитѣ моряци отъ „Delhi“.



Спушането на вода на новопостроения английски самолетоносачъ „Ark Royal“.



Вѣтроходни състезания съ лодки двойки отъ Дунавската полицейска служба.