

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!

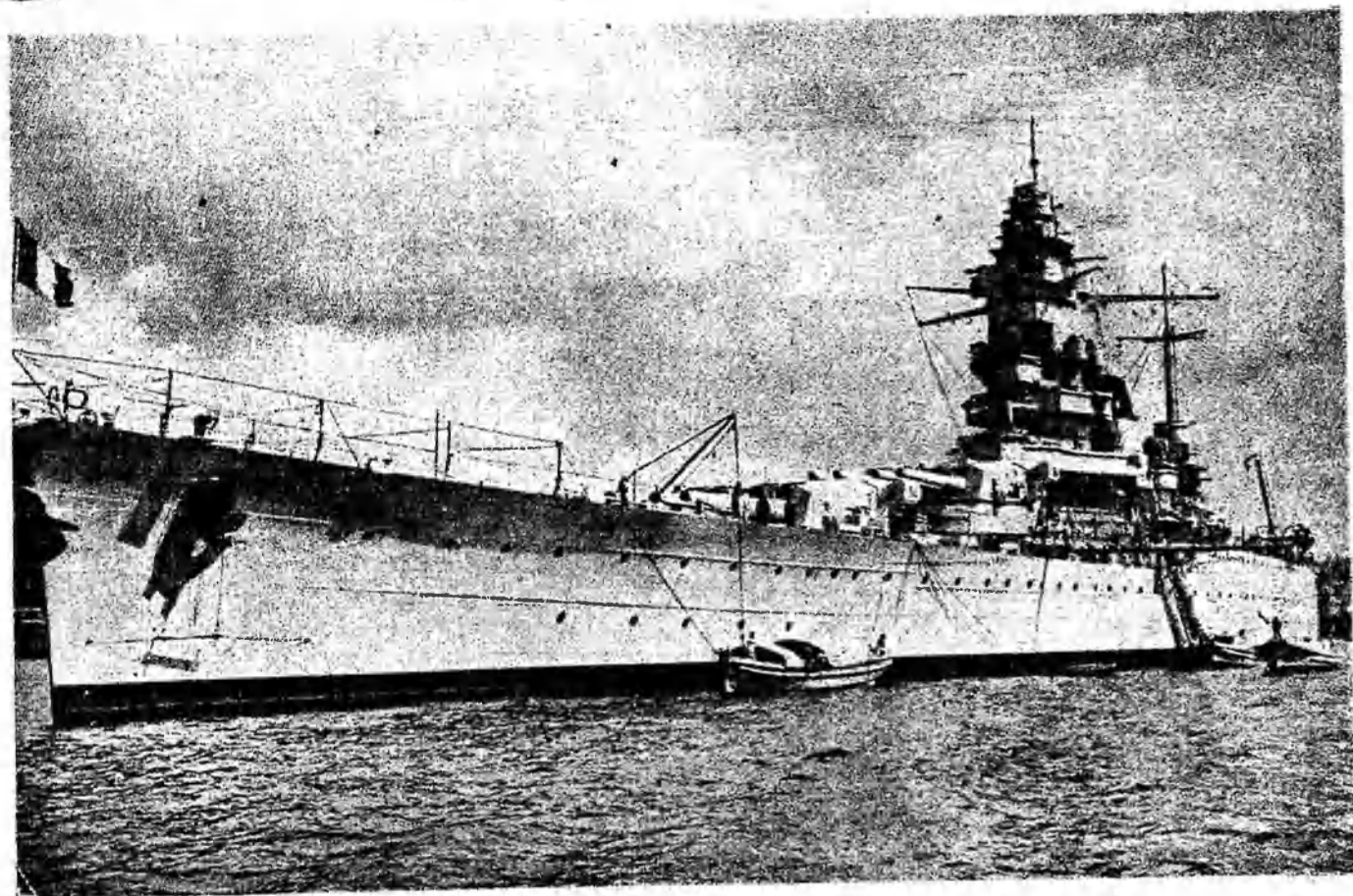
ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРЕКА ПРОСВЪТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година V.

Варна, 1 февруари 1939 год

Брой 106.

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



ФРАНЦУСКИЯТЪ ЛИНЕЕНЪ КОРАБЪ „ДЮНКЕРКЪ“.

Притежава следниѣ данни: Водонизмѣстване 26,000 тона, дължина 205, ширина 31.5 и газене 8 метра; скоростъ 30 мили (50 км.)
въоръжение: 8—330 мм., 16—130 мм., 12—100 мм. и 16—37 мм. орджия, 16 картечници, 6—550 мм. торпедни тръби и 4 водосамолета.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На Ив. Желѣзовъ, Шуменъ, относно назначението на картечниците на линейните кораби, кръстосвачитѣ и изстрѣбителитѣ.

Почти всички бойни кораби притежават картечници: линейните кораби и линейните кръстосвачи до 20 (японският линейен корабъ „Фузо“ дори 26); кръстосвачитѣ до 24; изстрѣбителитѣ до 8; самолетноносачитѣ до 35 (американският „Ranger“—50) броя картечници, разположени на различни мѣста по горната палуба.

Орикновено картечниците притежават калибъръ 20 м.м. и сж предназначени предимно за отбиване атакитѣ отъ неприятелскитѣ самолети.

Малкитѣ бойни кораби, действащи въ воднитѣ райони край неприятелскитѣ брѣгове, при удобни и целесъобразни случаи е възможно да използватъ своитѣ картечници за онищожение на малки плавателни сѣдове притежаващи тънки стени, а сжщо и за поражение на живи цели: хората по брѣга и обслугитѣ по палубата на вражескитѣ кораби.

На сжщия, относно назначението на флотиловодачитѣ. Флотиловодачитѣ сж голѣми изстрѣбители съ водоизмѣстване отъ 2000 до 3000 тона притежаващи следнитѣ данни: скоростъ отъ 36 до 45 мили (67 до 83 клм.); въоръжение: 8—120 мм.; или 6—138 мм.; или 5—150 мм. орждия и до 9 торпедни трѣби, като нѣкои могатъ да носятъ до 70 заградни мини (италианският „Карло Мирабело“ до 100); обслуга 180—220 души.

Самото имѣ име показва, че сж предназначени за водачи на флотилиитѣ изстрѣбители или голѣми торпедоносци.

Флотиловодачитѣ притежаватъ всички сѣоръжения и устройства за насочването и подвеждането на изстрѣбителитѣ къмъ мѣстото за произвеждане торпедна атака срещу неприятелскитѣ бойни кораби, като съ своята мощна артилерия протегиратъ изстрѣбителитѣ отъ насрещнитѣ атаки на противниковитѣ изстрѣбители, стремящи се да попрѣчатъ за заемане на удобна за торпеден изстрелъ позиция и отбиване торпедната атака.

На флотиловодача се намира командното мѣсто на командващия флотилията офицеръ и неговия щабъ, съ всички сѣрѣдства за командване и ръководство действията на флотилията изстрѣбители.

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 17 януари 1916 год. 8 австроунгарски водосамолета се появили надъ италианското пристанище Анкона и бомбардирани гарата, електрическата централа и казармитѣ.

Отъ противосамолетния огънь на италианската артилерия билъ засѣгнатъ водосамолетъ „L 59“, който кацналъ на вода, а двамата летци били спасени и пленени отъ единъ английски подводникъ.

— Известни сж твърде резултатнитѣ действия на нѣмския спомагателенъ кръстосвачъ „Мьове“ въ Атлантическия океанъ.

Презъ 1916 год. следъ завръщането си въ Родината „Мьове“ за втори пѣтъ се отправилъ за водене кръстосвачна война покрай западнитѣ брѣгове на Африка, гдето потопилъ множество английски търговски кораби, съ което нанесълъ чувствителни загуби на британския презморски подводъ на суфови материали и хранителни припаси.

„Мьове“ се снабдявалъ съ каменни вжглища въ открито море, отъ придружаващия го търговски корабъ „Гайеръ“, съ когото назначавалъ среща въ опредѣлени дни и мѣсто въ океана.

Така на 17 срещу 18 януари 1917 г., „Гайеръ“, следъ седемъ дневно кръстосване изъ мѣстото за срещата и очакване идването на „Мьове“, се срещналъ съ спомагат. кръстосвачъ.

Двата кораба застанали единъ до другъ и започнали прехвърлянето на вжглищата.

При усилената работа „Мьове“ на товарилъ 1700 тона гориво и продължилъ успѣшното водене на корсарската война.

— На 18 януари 1918 год., шестъ италиански водосамолета атакували австроунгарското пристанище Дураца. Бомбитѣ засѣгнали и повредили изстрѣбителъ „Балатонъ“. Убити били 1 офицеръ и 1 морякъ и ранени 3 души отъ обслугата.

— На 18 януари 1918 год. австроунгарския подводникъ „У Б 66“ билъ атакуванъ отъ неприятелски подводни кораби въ Егейско море и билъ потопенъ отъ взрива на нѣколко водни бомби.

— На 18.1.1916 год. английският подводникъ „Н—6“ при движението си къмъ нѣмскитѣ брѣгове засѣдналъ на плитковина до холандското крайбрежие. Едва на 23 януари германското морско командване узнало за злополуката и изпратило подводникъ „У—32“ съ задача, да унищожи засѣдналия подводникъ, обаче, билъ възпрепятстванъ отъ холандскитѣ бойни кораби и заставенъ да зачете холандския неутралитетъ.

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитѣ получени дарения:

1. Отъ Варненското пристанищно управление . . . 236 лв.
2. Василь Вълковъ, капит. лейт. о. з., Варна . . . 100 лв.
3. П. Василевъ, Сливенъ . . . 90 лв.
4. Никола Кулаксьзовъ . . . 50 лв.
5. Кооперация „Стомана“—Пловдивъ . . . 50 лв.
6. К. . . Горна Орѣховица . . . 40 лв.
7. Полковникъ о. з. Сирмановъ, София . . . 40 лв.
8. М. Балабански, Габрово . . . 40 лв.
9. А. Пенчевъ, В. Търново . . . 30 лв.
10. Панайотъ Митевъ, с. Бѣлево, Варненско . . . 30 лв.
11. Стойко Златарски, Червенъ Брѣгъ . . . 30 лв.
12. Райчо Райчевъ, стопанство „Тича“ с. Долень Чифликъ . . . 20 лв.
13. Л. Т. Икономовъ, Варна . . . 20 лв.
14. Влад. Кировъ, Провадия . . . 20 лв.
15. Здравко Д-ръ Поповъ, Варна . . . 20 лв.
16. П. М. Желѣзкова, с. Страхилово, Свищовско . . . 20 лв.
17. Първанъ П. Ивановъ—В. Търново . . . 20 лв.

(Следва).

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

Въ отговоръ на постѣпилитѣ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявилитѣ желание да се абониратъ, че вестникътъ се изпраща даромъ, по възможностъ на всички, които желаятъ да го получаватъ, безъ вноски за абонаментъ. Редакцията приема само дарения, които се отбелязватъ въ колоната „Поща“.

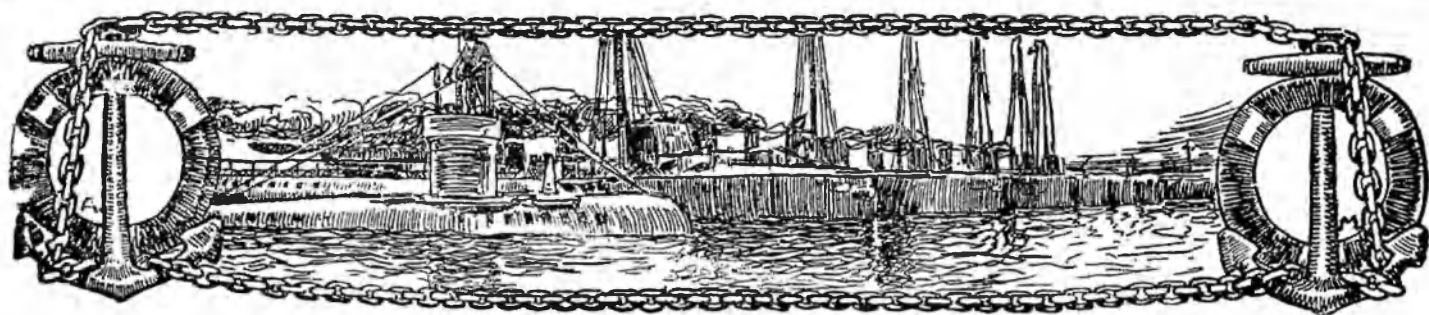
— Въ отговоръ на запитванията съобщаваме, волнитѣ пожертвувания за вестника да се изпращатъ по пощата съ пощенски записъ или въ гербови и пощенски марки.

Всички писма, снимки и помощи да се изпращатъ на адресъ:

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА.

Съобщава се на сътруднитѣ, че статиитѣ имѣ сж получени на време въ редакцията, обаче чакатъ редъ за помѣстване.

— Умоляватъ се ученицитѣ, които изявяватъ желание да получаватъ „Морски прегледъ“ да съобщаватъ домашнитѣ си адреси, а не тия до гимназитѣ, до гдето вестника не ще бжде изпращанъ.



РОЖДЕНИЯТЪ ДЕНЬ НА ВЪРХОВНИЯ ВОЖДЪ.

На 30 януари тържественният звън на църковните камбани по всички къщи на родната земя възвестиха за настъпването на един от най-святи дни за българския народ — рожденият ден на Негово Величество Царь Борисъ III — Царь на всички българи.

Въ този ден, сърдцата на българските синове потънаха въ избликъ на безкрайна обич към любимия Върховенъ Вождъ, а душите се възвисиха въ молитвено смирение къмъ

Небесниятъ Отецъ и дадоха изразъ на голъмата си благодарност за гдето е дарилъ родната земя съ единъ лю-

бимъ, достоенъ и мъдъръ Царь.

Въ тоя свѣтълъ празникъ, българскиятъ народъ съ чувство на



дълбоко умиление отпраща горещи молитви Богу да дарува желъзно здраве и дълголѣтие на Държавния глава, за

да може съ Своята чудна прозорливостъ да изкове съдбините на Отечеството и изведе държавния корабъ къмъ свѣтлото пристанище на благоденствието, всеобщия възходъ, напредъкъ и величие.

Въ тоя день, моряците отъ родния флотъ, проникнати отъ благородния примѣръ на своя любимъ Върховенъ Вождъ за служба на Родина дадоха изразъ на своята безгранична преданостъ и сплотеностъ около трона на българскиятъ Царь и Царския домъ

Въ тоя денъ народътъ задружно подчерта своето единение, силна обичъ и въправъ своя Върховенъ Повелителъ.

МОРСКА МИСЛЪ

ОСНОВНАТА ЗАДАЧА НА МОРСКАТА СИЛА ВЪ ДЪРЖАВАТА.

Тази задача включва осигуряване на собствените морски съобщения и прекъсване на неприятели.

Ако економическото благосъстояние и развитие на държавата въ мирно време до голяма степен зависи от развитието на морската търговия, то тая зависимост има безспорно твърдо голямо значение за всяка воюваща държава. Общото състояние на воюващата държава се характеризира съ увеличаване въ голяма степен разхода на всички сили, средства и енергия при непрекъснатото нгмаление на приходите имъ. Ето защо, естествено е, че животът въ държавата въ военно време изпитва голямо прогресивно разтящо напрежение, което не може да се издържи, ако държавата не попълва откънъ изчерпаните материални и технически средства за водене войната.

Въ това отношение Свѣтовната война даде редица примѣри. Така Германия въ първите месеци на войната завладѣ отъ Франция тѣзи области, които бѣха най-богати съ минерали и имаха най-много заводи за обработване металитѣ. Ясно бѣ, че ако Франция не би могла да получи по море отъ своята съюзница Англия и отъ официално не воюващата Америка недостигащите ѝ метали, то тя не би могла да попълни боевото снабдяване на своята армия.

До Свѣтовната война Германия доставяше голямо количество сурови материали отъ Русия и презморските страни. Освенъ това презъ войната, когато тя мобилизира 7 милионна армия, разхода на суровите материали се увеличи значително, а Съглашението съ помоща на своята морска сила изолира Германия и съюзниците ѝ отъ външния Свѣтъ. Могущия английски флотъ прекъсна морските съобщения на Германия. Този ударъ нанесенъ на последната отъ морската сила на враговете ѝ въ значителна степен предреди изхода на Свѣтовната война, средствата на Германия и съюзниците ѝ така необходими за поддържане и снабдяване грамадните въоръжени сили, бѣха изчерпани.

Както е известно, решителната победа не се увѣнча съ успѣхъ за Германия, защото тя бѣ лишена отъ външното снабдяване на необходимите сурови материали и хранителни припаси, поради което народа бѣ изложенъ на загиване отъ гладъ.

Презъ 1904—1905 год. въ Руско-

японската война, Япония победи, защото чрезъ флота си осигури подвоза на войски и ги поддържахъ съ припаси, оружие и материали. Ако русите бѣха изолирали съ своя флотъ стоварената на брѣга японска армия, последната би понесла сигурно поражение и победата би минала на руска страна.

Русия презъ Свѣтовната война имаше само два пътя за снабдяване по море: презъ Бѣло море и Мурманското крайбрежие и вториятъ, чрезъ Владивостокъ презъ Сибирь.

Въ Балтийско море бѣ силниятъ германски флотъ, а Черно море бѣ затворено и проливите се владѣха отъ противника—Турция. Ясно е, че ако Англия не бѣ съюзница на Русия, германскиятъ флотъ би прекъсналъ морските съобщения на Русия и тя не би могла да снабдява своята армия съ оръжия и бойни припаси.

Отъ тия исторически примѣри е ясно, че само морската въоръжена сила може да осигури своите и прекъсне неприятелските морски съобщения, защото тя може да действа срещу брѣговете на противника и контролира съобщенията по море.

Това значение на морската мощъ силно се подчертава за морски държави като Англия и Япония, защото всичките имъ съобщения съ външния Свѣтъ се извършватъ по море. Ясно е, че ако Англия се изолира по море, не ще бжде неспособна да се съпротивлява срещу враговете си.

Държава, която владѣе колонии или притежава земи, които се раздѣлятъ отъ море, лесно може да бжде откъсната отъ тѣхъ, и се лиши отъ подкрепата изразена въ бойци, припаси и сурови материали. Германските обширни владения въ Африка и Тихия океанъ, още презъ първата година на войната въ по-голямата си частъ бѣха заграбени, защото противника прекъсна морските съобщения между тѣхъ и Германия. По този начинъ морската сила е способна да нанесе въскога сериозни удари върху могъществото на противника, като го откъсне отъ морските съобщения и вънкашния Свѣтъ.

Освенъ това, морската мощъ оказва голяма помощъ и на сухопътната въоръжена сила, чрезъ защитата собствените брѣгове отъ неприятелски действия и десантъ.

Безъ помощта на собственъ морски и рѣченъ боенъ флотъ, способенъ да отблъсне неприятелския такъвъ, държавата е въ невъзможностъ да запази брѣговете си защото, невъзможно е да се държи по крайбрежието грамадна армия, която е много по-необходима за сухопътния фронтъ.

Когато военните действия на сушата се извършватъ въ мѣстности, допиращи се до морето, то въ този случай морската сила указва значителна непосредствена помощъ на своята армия.

Най-добритѣ способности за осигуряване фланга на собствената армия, допиращъ се на морския брѣгъ, е използването на морската сила за позволяване на неприятелската армия да обходи фланга и за противодействие на противниковия флотъ.

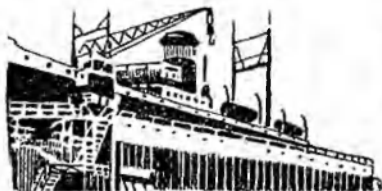
Морските превози въскога сж поизгодни отъ сухопътните по отношение масовитѣ пренасяния на войски и тежести.

Отъ тия накратко изложени данни се установява, че единствено морската сила е способна да осигури на държавата въ време на война морските съобщения съ външния Свѣтъ и да прекъсне същите на противника. Могъществото на всяка държава до голяма степен зависи изключително отъ запазване морските съобщения. Поради това, морската сила е способна да защити единъ отъ важните източници за военното могъщество на държавата и да нанесе съкрушителенъ ударъ на противника.

Чрезъ отбраната на собствените крайбрежия, осигуряване фланга и тила на своите войски действащи по сухопътните фронтове, и възможността за осигуряването и извършването на десантъ по неприятелските брѣгове, а най-важното, прекъсване на съществуващите вражески водни съобщения, морската сила на всяка държава се явява като една належаща необходимостъ, която въскога следва да се има предвидъ при установяване отбраната на страната.

Водима отъ тия съображения за значението на морската сила, всяка държава въ настояще време полага големи усилия за постройката на бойни кораби и създаване на необходимата морска сила за запазване своите интереси.

В. Кутевски.



МОРСКА ТЕХНИКА

КРАТКИ ДАННИ ОТНОСНО СЪОБЩИТЕЛНИТЕ СРЪДСТВА.

Съвременното широко развитие на техниката улесни твърде много, бързото, сигурно и точно установяване връзката, както между различните селища и части въ Съвета, така и между корабите на единъ военъ флотъ, действащъ въ открито море и далечъ отъ своята родина.

Днесъ ние се радваме на възможността, въпрѣки голѣмата отдалеченостъ за бързитъ разговори чрезъ телефона; наслаждаваме се на приятната музика, която се излъчва отъ разнитъ системи радиоапарати и научаваме всѣки день за станалитъ свѣтовни събития и произшествия.

Обаче, ако разгърнемъ страницитъ на миналото ще установимъ, че за да достигнатъ всевъзможнитъ съобщителни срѣдства това съвършенство, сж били необходими голѣми усилия и много десетки години.

Така, отъ историческитъ данни се узнава, че въ 1798 год., когато блокирания отъ англичанитъ въ Тулонъ французски флотъ успѣлъ да разкъса блокадата и излѣзе въ открито море, първитъ сведения, които командващиятъ английскитъ кораби адмиралъ Нелсонъ, получилъ едва осемъ седмици следъ излизането на французскитъ ескадри установили, че неприятелскитъ кораби били забелязани въ открито море, преди четири седмици. Тоя исторически примѣръ показва до колко бавни сж били съобщителнитъ срѣдства въ миналото.

Когато презъ януари 1805 год., французскитъ флотъ повторно разкъса английската блокада и напуша Тулонъ, двата британски фрегата, които открили излизането на корабите, вмѣсто да съобщатъ това възможно най-бързо, впуснали се въ ненуждно следене на французския флотъ въ продължение на 12 часа. Поради това ненавременно съобщение, адмиралъ Нелсонъ напразно кръстосвалъ съ своя флотъ въ продължение на 30 дни изъ Средиземно море да търси французскитъ кораби, презъ което време последнитъ се завърнали благополучно обратно въ Тулонъ.

Презъ мартъ 1805 год., Вилневъ излиза съ французкия флотъ още веднѣжъ въ открито море и бива проследенъ отъ английски кораби, но Нелсонъ получава донесението едва следъ петъ дни. По това време английскитъ ескадри не притежавали никакво друго срѣдство за връз-

ка помежду си, освенъ чрезъ изпращане на бързи вътроходни кораби — корвети.

Сюфренъ и Хугесъ сж играли на гоненица край брѣговетъ на Индия, а въ американската история е отбелязанъ следния интересенъ случай: Сражението при Ню-Орлеанъ е станало две седмици, следъ подписването на мира отъ съответнитъ правителства.

Свѣтлиннитъ сигнали, които и днесъ иматъ голѣмо значение въ морската служба, сж много добро срѣдство за съобщение, обаче само за близки разстояния.

Човѣчеството днесъ не би могло да съществува безъ електрическитъ срѣдства за съобщение, но знайно е, че първитъ отъ тѣхъ били предшествовани отъ редица оптически и други системи за влизане въ връзка, за които заслужава да се дадѣтъ кратки данни.

Семафорътъ.

Първото срѣдство за подобрене съобщенията било семафорътъ, изобретенъ отъ французина Шапе. Той за пръвъ пѣтъ билъ въведенъ въ употреба презъ 1792 год. включващъ се въ една брѣгова система. Станциитъ, които били разположени на разстояние отъ 9—18 клм. една отъ друга, предавали буква по буква. Скоростта на предаването била 1 буква въ минута, защото приемателната станция трѣбвало да повтаря всѣка приета буква. Най-дългата семафорна съобщителна линия била устроена между Парижъ и Тулонъ и притежавала дължина 470 мили (870 клм.) съ 120 междинни станции.

Тази система за съобщение бързо се разпространила въ Англия, Русия и Германия, а следъ това по цѣлия Съвѣтъ и просъществувала около 60 години, като непрекъснато се подобрявала съ помощта на различни международни кодекси и пр.

Телеграфътъ.

Като се изключатъ многобройнитъ спорове относно истинския изобретател на телеграфа и случайнитъ открития на които той се обосновавалъ за установяване даннитъ на изобретението, следва да бждатъ отбелязани имена на труженцитъ въ това дѣло, Волтъ и Франклинъ, които заедно съ Оерстедъ и Витстонъ дадоха материалъ на Морзе да усъвършенства и доде на човѣчеството

своята практически приложима телеграфна система.

Първиятъ морзовъ апаратъ билъ построенъ въ 1835 год. Въ началото, макаръ и усъвършенстванъ отъ Алфредъ Вайлъ, тоя апаратъ изпращалъ съответнитъ сигнали на предѣлното разстояние отъ 37 до 40 клм.

Съ подкрепата отъ държавата и следъ 12 годишна усиlena работа, билъ построенъ първиятъ електрически телеграфъ, който билъ осветенъ тържествено на 24 май 1844 г. въ Supreme court chamber, посрѣдствомъ който Морзе изпратилъ на своя съмишленикъ Вайлъ въ Балтиморе историческата телеграма: „What hath Good wrought“.

Въ това време историцитъ заявили, че телеграфътъ съставлява седмото чудо въ Съвета. Той стана така необходимъ въ нашия всѣкидневенъ животъ, щото сегашната ера не би могла да прецени голѣмото значение, което телеграфътъ е ималъ за човѣчеството.

Следъ това време телеграфътъ постепенно се усъвършенствувалъ. Първиятъ морзовъ приемникъ ималъ тежестъ 300, а този отъ 1860 год. само 3 либри.

Така сжщо и предавателътъ се движилъ бързо по пѣтя на своето подобрене и усъвършенствуване.

Единъ англичанинъ открилъ системата за двойното телеграфирване, при която система било възможно предаването на две телеграми едновременно, отъ двата края на една и сжща жица. Друга подобна двойна система открилъ и Стеарнъ отъ Бостонъ. Едисонъ, който положилъ усилия да усъвършенствува тия две системи, открилъ друга, четворна система.

Днесъ, една и сжща електрическа верига може да пропуска едновременно по-вече отъ десетъ телеграми, посрѣдствомъ промѣнливи електрически токове, отъ които всѣки притежава точно опредѣлена честота. Това усъвършенствуване разбира се, изисква наличието на телеграфни линии, притежаващи много по-добри качества отъ нѣкогашната желѣзна телеграфна жица.

Съ малки приспособления, отъ двата края на една телефонна линия, могатъ да се изпратятъ едновременно, безъ да си взаимно прѣчатъ и телеграма и телефонограма.

(Следва края)

П. Миларовъ



БЕЦФ-МОСКА ИСТОРИЯ

ПОСТАВЯНЕ НА МИННИ ЗАГРАЖДЕНИЯ ОТЪ КАТЕРИ ПРЕЗЪ СВЪТОВНАТА ВОЙНА.

Наредъ съ поставянето на минни заграждения презъ Съвтовната война отъ нарочно стъкменитѣ надводни и подводни минни заградители и голѣми кораби, известни сж многобройнитѣ минопоставяния и съ малки катери.

Историческитѣ данни установаватъ, че успѣшното поставяне на миннитѣ заграждения отъ катеритѣ било извършено: отъ германскитѣ презъ 1915 и 1916 г. въ Балтийско море, въ Рижския заливъ; отъ рускитѣ такива презъ 1916 и 1917 год. по крайбрежието въ Балтийско море, за защита фланга на действащитѣ на сухопътния фронтъ войски и въ Черно море, предъ устието на Босфора; отъ английскитѣ бързоходни катери край фландърското крайбрежие срещу германскитѣ подводници и, отъ италианскитѣ торпедни катери отъ вида на „MAS“, въ водния районъ край далматинското крайбрежие и предъ упорнитѣ мѣста (базитѣ) на австроунгарския флотъ въ Адриатическо море.

Поставянето на минни загради отъ рускитѣ катери. За да се възпрепятствува на излизането за действия въ Черно море на германотурскитѣ бойни кораби „Гьобенъ“ и „Бреслау“, рускитѣ черноморски флотъ, начиная отъ 1914 год. предприелъ поставянето на редица минни загради въ устието на Босфора, гдето до 1917 год. били поставени общо 1,200 заградни мини, поради което изходътъ на пролива билъ задръстенъ и корабоплаването съ Зонгулдакъ напълно прекъснато.

Рускитѣ катери взели участие въ поставянето на тия активни минни заграждения едва презъ 1917 год., когато се наложило сжществуващитѣ такива да се усилятъ и попълнятъ съ нови мини най-вече въ непосредствена близостъ на брѣга и въ плавателния пътъ въ самото гърло на пролива, за което било необходимо да се използватъ кораби съ твърде малко газене и съ възможностъ за безопасно преминаване презъ миннитѣ полета.

На 17 май 1917 г. вечерта, предъ Босфора се появилъ отрядъ руски бойни кораби въ съставъ: лин. корабъ „Свободная Русия“; кръстосвачътъ „Паметъ Меркури“ съ натоварени на него 4 катера съ малка и 1 такъв съ голѣма скоростъ; торпедоносцитѣ „Гневний“ и „Пронзи-

телний“, натоварени съ по 120 заградни мини.

На 30 мили отъ Босфора катеритѣ били спуснати на вода и на тѣхъ били натоварени отъ торпедоносца „Пронзителний“ по 30 мини. При тежаващиятъ голѣма скоростъ катеръ взелъ останалитѣ четири на влѣкало и използвайки тѣхното малко газене, ги повелъ презъ миннитѣ заграждения къмъ устието на Босфора. Времето благоприятствало за минопоставянето.

Къмъ 24 часа катеритѣ навлѣзли въ протока и освободени отъ влѣкалото се развърнали въ строй фронта, като започнали едновременно поставяне на минитѣ на разстояние 200—400 метра отъ брѣга.

До 5 часа на 18 май катеритѣ благополучно завършили своята задача и се завърнали къмъ кръстосвача.

На 18 май вечерта, катеритѣ отново натоварили отъ торпедоносца „Гневний“ по 30 мини и се насочили къмъ Босфора, обаче били открити и атакувани отъ турскитѣ водосамолети, поради което се принудили да преустановятъ своето действие и се завърнатъ обратно къмъ отряда.

На 24 срещу 25 и на 25/26 май с. г. сжщитѣ торпедоносци и катери наново се появили предъ Босфора и продължили поставянето на минното заграждане въ пролива.

Следъ като натоварили по 30 мини отъ торпедоносецъ „Пронзителний“, катеритѣ незабелязано се промъкнали въ пролива и движейки се въ строй фронта, до 2 часа на 25 май благополучно завършили поставянето на минното заграждане.

На следующата нощъ 25/26 май, катеритѣ отново били спуснати на вода и натоварени съ мини, повторно се насочили къмъ Босфора. Времето и морето били благоприятни за изпълнение на задачата; нощта била звездна, а морето почти спокойно. Обаче, къмъ 0 часа и 22 м. произлъзла злополука: При хвърлянето на мината стъ единъ катеръ, последната неочаквано се взривала, при което били убити командирътъ на катера и 4 души моряци, а кърмовата частъ била съвършено разрушена. Непосредствено следъ първия взривъ последвалъ и втори. Катерътъ потъналъ, като обслугата му била спасена отъ другитѣ катери. Отъ взрива се разрушилъ и потъналъ

съседния катеръ. Взривоветѣ били чути отъ брѣга и по катеритѣ се насочили лжчитѣ на крайбрежнитѣ прожектори, обаче останалитѣ два катера успѣли да се оттеглятъ благополучно и се завърнали невредими къмъ отряда кораби.

Въпреки тая злополука, поставянето на минни заграждения въ пролива чрезъ използване на катеритѣ продължило на 18 юни и 20 юли 1917 год.

На 17 и 18 юни двата торпедоносца „Пилъ“ и „Щастливий“, имавши на влѣкало по 2 катера се отпавили къмъ Босфора. Въ близостъ на последния, катеритѣ отдали влѣкалата и съ собственъ ходъ проникнали въ самия проливъ, гдето поставили 40 мини.

На 20 юли с. г. два миночистача отъ вида на „Енпидифоръ“ съ 4 моторни катера, поставили заграждане отъ 40 мини въ источния районъ на Босфора.

Така сжщо и презъ нощта на 17 юни 1917 г. 4 бързоходни катера приближили на влѣкало до Зонгулдакъ и съ собственъ ходъ поставили 40 мини на 200 метра отъ входа на пристанището.

Общо, рускитѣ катери въ Черно море поставили въ неприятелски води 480 заградни мини, отъ които предъ Зонгулдакъ 40.

За подновяване поставенитѣ презъ 1914 и 1915 год. минни заграждения въ Балтийско море, било сжщо така необходимо наличието на кораби съ газене отъ 1'8 до 2'1 метра, за каквито били използвани изключително моторни катери съ водоизмѣстване до 50 тона, побиращи по 40 заградни мини.

Действащи въ отряди отъ по 4 моторни катера, презъ 1916 год. въ Балтийско море били поставени допълнителни минни заграждения както следва: отъ априлъ до октомври въ протока Ирбенскъ 1572 мини, най-вече въ воднитѣ райони промио-чистени веднѣж отъ нѣмскитѣ миночистачи; въ централното минно заграждане въ Финския заливъ—520 мини; при Оландскафъ, за отбрана на финландскитѣ шхери, 100 мини и презъ октомври за защитата на Липвикъ—136 заградни мини.

Общо, презъ 1916 год. моторнитѣ катери извършили 33 похода и поставили всичко 2,328 мини.

Отъ май до октомври 1917 год.

моторните катери подновили своята дейност, като поставили: въ пролива Ирбенскъ 281, въ централното минно заграждане—230, за отбрана подстъпите къмъ Ревель—195, около Моонзундските острови 160 и въ шхерите въ района на Або-Оландъ 113 мини.

Всичко презъ 1917 год. били извършени 10 похода въ които били поставени общо 979 мини.

За двете, 1916 и 1917 год., две групи отъ по 4, всичко 8 моторни катера извършили 43 похода и поставили 3307 заградни мини. Благодарение на своето малко газене, катерите имали възможността да се движатъ свободно и безопасно надъ съществуващите минни полета, което се счита за главно тяхно преимущество.

Поставяне минни загради отъ германските катери въ Рижкия заливъ. Въ 1915 и 1916 год., презъ време бойните действия на германския флотъ въ Рижкия заливъ, нѣмските моторни катери извършили нѣколко похода въ които поставили ограниченъ брой заградни мини въ дадения районъ.

Първоначално били използвани катери съ водоизмѣстване по 9 тона, а въ послѣствие и такива отъ 19 тона съ скоростъ 10 мили и газене 1 метъръ. Поради своето малко газене катерите безпрепятствено се движали надъ минните заграждения, като поставили мини въ района гдето обичайно кръстосвалъ линейния корабъ „Слава“ и въ водите на пролива Ирбенскъ, въ които действували руските миночистачни кораби.

Катерите действували изключително нощно време. Презъ 1916 год. на тяхъ били поставени шумозаглушители.

До мѣстото на своето действие, моторните катери били превозвани на нарочните кораби—майки, за каквито били стѣкмени корабите „Индианола“ и „Инкола“.

Тия кораби притежавали необходимите съоръжения за вдигане и носене на палубата до 6 моторни

катера отъ вида „F“ имащи водоизмѣстване 18—19 тона.

Английскиятъ флотъ използвалъ за поставяне на минни заграждения катерите отъ вида на „ML“, притежаващи водоизмѣстване 37 тона, скоростъ 19 мили и приспособления за носене по 3 заградни мини.

Освенъ това били сжщо използвани и бързоходните моторни катери „СМВ“ съ водоизмѣстване 25, 10 и 5 тона, притежаващи скоростъ отъ 25 до 40 мили и носящи отъ една до четири мини за заграждане. Последните катери били предназначени за поставяне мини изключително срещу подводници. Тия мини имали малки размери и притежавали диаметъръ 533 и височина 813 м.м.

Италианците широко използвали своите торпедни катери отъ вида „MAS“ за незабелязаното поставяне минни гнѣзда въ самите входове на австроунгарските пристанища въ Адриатическо море.

Всѣки торпеденъ катеръ, вмѣсто двата си торпедни апарата е носилъ на палубата си 4 заградни мини.

Главната стоянка на торпедните катери била въ пристанищата Венеция и Бриндизи.

До неприятелските брѣгове катерите били влачени на влѣкало отъ торпедоносци. Близко до мѣстата за поставяне на мините, влѣкалата се отдавали и катерите се приближавали съ собственъ ходъ, посредствомъ движението на моторите, а на нѣколко мили отъ австрийските пристанища, канали и заливи — чрезъ своите електромотори. По тоя начинъ приближаването на катерите било безшумно. Електромоторите осигурявали движението на торпедните катери въ продължение на 4 часа съ малка скоростъ.

Катерите поставили минни гнѣзда предъ Дурацо, Санъ-Джовани-ди-Медуа; въ входовете на каналите Леме и Фазана; край носовите Пенета и Кристо.

На минното гнѣздо, поставено въ канала Фазана се натъкналъ и взривалъ австрийскиятъ подводникъ „У—5“.

—Въ края на 1915 год. корабостроителницата въ Вилхемсхафенъ преустроила пленения английски търговски корабъ „Пунго“ за спомагателенъ германски кръстосвачъ.

Последниятъ, въоръженъ съ четири 150 мм. и едно 105 мм. орджия, две 500 мм. торпедни тръби и 500 заградни мини, стѣкменъ и запасенъ съ всичко необходимо за продължително плаване по далечните свѣтовни океани, получилъ името „Мьове“ и на 29 декември 1915 г. вечерята, подъ командването на Кап. лейтенантъ Графъ Дона Шлодиенъ,

напусналъ нѣмските води и се отправилъ за изпълнение на възложените му задачи като миненъ заградителъ и спомагателенъ кръстосвачъ за водене корсарска война.

Движейки се покрай брѣговете на Норвегия, заобикаляйки северно отъ Оркнейските острови, „Мьове“ достигналъ водния районъ около северната частъ на Шотландия, гдето на 1 и 2 януари 1916 г. поставилъ 11 отдѣлни минни загради съ общо 252 мини, съ което изпълнилъ благополучно своята първа задача: да минира оживените водни пъти-

Отъ така накратко изложените исторически примѣри презъ Свѣтовната война се установява, че и въ бъдещите войни моторните катери ще бждатъ широко използвани за поставянето на мини въ плитките води противниковите брѣгове и за подновяване и усиление съществуващите вече минни заграждения.

Главното преимущество на катерите е малкото имъ газене, отъ 0.8 до 1.5 метра, поради което те иматъ възможността да се движатъ безпрепятствено презъ самите минни заграждения.

Малките размери, голѣмата скоростъ и безшумното движение (на италианските и германски катери) се считатъ сжщо за положителни качества, позволяващи бързото, незабелязано и изненадано поставяне на минните заграждения непосредствено до неприятелските брѣгове и въ входовете на противниковите упорни мѣста и пристанища.

За отрицателни свойства на катерите при миннозаградните действия се считатъ: трудността имъ за определяне точното мѣсто на минопоставянето и посочването къмъ него, поради което те се нуждаятъ отъ подвеждането и напръзването на други кораби; ограничената възможностъ за носене на мини, следствие което въ повечето случаи катерите ще бждатъ използвани за поставянето на отдѣлни минни гнѣзда; зависимостъ на действието имъ отъ състоянието на морето. При вълнение по-голѣмо отъ 5 бала, поставянето на мини е значително затруднено.

Поради малкия районъ на действие, необходимо е катерите да бждатъ влачени до неприятелските води отъ други кораби (руските катери до Босфора; италианските до австрийските брѣгове въ Адриатическо море) или бждатъ пренасяни на други кораби, какъвто е случая съ германските катери въ Балтийско море презъ Свѣтовната война.

Ща около северните брѣгове на Англия.

Въ времето на поставяне минните загради отъ 1 до 3 януари 1916 г. край брѣговете на Англия бушувала твърде силна буря, която надигнала грамадно вълнение. Страничното клатене на нѣмския кръстосвачъ достигнало до 20°, обаче, въпреки крайно неблагоприятното обстоятелство за поставяне на мини, „Мьове“ на 3 януари благополучно се отправилъ на западъ къмъ Бискайския заливъ.

МОРСКИ РИБОЛОВЪ

РИБОЛОВЪ СЪ ГРИБЪ.

Грибътъ е подвиженъ риболовенъ уредъ, съставенъ отъ торба и две крила. Торбата е по срѣдата, въ дъното, а крилата—отъ дветѣ ѝ страни, като продължение и преградни стени.

Торбата е устроена така, че при теглене да не се кжса. При това, мрежата въ частта до нея е по-ситноока.

Въ своя горенъ край крилата сж снабдени съ гжби, поставени по три на колачъ (двуръченъ разтегъ) и съ оловни тежести въ долната частъ — по една на два и половина колачи. Тежеститѣ, като потъватъ, помагатъ грибътъ да се влачи по морското (или рѣчното) дъно и въ сжщото време го изопватъ. Така той представлява джговидна стена. Както въ горния, така и въ долния завършекъ на мрежата, прокарани сж вжжета, наречени яки. Горния край, дето сж гжбитѣ, е подсиленъ съ сардона—ивица здрава мрежа.

Всѣко крило завършва съ напружено дърво — равдосъ (пръчка), служещо за вързване на чимитѣ (тегличитѣ)—нарочни вжжета, съ които те изтегля гриба, чието изразително българско име буди радостъ: той се влачи по дъното и наистина гребе и обира намиращата се тамъ и срѣщната по пжтия му риба.

Дължината на цѣлия грибъ се движи отъ 60 до 500 колачи, аъ зависимость отъ вида на работата и мѣстото на риболовенето. Така за примѣръ, при ловене на кефали въ рѣкитѣ, съобразно малкото пространство, употребяватъ грибове съ най-малкъ размеръ. А когато се лови пжтуваща риба — паламудъ, скумрия, сафридъ и др.—се прилага голѣмъ грибъ, за да може да се обгърне по-голѣмо пространство и да се засѣгнатъ по-голѣми дълбини, особено, когато рибата нахлува въ долнитѣ водни пластове, да търси повече топлина. Вжжетата за теглене (тегличи)—чими, валове—сж приблизително два пжти по-дълги отъ самия грибъ.

Понеже заградената съ гриба кефалова риба прескача мрежата, напоследъкъ е направено едно нововъвеждане—дѣло на варненски рибаръ—като се издигатъ прѣчки надъ водната повърхность като продължение на мрежитѣ — при бѣгство, рибата се удря и остава въ гриба.

При участието на четири до два-

надесетъ души, пристѣпва се къмъ пускане на гриба, който е поставенъ въ лодка, подреденъ по особенъ начинъ, та образува истифъ (купчина).

При отблъскване на лодката се отдава (отпуца) единиятъ край на вжжето, нареченъ учи, следъ което ведно съ отдалечаването на лодката отъ брѣга, става постепенно спущане на останалата частъ отъ вжжето, последвано отъ самата мрежа.

Така, лодката описва единъ полукръгъ, като се прибира на нѣкоя точка отъ брѣга, предварително опредѣлена.

Изтеглянето на гриба става съ вжжета, прикрепени на околкръстни пояси. Рибаритѣ се движатъ ритмично, крачейки заднишкомъ, като често подхващатъ по-предна частъ отъ вжжето. Щомъ се достигне до тегленето на мрежата, на нѣколко крачки въ водата влизатъ двама души, обути въ високи ботуши (местове). Тѣ настѣпватъ долната яка, за да попрѣчатъ повдигането на мрежата и пропускане уловената риба. По такъвъ начинъ се идва по торбата, съ чието изтегляне завършва лова.

Усилено се работи съ грибове презъ есенята и пролѣттята, когато има странствуваща риба и се разчита на богата ловитба.

Презъ останалото време на годината се работи почти само съ малки грибчета, защото голѣмитѣ немогатъ да посрѣщнатъ направенитѣ по тѣхъ разходи.

Цѣлото грибово съоръжение струва отъ десетъ до сто и двадесетъ хиляди лева.

Най-голѣмото количество риба, което може да се улови при едно изтегляне на гриба достига нѣколко хиляди двойки паламуди и до четири петъ хиляди килограми друга риба.

Дължноститѣ сж однородни, освенъ на ржководещия ловитбата, комуто е повѣрено имуществото.

Отъ чистия приходъ половината взима собственика на гриба, а останалата частъ се разпредѣля по равно, като ржководещиятъ взима двоенъ дѣлъ.

Трѣбва да се познаватъ добре мѣстата, да се владѣе кърпенето на гриба (мереметъ) и сполучливото му хвърляне.

Най-много грибове презъ пролѣттята по Черноморието ни сж съсрѣдоточени предъ Пода—Бургаско, областта предъ село Приморско (предъ блатото Стомопло—Устична)

и рѣка Камчия, а есенно време — предъ устието на Царева рѣка, Созополския заливъ и залива между Свети Николския и Атийския носове.

При хвърлянето на гриба се съобразяватъ съ движението на рибата, за да бжде посрѣщната, но повечето пжти се работи „на слуга“...

Риболовцитѣ съ грибъ сж неотлъчно загледани къмъ благодатнитѣ води.

Тѣ очакватъ златната рибка на своето щастие.

Свѣтлината на тиха радостъ грѣе по обгорѣлитѣ имъ лица.

Мишцитѣ съ неизтощима мощъ се напругатъ, а сърдцата трептятъ въ съзвучие съ огромното сърдце на морето...

Крумъ Кънчевъ.

РИБОЛОВНИ КОРАБИ ЗА ПРЕНОСЪ НА ЖИВА РИБА.

Въ последно време Хамбургското риболовно сдружение е присъстранило кораба „Земперъ“, който билъ пригоденъ за носене уловената риба жива, въ нарочни обширни басейни съ необходимитѣ съоръжения за пречистване водата, прехраната и подържане живесте на рибата, до нѣмскитѣ пристанища гдето да бжде доставена въ съвършенно прѣсенъ видъ за консумация отъ населението.

Известно е, че въ миналото Германия е внесала годишно жива риба до 159,300 кг. на стойность 24 милиона марки (около 80 милиона лева).

Корабътъ, който получилъ новото име „Спонгия“ е отплувалъ вече за ловидбата на риба въ водитѣ около западна Индия и Срѣдиземно море, отъ гдето следъ завръщането си, ще донесе прѣсна, плуваща въ неговитѣ басейни риба.

— Новиятъ германски риболовенъ корабъ—фабрика „Викингеръ“ се отправилъ отъ Хамбургъ за ловидба на китове въ южнитѣ морета. Корабътъ притежава ново устройство за стопяване на китовата масъ и преработване остатѣцитѣ отъ убититѣ китове. Огрсмнитѣ сждове за стопяване месото на китовѣтъ, сж устроени и се отопляватъ посрѣдствомъ пара и топла вода, при което се постига чистота въ работата. Остатѣцитѣ се преработватъ отъ нарочнитѣ машини и пресуватъ въ видъ на особени „брикети“.



МОРСКИ ВЕСТИ

ХУДОЖЕСТВЕНА ИЗЛОЖБА „НАШЕТО ЧЕРНО МОРЕ“.

Отъ 15 януари до 2 февруари н. г. нашиятъ добре известенъ художникъ — маринистъ г. Александъръ Мутафовъ устрои въ София, галерията Аксаковъ, своята голѣма художествена изложба отъ творби за нашето Черно море.

Изложбата е съставена изключително отъ картини, изобразяващи изумително вѣрно нашето хубаво родно море и китинтъ му крайбрѣжия.

Съ вещината на отличенъ майсторъ, вдъхновенъ отъ чудната симфония на морето, живописеца А. Мутафовъ съ твърде вѣрна яснота излага омайнитѣ образи на водната многолика стихия.

Всѣки, който обича родното море и желае да се налюбува, макаръ и далечъ, отъ неговото обаяние и красоти, трѣбва да посети тая наистина единствена по рода си художествена изложба.

Желателно е времето за изложбата да се продължи, за да се даде възможностъ на по вече любители на морето да я посетятъ.

ПЪРВИЯТЪ НѢМСКИ САМОЛЕТОНОСАЧЪ.

На 8 декември м. г. при особена тържественостъ и въ присѣствието на Фюрера бѣ спуснатъ на вода отъ корабостроителницата въ Килъ, новиятъ германски самолетоносачъ, който получи името „Графъ Цеппелинъ“.

Самолетоносачътъ представлява съвършено новъ типъ корабъ, построенъ за пръвъ пътъ въ Германия.

Притежава водоизмѣстване 19,000 тона и ще развива скоростъ 32 мили (59 км.). Простиратата се надъ цѣлия корабъ палуба за излитане и кацане на самолетитѣ има дължина 250 и широчина 27 метра.

За защита отъ въздушнитѣ атаки на неприятелскитѣ самолети „Графъ Цеппелинъ“ притежава силна противосамолетна (зенитна) артилерия, състояща се отъ десетъ 105 м.м. и двадесетъ 37 м.м. орждия.

Втори самолетоносачъ отъ сѣщия видъ се намира въ усиленъ строежъ въ корабостроителницата „Германия“ — Килъ.

— Ромжния е закупила отъ корабоплавателното сдружение „Изверъ“ въ Килъ корабътъ „Навалъ“, който билъ кръстенъ съ новото име „Сандру“. Корабътъ притежава водоизмѣстване 547 бр. р. тона и е пристигналъ вече въ Кюстенджа.

НОВЪ ВИДЪ ТОРПЕДО.

Напоследъкъ, въ съответнитѣ изпитателни устройства на нѣкои голѣми морски държави се извършватъ усиленни опити за усъвършенстване и осигуряване непременното попадане на торпедото въ целта. Новиятъ видъ торпедо притежава необходимитѣ приспособления, чрезъ които, следъ изстрелването му отъ кораба, само се насочва срещу неприятелскитѣ такъвъ.

Нововъведението въ това торпедо е че автоматичното му насочване къмъ целта по която е изстреляно, не ще се извършва на основание принципа на електромагнетизма, както това е въ досегашнитѣ видове самонасочващи се торпеда, а на основание закона за разпространение звуковетѣ въ водата.

На новото торпедо ще бжде поставенъ предавателъ на звукови вълни, който ще бжде приведенъ въ действие въ близостъ на целта.

При срещане на твърда маса, каквато представляватъ корабнитѣ стени, звуковитѣ вълни ще се ударятъ и отразени ще бждатъ обратно възприети отъ мембранитѣ, поставени въ съответнитѣ мѣста по тѣлото на торпедото. Отъ която посока ще бждатъ възприети отразенитѣ звукови вълни, на тамъ ще се насочва и торпедото.

Естествено, че това съставлява въ общъ видъ основата върху която се извършватъ всевъзможнитѣ изпитания. До колко това ново торпедо ще бжде приложимо и безопасно за кораба, отъ който е изстреляно, ще покаже бждещето.

— Инспекторътъ на ромжнското спасително сдружение „Salvamar“ престоаялъ продължително време въ Нордернай, за специализиране относно методитѣ и действително на нѣмската служба за даване помощъ и спасяване обслугата на бедстващитѣ кораби.

Съ оставената му на разположение спасителна лодка „Бременъ“ инспектора извършилъ редица плавания и се запозналъ обстойно съ самата сѣщностъ на работата.

Посещението му е въ връзка съ снабдяване на ромжнското спасително сдружение съ нѣколко спасителни лодки, които ще бждатъ построени по германски образецъ въ нѣмскитѣ корабостроителници.

**Държава безъ море
Къща безъ прозорецъ**

ИЗГАРЯНЕТО НА МОТОРНИЯ КОРАБЪ „СТОКХОЛМЪ“.

Намиращиятъ се въ строежъ при италианската корабостроителница „Монфалконе“ въ Триестъ шведски презокеански моторенъ корабъ „Стокхолмъ“ съ водоизмѣстване 28,000 бр. р. тона, непосредствено преди своето завършване станалъ жертва на стихиенъ пожаръ. Последниятъ избухналъ привечеръ следъ преустановяване работата отъ работниците. Оставенитѣ пазачи забелязали на време избухването на пламъцитѣ обаче, въпрѣки навременното противодействие на дежурната пожарна команда и тия отъ Гьорцъ, Удине и Триестъ, пожарътъ не можалъ да бжде потушенъ и корабътъ изгорѣлъ до основи. Загубитѣ се изчисляватъ на много милиони лирети.

Постройката на кораба ще бжде започната изцѣло отново.

Причинитѣ за пожара още не сж установени.

— Спуснатъ е на вода строящиятъ се въ корабостроителницата „Нептунъ“ — Рошкъ турски товаренъ корабъ „Кадесъ“ притежаващъ водоизмѣстване 3,100 бр. р. тона и принадлежащъ на сдружението Денизбакъ въ Истамбулъ.

Това е третиятъ турски корабъ построенъ отъ корабостроителницата „Нептунъ“. Другъ турски корабъ се намира въ усиленъ строежъ при сѣщата корабостроителница и ще бжде спуснатъ на вода следъ нѣколко седмици.

— Корабостроителницата „Нептунъ“ въ Рошкъ — Германия е завършила постройката на турския търговски корабъ „Тирханъ“ за сдружението на Денизбакъ-Денизиолари въ Истамбулъ. Корабътъ притежава водоизмѣстване 3,000 бр. р. тона.

На сѣщата корабостроителница е възложена постройката на нови два подобни кораба за Денизбанкъ.

— Построениятъ въ 1937 год. моторенъ корабъ „Сафия“, който обслужаваше германското търговско корабно съобщение съ Леванта и посещаваше и българскитѣ пристанища е продаденъ на Португало-Олденбургското корабоплавателно дружество, и следъ необходимитѣ преустройства ще бжде предназначенъ за превозване на плодове отъ Канарскитѣ острови за Европа.

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТЪ

МОРЯШКА ПЪСЕНЬ.

Съ вѣра въ свѣтлата борба
За Родина и за народъ...
Въ преломъ съ жестока сѣдба,
Ний крачимъ твърдо къмъ възходъ!...
Всрѣдъ бури, грѣмъ—изъ морска ширъ
Летиме вихрено напредъ...
Морето намъ е свѣтъ кумиръ,
Въ гигантския ни смѣлъ полетъ...

Творци на свѣтлата зора,
Моряци, върни въ своя пѣтъ...
Заклети въ смѣлата борба,
Ний крачимъ твърдо къмъ възходъ!

Заклети въ Родина и Царь
Въ дългѣтъ що днеска ни зове,
Съ сърдце изгарящо въвъ жаръ...
Летиме... твойтъ синове!...
Летиме и не плащатъ намъ
Вълни, ни бури въ тъмна нощъ...
Морето милъ е, свидень храмъ,
До сетни часъ и сетна мощъ!...

Л. М. Щеревъ у-къ VII кл.—Варна.

ДЕЙСТВИЕ НА ВЗРИВОВЕТЪ И СЪВРЕМЕННИ ПРИНЦИПИ ЗА КОРАБНАТА ПОДВОДНА ЗАЩИТА.

(Продължение отъ брой 105)

1. Действие на кжсоветъ отъ стенитѣ на кораба при подводнитѣ взривове.

Външната обшивка на кораба, намираща се най-близо до мѣстото на взрива се разкъсва и кжсоветъ, подъ действието на газоветѣ съ голѣма първоначална скорост полита въ навътре въ кораба. Енергията и пробивната способност на тия части зависи отъ тѣхната маса и отъ квадрата на тѣхната първоначална скорост. Колкото по трошливи и тежки сж построени външната обшивка и нейнитѣ скрепления, толкова и по-голема опасностъ представляватъ тѣ поради откъсването на тежки части, проникващи навътре въ корпуса съ силата на снаряди.

На основание практическия опитъ, действието на тия кжсове представлява твърде сериозна опасностъ. Така напр., при попадане на торпедо въ германския линейенъ кръстосвачъ „Зайдлицъ“ презъ време голѣмата морска битка при Скагеракъ презъ 1916 год., отъ външната обшивка на кръстосвача се откъснали кжсове съ тежина до 70 кгр., които съ принадлежащитѣ къмъ тѣхъ части отъ ребрата и надлъжнитѣ скрепления били изхвърлени навътре въ кораба съ такава сила, щото пробили нѣколко непроницаеми прегради съ дебелина 40 мм.

4. Подводната защита противъ самолетнитѣ бомби и корабни снаряди.

Срещу действието на взривове отъ самолетнитѣ бомби въ близостъ до външната корабна обшивка, защитата принципиално е такава, както и при взривоветѣ отъ торпедата и мини. За случая трѣбва да се счита

още и съ много силното действие на летящитѣ кжсове.

При непосредственъ ударъ отъ корабенъ снарядъ върху външната обшивка, последната ще бжде пробита съ последващъ взривъ, като противоминния защитенъ поясъ ще даде достатъчна защита на вътрешнитѣ корабни части.

Въ случая трѣбва да се счита сжщо и съ голѣми поражения и разрушения на външната обшивка

При взривъ на голѣми самолетни бомби, съдържащи несравнено по-големо количество взривни вещества (800—1000 кгр.), взривътъ ще бжде твърде голѣмъ и защитата противъ него трудно ще устои. Такива попадания обаче, могатъ да се явятъ само въ изключителни случаи. Предимно, бомбитѣ падатъ далечъ отъ кораба, въ който случай ще се получатъ разрушения само на външната корабна обшивка, като вътрешнитѣ корабни части не ще иматъ голѣми поражения и дълбоки разрушения.

Характерното действие на взривъ, намиращъ се на известно разстояние отъ външната обшивка на кораба се състои въ неговото намаляване, въ зависимостъ отъ дълбочината и разстоянието отъ центъра на взрива.

При голѣмо разстояние на центъра на взрива отъ външната обшивка ще се яви, не непосредственъ ударъ на газоветѣ, но по-скоро хидравлическо предаване енергията на взрива чрезъ междинния слой вода.

Обикновено, при действието на голѣми взривни маси произлизащи отъ подводни взривове, трѣбва да

се счита съ изгнѣнки и тежъ въ външната обшивка.

5. Срѣдства за противоминната и противоторпедната защита.

Отъ характера на торпедния взривъ могатъ да се извлѣкатъ следнитѣ заключения за устройството на подводната защита.

а. По причина голѣмото увеличение тежестъта за вътрешната направа на дебели бронирани дѣна на корабитѣ, които да противостоятъ на действието на взрива, трѣбва да се счита, че външната обшивка всъкога ще бжде разрушена на значително пространство и взрива ще проникне въ вътрешността на корабното тѣло, подобно на снаряди.

б. За избѣгване опасното действие на кжсоветѣ при разрушение на външната обшивка, целесъобразно е последната да бжде направена, колкото се може по-тънка и безъ тежки връзки.

в. Най-доброто срѣдство за намаляването енергията на взривнитѣ газове се явява тѣхното разширение. Затова, къмъ външната обшивка на корпуса добре е да се устройватъ въздушни сандѣци, които да изпълнятъ ролята на взривни камари.

г. Предвидъ обстоятелството, че дори и въ голѣмитѣ кораби ширината на помѣщенията не може да надмине известни граници, то следъ взрива, все ще остане значителенъ излишекъ отъ енергията на газа. Поради това, целосъобразно е, наредъ съ взривната камера да се устрои зона, която да поглъне остатъка отъ взрива. Енергията се поглъща отъ деформациитѣ и разрушенията на конструктивнитѣ части. Тази работа

въ разрушителната зона трѣбва да се погълне отъ съответни конструктивни части, като дебели напрѣчни прегради и защитни помѣщения, напълнени съ вжглища, течено гориво, вода или гѣба, които да бждатъ въ състояние самостоятелно или заедно и въ връзка съ другитѣ конструктивни части да поематъ значителна

та работа на взрива, като същевременно оградятъ вътрешността на кораба отъ разрушителното действие на хвърчащитѣ кжсове отъ раздробенитѣ корабни стени.

д. Като се има предвидъ, че тази зона при взрива ще бѣде всѣкога частично разрушена, то тя трѣбва да бѣде снабдена всѣкога съ доста-

тъчно водонепроницаеми прегради.

Цѣлиятъ общъ сборъ, състоящъ се отъ взривни камари, зона на разрушенията и вътрешни прегради, включително и промеждутѣчнитѣ брониранни и неброниранни части на кораба, поради целта за която служи, се нарича „поясъ“ на минната или торпедна защита. Памтуловъ

ХРИСТОФОРЪ КОЛУМБЪ.

(Продължение отъ брой 105).

Подготовка за второ пѣтешествие.

Благоволенieto, вниманието и милостта на испанскитѣ владѣтели къмъ Колумба били твърде голѣми. Така на 20. великиятъ мореплавателъ свободно се разкождалъ изъ улицитѣ на Барселона, възседналъ на конь и редомъ съ краля и престолонаследника принцъ Хуанъ.

Вратигѣ на всички дворци и богати домове принадлежащи на високопоставени личности и знатни испанци, били всѣкога широко отворени за мореплавателя, който се считалъ за скъпъ гостъ и непрестанно билъ каненъ на угощение и пиршества. Обаче, наредъ съ високото уважение и дълбоката признателностъ на испанския народъ къмъ великото дѣло на Колумба, последниятъ ималъ и много завистници, които не изпускали случая да го уязвятъ съ своитѣ предизвикателни бележки и засегатъ твърде болезнено неговото честолюбие, отправяйки му твърде остри и жлъчни шегичи и обиди.

Намъ е известенъ разказътъ за яйцето, което Колумбъ на едно блѣсково пиршество въ двореца на кардиналъ Мендоза билъ принуденъ, по позодъ отправената му отъ единъ царедворецъ подигравателна бележка за маловажността на откриване новия свѣтъ, да задържи въ вертикално положение върху гладката повърхностъ на трапезата. Съ това мореплавателя ясно подчерталъ притежаващитѣ отъ него моряшки качества: запазване спокойствие, досетливост, остроумие и изобретателностъ.

На 20 май 1493 год. испанскитѣ владѣтели благоволили да разрешатъ на Колумба да притежава собственъ гербъ, който представлявалъ металически щитъ, раздѣленъ на четири части.

Въ горната лѣва четвъртина на щита билъ изобразенъ замъкъ съ три кули; въ дѣсната четвъртъ — златенъ лъвъ съ корона върху посребрено поле; върху лѣвата долна четвъртинка на щита се очертавали група позлатени острови, посрѣдъ вълнитѣ на океана, а въ дѣсната четвъртинка се намирили петъ златни котви върху гжлъбово поле.

Кралътъ и кралицата издали указъ, споредъ който се заповѣдало на испанския народъ да оказва необ-

ходимата почитъ на Колумба, като му се дава, както на него, така и на съпътниците му, безплатенъ подслонъ, храна и пр.

На 28 май било издадено нарочно напѣтствие за стѣкмяване на второто пѣтешествие, като въ помощъ на Колумба, въ качеството на дворецовъ представителъ билъ даденъ севилскиятъ архидяконъ Хуанъ де-Фонсека.

Следъ като получилъ необходимитѣ нареждания и се сбогуалъ съ испанскитѣ владѣтели, Колумбъ напусналъ Барселона и въ началото на юни 1493 год. се отзовалъ въ Севиля за стѣкмяване на експедицията.

Въ помощъ на мореплавателя били сжщо така изпратени флорентинскиятъ търговецъ Хуанота Берани, отдавна преселилъ се въ Севиля и Америго Веспучи, който тогава билъ на 42 години.

Първоначално, за посрещане разходитѣ по стѣкмяването били отпуснати 5,000,000 мараведи, като следващитѣ разходи се покривали съ двестѣ трети отъ събиравана тогава така нареченъ църковенъ данъкъ „десетинки“, изземване имотитѣ на изгнаницитѣ — евреи и други държавни парични изгочници.

Флотътъ за предстоящото второ пѣтешествие се състоялъ отъ седемнадесетъ кораба съ различно водоизмѣстване. Три отъ корабитѣ били предназначени изключително за превозване на хранителни и други припаси, коне и различни домашни животни. Така сжщо на тѣхъ били натоварени всевъзможни семена и земеделѣлски уреди, голѣми запаси отъ различни товари за обмѣна съ индийскитѣ племена; захаръ, вино и всичко необходимо за прехрана на хората отъ експедицията.

Нѣкои отъ корабитѣ притежавали твърде малко газене и били предназначени за влизане презъ устията на рѣкитѣ и съ движение срещу течението, за изследване вътрешността на новооткрититѣ земи.

Желающитѣ да взематъ участие въ пѣтешествието били толкова много, щото Колумбъ и неговитѣ помощници съ мъжа могли да ограничатъ и опредѣлятъ броя на доброволцитѣ за тся продължителенъ и придруженъ съ приключения излетъ къмъ новия Свѣтъ.

Между новитѣ испански колонисти се намирили много рицари съ своитѣ свити, разпалени и буйни младежи, търговци, около 300 души офицери, множество чиновници и администратори, които да устроятъ служба въ новитѣ земи, войници, а сжщо и високопоставени личности, чиито имена сж останали известни въ следващитѣ исторически събития.

Въ броя на доброволцитѣ, придружаващи Колумба сж известни: Алонзо-де-Охеда, смѣлъ, ловъкъ и предприемчивъ младежъ, който се отличилъ съ своитѣ дѣла и храбростъ въ Мавританската война, поради което се ползвалъ съ особеното покровителство на краля и херцогъ Медина; по-малкиятъ братъ на Колумба, Диего, привлеченъ въ Испания поради славното дѣло на своя братъ; Дѣдото и бащата на Ласкасъ, отъ чиито разкази въ последствие историкътъ Ласкасъ почерпилъ богати свѣдения за написване на своята история относно откриването на Америка отъ Колумба; Хуанъ Понсъ де Леонъ, бждещиятъ откривателъ на Флорида; Хуанъ-де-Ла Коза, който е съставилъ първата карта на новия Свѣтъ, и докторъ Чанка, севилски лѣкаръ.

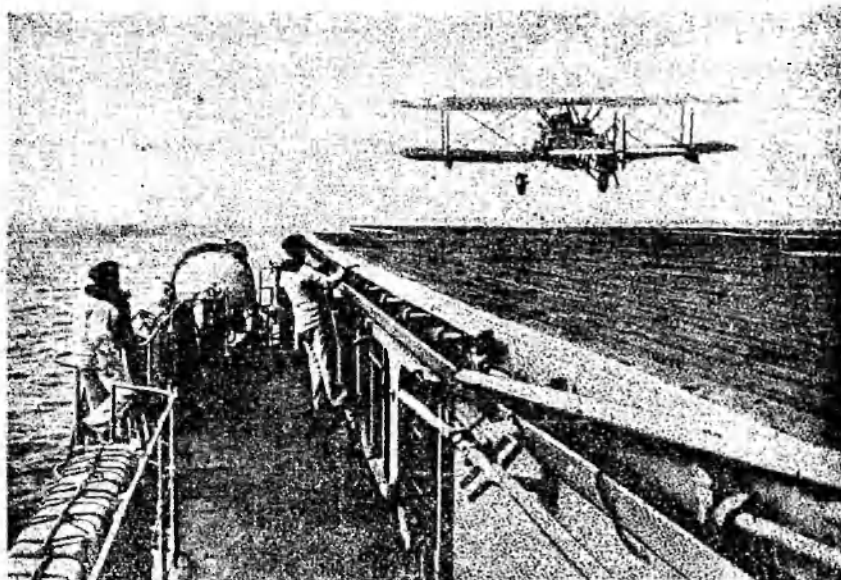
Първоначално било взето решение за ограничаване броя на желаещитѣ да участвуватъ въ пѣтешествието доброволци на 1,000 души, обаче, подъ давлението и настояването на нѣкои знатни личности, броятъ на участницитѣ билъ увеличенъ на 1,200. Непосрѣдствено преди отплуването на корабитѣ обаче, чрезъ тайно промъкване и други пѣтища установено било, че броятъ на придружаващитѣ Колумба люде надхвърлилъ 1,500 човѣка, между които се намирили и 20 души войници — конници.

Корабитѣ били снабдени съ оръжия и необходимитѣ за тѣхъ запаси отъ бойни припаси.

Колумбъ предполагалъ стѣкмяването на експедицията да бѣде завършено до 15 августъ 1493 год., въ който день корабитѣ да отплуватъ за далечнитѣ земи на западъ, обаче подготовката продължила още шестъ седмици.

(следва).

Куюджунлиевъ.



Моментъ отъ слизането на самолетъ върху изгубата на французския самолетно-носачъ „Véagn“, който притежава водоизмѣстване 22,000 тона, скоростъ 21-5 мили, въоръженъ е съ 22 орджия различенъ калибъръ и носи 40 самолета.



Чехословащиятъ стражевъ корабъ на Дунава „Масарикъ“, построенъ въ 1930 год. Притежава водоизмѣстване 200 тона, скоростъ 16-8 мили и 4 76 мм орджия.