

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!

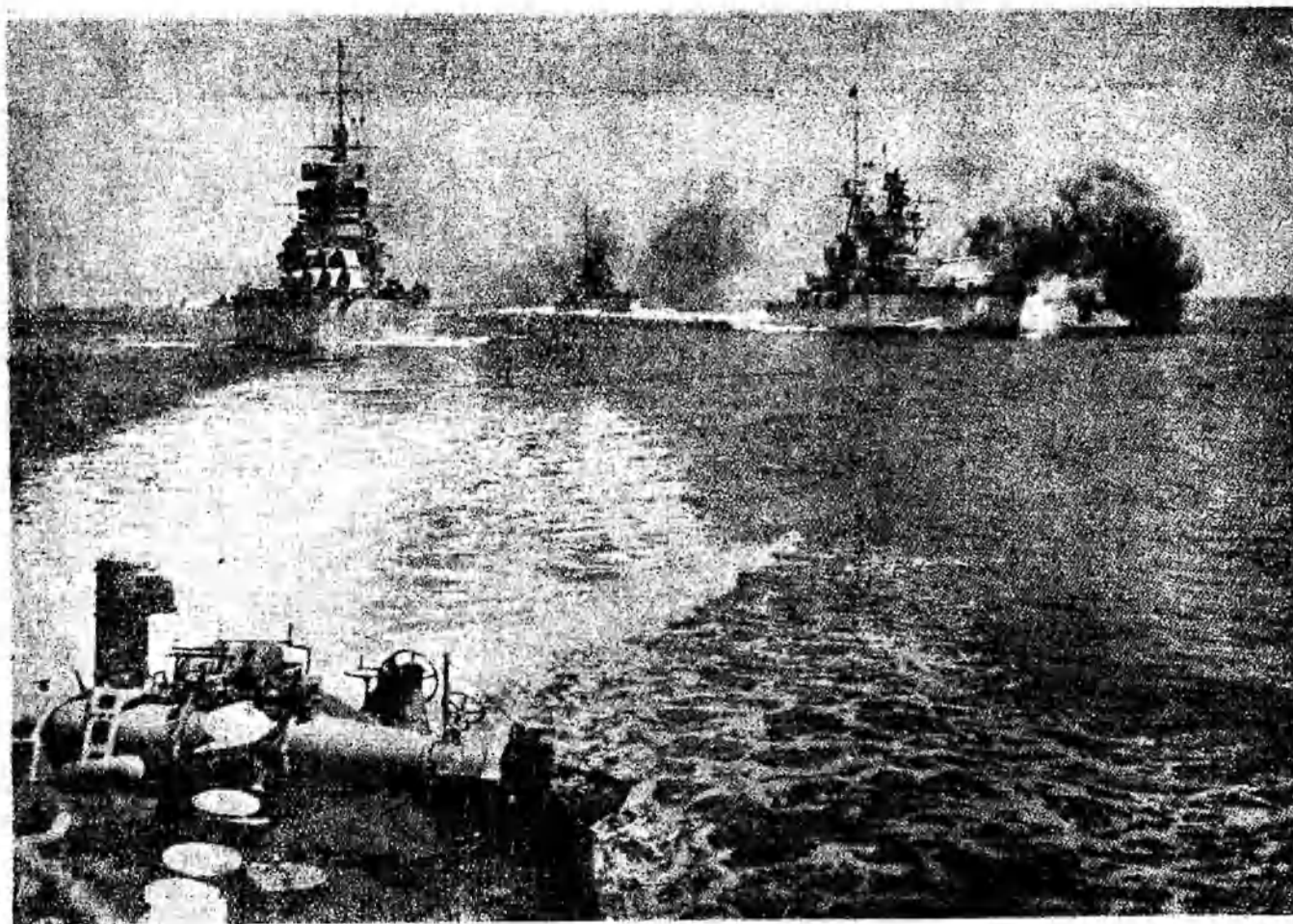
ДВУСЕМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЪТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година IV.

Варна, 15 августъ 1938 год.

Брой 95.

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



Картина отъ бойнитѣ действия на италианския флотъ презъ време на голѣмия морски парадъ на 5 май н. г.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На К. И. с. Дългополъ, Провадийско, относно въпроса за първигт мореоплаватели.

(Продължение отъ брой 94).

Отъ кръстосване интереситъ между двата могъщи народа: римскиятъ и картагенскиятъ, произлизли п. о. дължителнитъ, кръвопролитни и унищожителни войни, наречени Пунически, които завършили съ пълното поражение и унищожение на Картагенъ.

Римлянитъ, които схванали, че съ картагенянитъ могатъ да водятъ успѣшно борбата само тогава, когато разклатятъ тѣхното морско могъщество, решили да положатъ всички усилия за създаването на воененъ флотъ, като въ твърде кратко време построили множество бойни кораби, съ които постигнали блѣскави и решителни резултати.

Следъ първата Пуническа война, Римъ станалъ господаръ на Сицилия, която се считала за ключа на картагенскитъ владѣния.

Съ оспорване и намаляване морското могъщество на картагенския народъ, римлянитъ имали вече пълната възможностъ за лесното достигане и на самия Картагенъ; Следъ завършване на втората Пуническа война Римъ е вече пълненъ владѣтель на цѣла Италия, голѣма частъ отъ Испания и западното африканско крайбрѣжие.

Презъ време на третата Пуническа война, Картагенъ билъ окончателно разрушенъ и престаналъ да съществува. Римъ получилъ пълна свобода на действие и покорилъ цѣла Македония и Гърция, морскиятъ пѣтъ до които билъ много по краткъ и по-удобенъ отъ тоя по сухо, който минавалъ по брѣговетъ на Адриатическо море и презъ Алпитъ.

Нѣмайки съперници нито по море, нито по сухо, Римъ продължилъ свободно да разширява своитъ владѣния и основава обширна и могъща империя.

Въ границитъ на Римската империя влизала почти цѣла Европа съ Великобритания, безъ Германия и Русия; цѣлата Турска империя, Египетъ, Триполи, Мароко, Алжиръ и Тунисъ.

Тия грамадни успѣхи, Римъ достигналъ само благодарение правилната оценка за значението на морето, като построилъ боенъ флотъ и отнелъ морското могъщество отъ Картагенъ.

Примѣрътъ съ обширната Римска империя твърде убедително подчертава, че могъществото и величието на народитъ, всѣкога е било тѣсно свързано съ владѣнието на морето и морскитъ пѣтища.

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— Съ обявяване на Свѣтовната война (14 юли 1914 год.) съ цель, да се попрѣчи на нашитъ воюващи вече съседи по море, да нарушатъ неутралитета на България, малкиятъ български флотъ получилъ задачата да постави минни заграждения въ Варненския и Бургаски заливи.

Въпрѣки недостатъчнитъ и неподходящи срѣдства, съ които разполагаше нашиятъ флотъ, той достойно изпълнилъ възложената му задача, като отъ 6 до 8 августъ 1914 год., поставилъ минни заграждения въ двата залива.

— Презъ Свѣтовната война нашитъ морски сили въ Чернѣ море, въ съюзъ съ турския и подпомогнати съ части отъ германския флотъ, получили задачата да отбраняватъ брѣга и защитаватъ главнитъ пристанищни градове, Варна и Бургасъ.

Следъ намѣсата на Ромъния въ войната, задачитъ на нашия флотъ били разширени, като освенъ отбраната на брѣга, на нашитъ слаби морски сили било възложено, да подпомагатъ действията на III армия въ Добруджа; завземане и организиране на Добруджанското крайбрѣжие, уреждане и охраната на превозната служба между Варна и пристанищата Балчикъ и Каварна.

Главниятъ противникъ на море билъ рускиятъ черноморски флотъ, къмъ който въ последствие се присъединили и морскитъ сили на Ромъния, обаче последнитъ не сж взели почти никакво участие въ борбата. Русия широко използвала за бази на своитъ сили пристанищата Сулина и Кюстенджа.

По отношение на България, рускиятъ флотъ е ималъ задачата: да унищожи нашитъ слаби морски сили; да прекъсне съобщенията между нашитъ и турски пристанища; да безпокои постоянно нашето крайбрѣжие и затрудни действията на армията въ Добруджа.

Корабитъ и срѣдствата, съ които разполагалъ рускиятъ флотъ били огромни въ сравнение съ силитъ на нашия малкъ флотъ, въпрѣки това обаче, българскиятъ флотъ доблестно изпълни възложенитъ му задачи, като не позволи на врага да стѣпи на нашия брѣгъ, а сжщо и значително улесни победоноснитъ действия на нашитъ войски въ Добруджа.



ПОЩА

Редакцията благодари за следнитъ постѣпили дарения:

1. Отъ ученицитъ на V и VI класове на Държавната търговска гимназия въ Свищовъ, сумата . 100 лв.
2. Христо Ив. Григоровъ, Червенъ брѣгъ, сумата 60 „
3. Ангелъ Папазовъ, гара Бѣлево, сумата . . . 50 „
4. Димитъръ Т. Диамандиевъ, с. Обзоръ, Поморийско, сумата . . . 20 „
5. Д. Любеновъ, Дирекцията на въздухоплаването, София, сумата 20 „
6. Захари Спировъ, с. Обзоръ, Поморийско, сумата . . . 20 „
7. Емилъ Хр. Сжбевъ, ученикъ V класъ, гр. Варна, сумата . . . 10 „
8. Викторъ Пчеларовъ, ученикъ V класъ, гр. Варна, сумата . . . 10 „
9. Марко Димитровъ, гр. Варна, сумата . . . 10 „
10. Борисъ Каракушевъ, гр. Варна, сумата . . . 10 „
11. Илия Тодоровъ, гр. Варна, сумата . . . 10 „
12. Димитъръ Я. Каровъ с. Красново, Пловдивско, сумата . . . 10 „

(Следва)

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

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

Всички писма, снимки, помощи да се изпращатъ на адресъ

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА.

— Редакцията благодари на многобройнитъ си сътрудници за изпратенитъ трудове и съжелява, че нѣкои отъ последнитъ, въпрѣки своята издържаностъ и стегнатостъ на стила, не ще бждатъ помѣстени въ вестника, тъй като нѣматъ морско съдържание.

ВЕЛИКИЯТЪ СТРЕМЕЖЪ.

Разгръщайки страници на свѣтовната история, следва съ положителност да отбележимъ, че въ основата на политическото, културно и стопанско развитие на народитѣ, всѣкога здраво е засѣдалъ великиятъ стремежъ къмъ морския брѣгъ, владението на морето и морситѣ пжтища.

Многобройнитѣ исторически примѣри доказватъ съ достатъчна яснота, че тия народи, които въ основата на своето сжществуване сж имали неспирния стремежъ къмъ водната стихия, всѣкога се радвали на завидно благосъстояние и културенъ подемъ.

Така, въ историята на древния Римъ, силата на тоя стремежъ къмъ морето и затвърдяване на морското могъщество се проявява внезапно и съ несломима сила презъ време на Пуническитѣ войни.

Схващайки голѣмото значение на морската мощъ за изхода на борбата, римлянитѣ въ продължение само на 60 дни, създали достатъченъ боенъ флотъ, съ който, макаръ, че сж били млади и съ недо-

статъчна опитностъ моряци, успѣли да разбиятъ картагенския флотъ. Римъ станалъ пленъ господаръ на цѣлия тогавашенъ Свѣтъ.

Рускиятъ царъ Петъръ Велики, който, съзнавайки, че за преуспѣването на обширното руско царство е необходимъ морски брѣгъ и морска сила, построилъ силенъ воененъ флотъ, и чрезъ блестящи победи надъ турци и шведи, отнелъ имъ Балтийското и Азовско морета, като съ това тласналъ Русия къмъ напредъкъ и величие.

Нѣкогашното могъщество на Испания и сегашното на Англия се дължатъ изключително на великия стремежъ на двата народа къмъ владението на моретата и свободнитѣ водни пжтища.

Въпрѣки, че до самото начало на Свѣтовната война, 70% отъ германскитѣ моряци бѣха такива които, до вземането имъ на служба не сж виждали никога море, презъ самата война, чрезъ своитѣ смѣли действия съ бойнитѣ кораби по всички морета и океани, тѣ доказаха, че сж храбри,

решителни и самоотвержени моряци, достойни да се борятъ успѣшно съ английскитѣ такива, известни като най-добри и най-сръжчи въ Свѣта.

Най-подиръ, героичната атака на „Хамидие“ отъ нашитѣ малки торпедоносци е най-убедителния примѣръ, че и **българинътъ може да бжде отличенъ морякъ**, способенъ да броди по всички морета и да бжде достоенъ бранителъ на българската стопанска и политическа независимостъ,

Ето защо свешенъ дългъ се налага на всѣки родолюбивъ българинъ, да бжде ревностенъ апостолъ на морското дѣло и за работи съ всички сили за създаването, подържането и развитието въ българския народъ стремежа къмъ морето — проводника на всички земни блага.

Време е, наредъ съ хубавитѣ балкани и китни полета да обикнемъ и родното море, и използвайки богатствата и благата, които то ни носи, спомогнемъ за културния и стопански възходъ на Родината.

МОРСКА МИСЛА

МЪРКИ ЗА СКРИТОСТЪТА НА ПОДВОДНИКА.

Едно от най-големите преимущества на подводника е неговото скрито действие. Благодарение на това му свойство, подводникът има възможност непрекъснато да наблюдава противника, или да го атакува внезапно, което и осигурява неговия успех. Затова, въ условията за действие при стъснен морски театър, гдето района на операцията е ограничен, надеждната маскировка на подводника е от важно значение.

Една от главните причини за откриване подводника е собствената маслена следа. Известно е, че течното гориво и машинните масла изплава и образуват на водната повърхност светло петно, което е видимо отдалече с просто око, особено в тихо време.

При наличността и разположението на такива петна в водния район с известни направления и скорост на течението и вълна, не представлява трудност да се определи местото и времето на пребиваващия в тия води подводник.

Причините, които предизвикват появяването над плаващия под водната повърхност подводник маслени петна, са следните: Пропусък в тръбопровода, посредством който се извършва приемането на течното гориво и намазните масла от бръга или от стоящия редом с подводника друг кораб, вследствие на което се замърсява палубата или надстройките на подводника. След такова едно изцапване, в течение на много часове, както в надводно, така и в подводно плаване, зад подводника остава ясна и непрекъсната маслена следа; Невнимателното приемане от обслужката на разни смазочни материали, особено когато се бърза с натоварването, при което неизбежно се препълват цистерните и замърсяват стените на подводника. Изцапването на стените е възможно дори и тогава, когато голямо количество масла са разлени по повърхността на водата в пристанището, гдето се намира подводникът.

Друга маслена следа, която подводника често оставя зад себе си е следствие изхвърлянето на събралата се в дъното на подводника вода, която е всекога смесена с известно количество масла. Ясно е, че изхвърлената такава вода неминуемо образува маслено петно на морската повърхност, което петно

понякога обхваща грамадна площ.

Така също маслените петна се появяват и при неизправното действие на двигателите. Една от основните причини за появяване на тия маслени петна от работящите дизел-мотори, е смесеното разположение на маслопровода за намазване и водопровода за охлаждане на дизела, поради което, и най-малкият пропуск в съединението на маслопровода, свързан с системата за охлаждане, тъй като налягането в последната всекога е по-голямо, предизвиква изхвърляне зад стените заедно с охлаждащата вода и капки масло, образувашо непрекъсната маслена следа зад плаващия в надводно състояние подводник.

Освен това, при цилиндровите двигатели, в които някой цилиндър работи с непълно изгаряне на горивото, или има някакъв пропуск, недоизгорелите газове и масло ще бждат изхвърляни чрез изпускателната газоотводна тръба извън подводника, зад който ще остава непрекъсната маслена следа.

При движението под водата, триещите се части на механизмите, поставени вътре в подводника, обилно се обливат с намазно масло, което се наляпа по вътрешните стени. При най-малката неплътност в шевове на подводника, водата, която мие стените, ще измие и появилото се по тях масло, което, като по леко от водата изплава на повърхността и образува маслена следа.

Възможно е също така, самите систерни, в които се съхранява течното гориво и намазните масла да пропускат, вследствие неплътното им затваряне, неплътните им шевове и др.

Независимо от горните причини, изхвърлянето на каквито и да било други остатъци като: угарки от цигари, разни книги, пакли, консервни кутии и др. които се задържат на повърхността, могат да бждат сигурни указания на внимателния противник за откриване присъствието на подводника.

Мърките за запазване скритостта на подводника следва да обхванат следното:

а. Още при строежа на подводника тръбва да се предвидят и вземат всички мърки за създаването на такива системи за приемане, съхраняване на горивните и намазни ма-

териали, осигуряващи образцова чистота и надеждна непронускаемост. Въ време на постройката и при пробните изпитания на подводника, налага се да се следи и провери особено грижливо и тая система;

б. Преди всеко излизане в море, да се измие добре подводника с разтвор от сода каустик, особено тия места, които представляват добри източници на замаслявания. След това с силна струя морска вода, да се измие подводника още веднъж, за да се очисти съвършено от всекакви маслени нечистотии;

в. Почистването на усойника (най-низкото място в подводника, в което се стича и събира разлътата вода) тръбва да се извършва далеч от оня район, в който ще се действа и всекога с оглед да се заблуди врага. За тая цел, най-добре е подводника да излезе извън тоя район. Почистване усойника преди потопяването тръбва да се избъгва, защото по оставените на водната повърхност маслени петна, може точно да се определи местото, в което подводника е преминал в подводно състояние;

г. Да се избъгва изхвърлянето на миращата се в усойника вода, която е смесена с течното гориво и масла. Ако това се наложи, тръбва да се използват водните систерни, които при потапянето на подводника и през време на подводното му плаване не са свършени запълнени с вода.

При първа възможност, тая систерна тръбва да се пречисти основно за отстранение останалото в нея масло.

За да се отстрани попадането в охлаждащата моторите вода от дълни частици масло, налага се постоянно и зорко внимание от страна на мотористите. Попадналото в тая вода, макар и много малко количество масло, при изхвърлянето в морето, дава много ясна диря за движението на подводника.

Изобщо, за да се осигурят успешните действия на подводника, необходимо е, както при подводното корабостроене, така и при плаването под водата, да се положат всеотрядни и най-строги грижи за запазване скритостта на съвременния подводник.

От руски: Фратевъ.



ВЕНФ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ВОДОСАМОЛЕТЪ "L 215".

Войната бушува стихийно по всички фронтове. Руските и ромжнски войски въ Добруджа полагат сетни усилия да се задържат на линията Топра Хисарь—Кубадинъ. Въ Кюстенджа усилено се разтоварват бойни припаси. За да се попречи на последното, намиращитъ се въ Варна наши и нѣмски водосамолети, получиха заповѣдъ, ежедневно да атакуватъ посмѣнно намиращитъ се въ Кюстендженското пристанище кораби.

Торпедоносецъ „Дръзки“ стои на вързала въ Евксиноградското пристанище, където всѣки мигъ да се отправя въ открито море.

Денътъ нече преваля, а стихийниятъ вѣтъръ, който отъ цѣла седмица духа, продължава да свири, като надига облаци воденъ прахъ. Свободната стража се навърта около торпедоносца, а нѣкои любопитни сж застанали до самия телефоненъ постъ, намиращъ се на кея. Та нали телефониститъ сж всѣкога срѣдището, къмъ което всѣки се стреми за да научи нѣщо? Тоя билъ селски на телефониста, оня — братовчедъ и, въпреки че само на тѣхъ се довърява новината, предавана по телефона, която телефониста успѣлъ да долови, следъ нѣколко само минути всички долни чиновые, подъ строга тайна сж известени, за полученитъ нареждания и предстоящитъ действия.

Водими отъ желанието да научатъ нѣщо, морядитъ се навъртатъ около телефонната бутка и разговарятъ високо.

— Щомъ до сега не бѣ дадено нареждане за излизане, едва ли ще последва такова, тъй като до смръчаване оставатъ още два часа, разсѣждава гласно единъ морякъ. Други възразява:

— Ако е необходимо, никой не ще те пита, какво е времето...

Тъкмо въ тоя мигъ телефона звъни сърдито и предава: Торпедоносецъ „Дръзки“ да бжде готовъ и веднага, щомъ пристигне и се качи капитанъ Мюлеръ отъ нѣмскитъ въздушни сили въ Варна, да отблъсне отъ пристанището и излѣзе въ открито море. Единъ нѣмски водосамолетъ падналь къмъ носъ Калиакра въ морето, на около петнадесетъ километра отъ брѣга. Торпедоносецътъ да го намѣри и докара на влѣкало въ Варна.

Въ мигъ торпедоносца оживѣ. Брѣмнаха разнитъ спомагателни машини; хората заеха своитъ мѣста; димнитъ тръби изригнаха черни къл-

ба димъ, а командирътъ на кораба, лейтенантъ С., даде своитъ бързи и отсѣчени заповѣди. Скоро пристигна и капитанъ Мюлеръ. Торпедоносецътъ се отдѣля отъ пристанищната стена и бързо насочва къмъ носъ Калиакра.

Многобройнитъ наблюдатели заематъ своитъ мѣста и следятъ най-внимателно хоризонта за откриване своевременно неприятелскитъ руски кораби, съ които срещата презъ деня е нежелателна.

Торпедоносецътъ благополучно минава миннитъ полета край Балчикъ и носъ Калиакра, бърза къмъ означеното мѣсто, но и слънцето бързо се снишава къмъ западъ. Вѣтърътъ продължава усилено да духа. Голѣмото вълнение подмѣта торпедоносца, подобно на малка черупчица—условия, най-малко благоприятни за влечене на водосамолетъ.

„Дръзки“ е вече далечъ на изтокъ отъ Калиакра. Намиращиятъ се горе, на стожерния върхъ наблюдателъ не сменя отъ очи далекогледа, обаче не може да забележи водосамолета. Торпедоносецътъ се намира на двадесетъ мили отъ сушата, кръстосва предполагаемото мѣсто на падналия въ водата водосамолетъ, но отъ последния никаква следа. Следъ кратко време ще бжде съвършено тъмно и надеждата за намиране водосамолета ще бжде напълно изключена.

Торпедоносецътъ извършва последния завой и бавно се насочва обратно къмъ брѣга. Въ тоя мигъ отъ стожерния върхъ се разнася отсѣчения викъ на наблюдателя:

— Мористо забелязвамъ предметъ!

Всички далекогледы се насочватъ къмъ посоченото мѣсто, а „Дръзки“ съ пълна скоростъ се приближава къмъ него. За голѣма радостъ на хората отъ торпедоносца и такава за летцитѣ, водосамолета е намѣренъ.

Стъмнява се напълно. Силуета на водосамолета едва се очертава смѣтно въ привечерната дрезгавина, подмѣтанъ високо отъ разпѣненитъ вълни и загубващъ се често въ бездната между воднитъ планини. Капитанъ Мюлеръ вика високо:

— Хансъ, Хансъ!

Най-подиръ отъ водосамолета се обаждатъ радостно. Приближаването до водосамолета за подаване на влѣкало, поради силното вълнение е твърде трудно и опасно. Водосамолета се отнася отъ силния вѣтъръ и започва да се губи

въ тъмнината. Съ голѣми усилия, на него се подаватъ две здрава вжжета, които се завързватъ: едно то за остъта на перката, а другото, за напрѣжната стойка между лодкитъ.

Торпедоносецътъ бавно се насочва къмъ Калиакра. Напълно се стъмнява и започва да вали.

Въпреки убедителнитъ увещания отъ страна на командира, капитанъ Мюлеръ да разреши летцитѣ да се прибератъ на торпедоносца, защото, поради силното вълнение може да се скжсатъ вжжетата или преобърне водосамолета и хората въ него загинатъ, нѣмскиятъ офицеръ остава непреклоненъ, като назовава повеленията на устава, които не позволяватъ да се напуска водосамолета, щомъ последния се държи още на вода.

Нощта е непрогледна. Бурята бушува съ всички сили. Дъждътъ яростно шиба въ лицата, а вълнението подмѣта като малка тресчица потъналия въ тъмнината торпедоносецъ. Последниятъ се движи твърде бавно и се отнася отъ силния вѣтъръ въ страни отъ посоката на своето движение. Брѣгътъ се намира въ пълна тъмнина и безъ свѣтлинка, чрезъ която би могло да се опредѣли мѣстото на торпедоносца, който подава нѣколко ракети, въ отговоръ на които не последва никакъвъ знакъ.

Въ това време се скжсва вжжето, завързано за стойката между лодкитъ на водосамолета, и последния, силно дръпнатъ чрезъ вжжето отъ остъта на перката, забива носъ въ водата и се обръща съ лодкитъ нагоре. Веднага следъ това се скжсва и второто вжже, а торпедоносца бързо отминава напредъ.

Всичко това се извършва въ единъ мигъ и докато дежурния наблюдателъ съобщи за произшествието на командира, торпедоносецътъ се отдалечава значително. Отъ водосамолета проблѣсква бѣла ракета, следъ което всичко потъва въ непрогледенъ мракъ.

Торпедоносецътъ приближава мѣстото на нещастieto и капитанъ Мюлеръ наново вика: Хансъ, Хансъ, но отъ водосамолета никой не се обажда; само вѣтърътъ продължава да свири и вие зловещо. Какво е станало съ летцитѣ? Дали сж успѣли да се измъкнатъ изъ подъ водосамолета съ своето тежко кожено облѣкло, никой не знае.

Торпедоносецътъ продължава да обикаля злокобното мѣсто и следъ единъ часъ, неочаквано се очертава подмѣтаната отъ вълнитъ тъмна маса.

Капитанъ Мюлеръ наново вика „Ханс“! и отъ тамъ се обаждатъ „Я“. Обща радостъ обладава всички. Хвала на Бога, хората сж живи и ще трѣбва да се приберътъ вече на торпедоносеца.

Вѣпрѣки голѣмата опасностъ, „Дръзки“ спуща лодка и двама здрави, съ жилести рѣце моряци, препасани съ спасителни ризи скачатъ въ нея и се отправятъ смѣло къмъ преобърнатия водосамолетъ.

Следъ нѣколко минути спасенитѣ летци сж вече на торпедоносеца.

— А водосамолета? пита Мюлеръ.

Летцитѣ му обясняватъ, че той е почти разрушенъ и скоро ще потъне, но той е недоволенъ и заповѣдва лодката да се върне обратно и водосамолета съвършенно да се разруши и потопи.

Съ голѣми усилия, лодката е пакъ при водосамолета. Чести удари отъ бравда отекватъ въ нощта и „L 215“ бързо изчезва подъ водната повърхностъ.

„Дръзки“ открива своитѣ опознателни знаци на поста предъ гр. Балчикъ, отминава града и хвърля кот-

ва въ Батовския заливъ, а следъ съзоряване сваля нѣмскитѣ летци въ Варна.

Капитанъ Мюлеръ благодари сърдечно. Той увѣрява, че дори и нѣмскитѣ моряци, въ тая тъмна нощъ и посрѣдъ кипящото море, не биха изпълнили по-достойно и по-блѣскаво своята задача, отколкото храбритѣ и безстрашни български моряци.

Следъ две седмици на торпедоносецъ „Дръзки“ се получиха изпратенитѣ отъ Германия три ордена за заслуга.

Ст. Смоковъ.

МИНОЗАГРАДНИТѢ ДЕЙСТВИЯ НА НѢМСКИТѢ ПОДВОДНИЦИ ВЪ АДРИАТИЧЕСКО И СРѢДИЗЕМНО МОРЕТА.

Първитѣ минозаградни действия на нѣмскитѣ подводници започнали презъ 1915 г. въ Адриатическо море.

Съ подводникъ „УЦ 14“, който извършилъ четири бойни похода, били поставени всичко 48 заградни мини предъ пристанищата Валона и Бриндизи, на които се натъкнали и загинали 6 неприятелски кораба.

Презъ 1916 год. броятъ на нѣмскитѣ подводници, действащи въ Адриатическо и Срѣдиземно морета билъ увеличенъ. Действували следнитѣ подводни минозаградители: „УЦ 12“, „УЦ 14“, „УЦ 22“, „УЦ 23“, „УЦ 34“ до „УЦ 38“, „У 72“, и „У 73“.

Действията на „УЦ 12“. Презъ февруари 1916 год. тоя подводенъ заградителъ извършилъ два похода къмъ Албания, въ които предъ Дурацо били поставени 24 заградни мини. Презъ мартъ подводникътъ предприелъ третиятъ си походъ, като поставилъ 12 мини предъ пристанището Бриндизи. На това минно заграждане се взривали и загинали два английски миночистача.

Въ четвъртия си походъ, за поставяне на мини предъ Таранто, „УЦ 12“ потѣгилъ отъ Катаро на 12 мартъ.

Отъ тоя походъ подводникътъ не се завърналъ вече.

Споредъ германски сведения, „УЦ 12“ се ударилъ на мина и потъналъ край брѣговетѣ на Италия.

Въ последствие италианцитѣ намѣрили заградителя на дълбочина 31 метъръ. При обстойното разглеждане, следъ изваждането му на водната повърхностъ, било забелязано, че въ миннитѣ кладенци на подводника се намирили непоставени 2 мини. Минното заграждане, поставено отъ „УЦ 12“ се състояло отъ 9 мини, които били почистени отъ италианскитѣ миночистачи. Близко до мѣстото на подводника била намѣрена само една котва на мина.

Отъ намѣренитѣ мини и котва, а сжщо и отъ естеството на повредитѣ по корпуса на подводника, италианцитѣ сж на мнение, че „УЦ 12“ загиналъ следствие взрива при поставянето на собствената мина.

Въ вѣтрешността на подводника

билъ намѣренъ стражния дневникъ, отъ който била известна предшестваща бойна дейностъ на „УЦ 12“ въ Адриатическо море.

Въ последствие подводния минозаградителъ билъ поправенъ въ италианска корабостроителница.

Подводния заградителъ „УЦ 14“ презъ течение на 1916 год. извършилъ всичко 11 похода за поставяне на мини край брѣговетѣ на Италия, Гърция и Албания, презъ време на които били поставени 128 мини.

На едно отъ тѣзи минни заграждения, поставено на 18 февруари предъ Валона, се взривалъ и потъналъ италианскиятъ линейенъ корабъ „Regina Margherita“.

Следъ завършване действията въ Срѣдиземно море, „УЦ 14“ билъ изпратенъ на 14 ноември 1916 год. въ разглобенъ видъ по желѣзницата въ Остенде, гдето влѣзалъ въ строя и състава на Фландърската флотилия подводници, която се състояла отъ първата серия подводни заградители „УЦ 1“ до „УЦ 15“.

Подводникътъ „УЦ 22“ излѣзалъ на 22 септември 1916 год. отъ островъ Хелголандъ и на 12 октомври с. г. благополучно пристигналъ въ базата Катаро, като извършилъ прехода отъ Северно въ Адриатическо море за 20 дена. Презъ 1916 год. подводникътъ извършилъ два похода къмъ островъ Малта. Презъ втория походъ „УЦ 22“ поставилъ въ водитѣ около острова 36 мини.

Подводниятъ заградителъ „УЦ 23“ излѣзалъ отъ Хелголандъ на 23 септември и пристигналъ въ Катаро на 13 октомври, като извършилъ прехода сжщо за 20 дена. Подводникътъ поставилъ 18 мини въ три групи край брѣговетѣ на островъ Критъ.

На 6 декември 1916 год. „УЦ 23“ се отправилъ за Цариградъ и влѣзалъ въ състава на германо-турския флотъ.

Подводникъ „У 72“ на 20 августъ 1916 год. се отправилъ отъ Хелголандъ за действие въ Срѣдиземно море, като по своя пжтъ поставилъ следнитѣ минни загражда-

ния: на 3 септември предъ Лисабонъ, Португалия, минна група отъ 6 мини; предъ Оранъ, край северното крайбрѣжие на Алжиръ — 12 мини; предъ Бизерта, Тунисъ, две минни групи отъ 6 и 10 заградни мини. Следъ поставяне на отбелязанитѣ заграждения, подводникътъ благополучно достигналъ базата Катаро.

До края на 1916 год. „У 72“ извършилъ два похода и поставилъ минни заграждения предъ брѣговетѣ на Италия (Генуа) и Франция (Марсилия).

Подводниятъ заградителъ „У 73“ на 2 априлъ 1916 год. излѣзалъ отъ Хелголандъ и заобикаляйки Англия отъ северъ, се отправилъ за действие въ Срѣдиземно море.

Подводникътъ поставилъ предъ Лисабонъ 12 мини въ две групи по 6, съ които преградилъ входоветѣ на пристанището.

На 27 априлъ „У 73“ поставилъ минно заграждане отъ 22 мини предъ островъ Малта, и на 30 априлъ пристигналъ въ Катарс.

На поставеното отъ подводника заграждане предъ Малта загинали: английскиятъ линейенъ корабъ „Russel“ и канонерката „Nastur“.

Отъ Катаро подводникътъ извършилъ редица походи и поставилъ минни заграждения както следва: къмъ брѣговетѣ на Гърция, два похода, кждето били поставени 68 мини; предъ Портъ-Саидъ, 22 мини въ две групи и предъ Александрия — 12 заградни мини.

На поставеното предъ Портъ-Саидъ минно заграждане, на 4 януари 1917 год., излизайки изъ Суецкия каналъ се натъкналъ и взривалъ рускиятъ старъ боенъ корабъ „Пересветъ“.

Съгласно изложенитѣ данни, презъ 1916 год. нѣмскитѣ подводни заградители извършили общо 25 похода, презъ време на които били поставени всичко 418 заградни мини.

Споредъ изнесенитѣ германски сведения, презъ 1916 год. въ Срѣдиземно море били поставени всичко 628 мини.

Отъ руски: Ал. Петковъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

СИНГАПУРЪ.

На 14 февруари м. г. се извърши тържественото освещаване на крепостта и морската база на Сингапуръ.

През тая година се приключи една политика, започната веднага след войната от морското командване на Англия, приведена с твърда воля и с убеждение, че започнатото дѣло е действително необходимо за сигурността на империята.

Необходимостта от морска база въ Сингапуръ се изтъкваше още от преди двадесетина години, от когато започна да се чувствава рѣтма на японската експанзивна политика.

Английскитѣ интереси въ Далечния изтокъ и въ цѣлия Тихи океанъ сж тѣй голѣми, че тѣхното покровителство се нуждае отъ значителни морски сили, базиращи се въ тая частъ на Свѣта. Базата Хонгъ Конгъ не бѣше достатѣчна, тѣй като тя бѣше твърде далече отъ Австралия и Индия. Въ 1921 год. имперската конференция обяви за абсолютно необходимо да построи една база въ тѣснинитѣ на Сингапуръ, която да може да обслужва нуждитѣ на съвременнитѣ бойни кораби и да противостои на атакитѣ отъ всички страни.

Адмиралтейството избра северната частъ на о-въ Сингапуръ, като напълно благоприятна отъ военна и морска гледна точка. Докато западната частъ на прохода не е плавателна, източната се съединява съ откритото море, посредствомъ тѣсенъ каналъ, завършващъ съ заливъ, напълно годенъ да побере многобройни морски сили.

Решенията на имперската конференция бѣха жестоко атакувани отъ работническата партия, която въ това виждала едно неоправдано недоверие къмъ Япония и въ сжщото време, една сериозна прѣчка за общото обезоръжаване, която по това време бѣше на дневенъ редъ.

Въпрѣки това, постройката на базата започнала въ 1923 год. Следующата година обаче, съ идване на властъ правителството на Макдоналдъ, строежа билъ прекратенъ. Въ 1925 год. отново се подема изграждането на базата и въ 1929 г., когато работническата партия отново дошла на властъ, не посмѣла да прекрати започнатитѣ строежи. Съ връщането на властъ националното правителство, първоначалниятъ про-

ектъ билъ увеличенъ и осъществяването му ускорено.

Въ 1922 год. мѣстото на сегашното военно пристанище Сингапуръ представлявало необитаема джунгла покрита съ непроходима тропическа растителностъ и прошарена съ блата. Сега тамъ се простира 1,500 м. кейова стена, съ дълбочина на пристанищния басейнъ отъ 9 до 12 м.; Около пристанището сж построени множество работилници, електрически централи, болници, жилищни помѣщения, канцеларии и пр., като и последнитѣ следи отъ маларията сж изчезнали.

Най-голѣмитѣ трудности сж срещнати при построяката на сухия докъ, който притежава дължина 305 широчина 50 и дълбочина 16 метра и е въ състояние да побере и най-голѣмитѣ кораби, които въ бждеще Англия би построила. Другъ плаващъ докъ съ водоизмѣстване 50000 тона бѣ закаранъ презъ 1928 год. отъ Англия въ Сингапуръ. Съоръжението на базата е допълнено съ огромна дига, способна да повдигне и най-голѣмитѣ корабни орждия.

Стойността на цѣлата постройка на базата съ всички укрепителни съоръжения възлиза на 20 милиона английски лири.

Двадесетъ милиона лири, които се равняватъ на 10 милиарда български лева представляватъ несъмнено една голѣма сума. Но Англия не я намира преувеличена, въпрѣки че върху нея легна по-голѣмата частъ отъ тая стойностъ, тѣй като малайскитѣ държави: Новъ Зеландия, султанството Йохоръ и Хонгъ Конгъ сж дали само една пета частъ отъ общата сума. Австралия, която сжщо трѣбваше за постройката на базата да подпомогне парично Англия, предпочете само да увеличи военния си флотъ, осигурявайки съ това по другъ пѣтъ засилване морската мощъ на Великобритания въ Тихия океанъ.

Въ всички речи, произнесени по случай освещаване и откриване на базата, била подчертана отбранителната стойностъ на Сингапуръ. Въ действителностъ, трѣбва да се отбележи, че това е главната задача на базата. Тя е на 2,500 мили отъ Япония и следователно твърде далече за да може да се използва, като изходна точка за една нападателна война.

Нѣколко дни преди освещаването, отбранителнитѣ сръдства на базата били изпробвани чрезъ голѣмитѣ съвмѣстни маневри, въ които уча-

ствали съответнитѣ морски сили въ съставъ отъ три кръстосвача, единъ самолетоносачъ, шестъ изстребители, десетъ подводника и голѣмъ брой самолети.

Поукитѣ отъ маневритѣ били, че базага Сингапуръ следва да се счита напълно неуязвима.

За сега Сингапуръ представлява най-голѣмата и модерна морска база, способна да осугури бждещото влияние и морска мощъ на Англия въ тая частъ на Свѣта.

Куценски.

ПРЕДСТОЯЩИТѢ МОРСКИ СЪСТЕЗАНИЯ.

На 27 и 28 августъ, въ езерото предъ водолетището „Чайка“ (Пейнерджикъ) ще се произведатъ традиционнитѣ голѣми морски състезания, въ които ще взематъ участие чиноветѣ отъ частитѣ на Флота на Негово Величество.

Състезанията, които още отъ сега будятъ голѣмъ интересъ всрѣдъ гражданството и многобройнитѣ гости на Варна, ще застѣпятъ различнитѣ видове воденъ спортъ: свободно плуване на разстояние 100 и 1000 метра; скачане отъ височина; плуване съ дрѣхи на разстояние 200 метра; вѣтроходство съ лодки двойки на разстояние 1500 метра; гребане съ лодки десеторки на разстояние 300 метра; гребане съ двойки на 2,000 метра; вѣтроходство съ десеторки на разстояние 4000 метра, а сжщо и рѣчна, прѣпорна, ношна и радиотелеграфна сигнализации.

На тия състезания гражданството ще има възможността да установи нагледно постиженията, напредѣка и готовността на българскитѣ моряци, обучавани и възпитавани въ морското дѣло при твърде оскѣднитѣ наши морски сръдства.

— Новиятъ германски моторенъ корабъ „Лайпцигъ“ принадлежащъ на параходното дружество „Северогермански Ллойдъ“ преди първото си отплаване за Канада, получилъ въ Хамбургъ подарѣнъ, представляващъ картината на нѣмския лекъ кръстосвачъ „Лайпцигъ“, загиналъ въ морското сражение при Фалклендъ на 8 декември 1914 год.

Картината е подарена отъ двамата, останали живи отъ 18 моряци, спасили се при потъването на кръстосвача.

МОРСКИТЕ СИЛИ НА ЮГОСЛАВИЯ.

Югославия, която за пръв път след Свѣтовната война стъпи здраво на брѣга на Адриатическо море, преименувано отъ нея на Ядранско, по отношение на своята морска обнова отбеляза гигантски напредѣкъ, като въ нѣколко години само се сдоби съ воененъ флотъ и многобройни търговски кораби.

Въ настояще време, югославянскиятъ воененъ флотъ се състои отъ следнитѣ бойни единици:

Кръстосвачи	1
Самолетносачи	1
Изстрѣбители	1
Торпедоносци	8
Подводници	4
Минни заградители	6
Миночистачи	6
Торпедни катери	10
Корабъ майка за подводници	1
Монитори	4
Учебни кораби	2
Яhti	2
Разни спомагателни и други кораби	12

Всичко 58

съ общо водоизмѣстване 23375 тона.

Освенъ това Югославия има въ постройка още три нови изстрѣбителъ, „Бѣлградъ“, „Загребъ“ и „Любляна“, които сж спуснати вече на вода и ще бждатъ окончателно завършени презъ настоящата година. „Бѣлградъ“ е построенъ въ Франция, а другитѣ два изстрѣбителъ въ югославянскитѣ корабостроителници въ Сплитъ и Кралевица.

Споредъ полуофициалнитѣ извѣстия на бѣлградския печатъ, югославянското правителство предвижда постройката на нови 10 изстрѣбителъ отъ вида на „Бѣлградъ“, частъ отъ които сжщо ще бждатъ построени въ югославянскитѣ корабостроителници.

Югославянскиятъ търговски флотъ притежава общо водоизмѣстване 375,000 бр. р. тона, и е втори по голѣмина отъ търговскитѣ флоти на балканскитѣ държави.

Нѣкои отъ югославянскитѣ търговски кораби иматъ голѣмъ тонажъ и обслужватъ пѣтническото съобщение до Южна Америка. Презъ настоящата година югославянскитѣ параходни дружества устройха корабното съобщение и съ пристанищата на Черно море.

Отъ отбелязанитѣ кратки данни за състоянието на морскитѣ сили на Югославия се установява, че югославянския народъ е съзналъ напълно необходимостта отъ свободенъ достѣпъ на открито море и нуждата отъ боенъ флотъ за защитата на своитѣ водни граници.

Схващайки затрудненото финансово положение на държавата, ентусиазиранъ отъ морската идея, юго-

славянскиятъ гражданинъ съ готовностъ предлага своята доброволна лепта за постройката на бойни кораби.

Преценявайки належащата необходимостъ отъ притежаването на корабъ—училище за обуката и възпитанието на бждещитѣ морски офицери, сдружението „Ядранска стража“ събра суми, купи и подари на родния си флотъ учебния корабъ „Ядранъ“.

Наложително е да почерпимъ примѣръ отъ нашата западна съседка, която, може да се каже, че едва вчера стъпи на морски брѣгъ и положи сжщо като югославянския народъ необходимитѣ усилия за създаването на български воененъ флотъ, достоенъ бранителъ на роднитѣ брѣгове. Куюджуклиевъ

„ШАРНХОРСТЪ“ СРЕЩУ „ДЮНКЕРКЪ“.

Подъ горния надсловъ въ французското списание „Armée—Air—Marine“ е помѣстена статия, отбелязваща краткото сравнение между намиращитѣ се въ постройка германски линейни кораби „Шарнхорстъ“ и „Гнайзенау“ ития на Франция: „Дюнкеркъ“ и „Страсбургъ“.

Авторътъ на статията идва до печалното заключение, че и двата германски кораба ще бждатъ по-рано завършени и ще влѣзатъ въ строя преди французскитѣ.

Освенъ това и заложенитѣ въ строежъ два нови германски линейни кораба съ водоизмѣстване по 35,000 тона, ще бждатъ сжщо така по-рано построени отъ французскитѣ „Ришелио“ и „Жанъ Бартъ“, което се дължи на зачестилитѣ соботажи въ французскитѣ корабостроителници.

Германскитѣ корабостроители, които сж проучили основно качествата на корабитѣ отъ типа на „Дюнкеркъ“, успѣли сж да създадѣтъ при постройката на „Шарнхорстъ“ по-добри тактически и бойни качества.

Действието на германскитѣ 280 мм. гранати въ голѣмото морско сражение при Скагеракъ е известно. Тия гранати съ тежестъ 340 кгр., независимо отъ разстоянието отъ което сж изстреляни, притежаватъ достатъчно разрушително действие срещу цели като „Дюнкеркъ“.

Огнътъ на 9—280 мм. орджия, които нѣмскитѣ кораби притежаватъ ще бжде по-бързъ отъ тоя на 8—330 мм. орджия на „Дюнкеркъ“.

Който владѣе морето владѣе свѣта.

Германскитѣ кораби не се издигатъ толкова високо надъ водната повърхностъ, притежаватъ по-дебела бронировка, по удачно разпредѣление, установено отъ опыта презъ Свѣтовната война, увеличаващо до висша степенъ плавкостта и непотъваемостта на кораба; иматъ машини съ мощностъ 150,000 срещу 100,000 конски сили на „Дюнкеркъ“; притежаватъ по-голѣма дължина (226 срещу 215); иматъ по-малко газене (7'5 срещу 8'57 метра), следователно, сж по-бързоходни отъ французскитѣ кораби.

Обаче, като се има предвидъ, че поради новитѣ фактори въ бждещитѣ морски сражения: широкото използване на задимяванията, изкуственитѣ мъгли и атакитѣ на самолетитѣ, схваткитѣ между сражаващитѣ кораби ще бждатъ твърде краткотрайни, налага се въ това време артилерията да развие възможния бързъ, съсрѣдоточенъ и масиранъ огънь.

Въ това отношение залпътъ на осемтѣхъ 540 кгр. гранати на „Дюнкеркъ“ ще бжде безспорно двойно по-тежъкъ отъ тоя на нѣмскитѣ кораби.

— Новопостроенитѣ германски изстрѣбителъ сж получили следнитѣ имена: Z 17 — „Дитхеръ фонъ Рьодеръ“, въ паметъ на лейтенантъ Дитхеръ Фрайхеръ фонъ Рьодеръ, загиналъ на 17 юли 1918 год. като началникъ на 13 полуфлотилия торпедоносци; Z 18 — „Хансъ Людемманъ“, въ паметъ на моряка съ сжщото име, загиналъ на 22 априль 1918 г. при защитата на Зеебрюге, презъ време ме опыта на англичанитѣ да стоварятъ десантъ; Z 20 — „Карлъ Галстеръ“, въ паметъ на техническия подофицеръ съ сжщото име, който, намиращъ се на линейния кръстосвачъ „Зайдлицъ“, на 24. януари 1915 год. е показалъ геройство и съобразителностъ, като чрезъ затваряне и наводняване на барутния погребъ, обхванатъ отъ пламъци, следствие взрива на неприятелска граната е спасилъ кораба отъ потъване, и ставайки жертва на своя моряшки дългъ, загиналъ поради полученитѣ тежки рани; Z 22 — „Антонъ Шмидъ“, въ паметъ на подофицера Антонъ Шмидъ, загиналъ въ морското сражение при Скагеракъ на 31. май 1916 год. съ кръстосвача „Фрауенлобъ“. Като командиръ на орджие, подофицерътъ Антонъ Шмидъ, затыналъ до гърди въ вода, продължавалъ да стреля съ орждието срещу врага, до момента, когато кръстосвача се наклонилъ и изчезналъ подъ морската повърхностъ.

НОВИЯТЪ РОМЖНСКИ КОРАБЪ „ТРАНСИЛВАНИЯ“.

Намирацият се въ постройка ромжнски пжтнически корабъ „Трансилвания“, презъ юни н. г. е завършилъ окончателно своитъ пробни плавания, на които развилъ скоростъ отъ 24.5 мили.

Корабътъ, който ще обслужва съобщението между Кюстенджа, Цариградъ, Пирея, Хайфа и Александрия, притежава следнитъ данни:

Водоизмѣстване 6672 бр. р. тона; дължина 131.8, ширина 17.6 и обща височина 9.22 метра; Товарни помѣщения съ общъ обемъ 2830 м.³, 370 м.³ хладилници за превозъ на овоция и хранителни продукти. Привежда се въ движение посрѣдствомъ дванадесетъ цилиндровъ двуктактенъ моторъ съ мощностъ 11,500 конски сили. Всички спомагателни машини се движатъ посрѣдствомъ електричество.

„Трансилвания“ притежава всички модерни устройства за пжтуването на 80 пжтници въ първа класа; 100 въ втора и 230 въ трета класа, за които сж създадени необходимитъ удобства и раздѣления.

Вториятъ едновиденъ на „Трансилвания“ ромжнски товаро пжтнически корабъ, който ще се именува „Бесарабия“, се намира въ усиленъ строежъ при сжщата корабостроителница, Бурмайстеръ и Вайнъ.

ПРИХОДИГЪ НА СУЕЦСКИЯ КАНАЛЪ ПРЕЗЪ 1937 ГОД.

Общото водоизмѣстване на корабитъ, преминали Суецския каналъ презъ 1937 г. възлиза на 36,491,332 тона и превишава съ 12.5% корабното движение презъ 1936 год.

Презъ изтеклата година, съгласно даденитъ въ чуждостранния печатъ сведения, дружеството, имащо право да експлоатира канала е получило общъ приходъ 1,355,000,000 француски франка, отъ които чиста печалба 852,700,000 франка (около 3 милиарда и 200 милиона лева).

— Съ спущането на вода на новопостроенитъ бързоходни, специални търговски кораби, за превозъ на плодове: „Гранъ Канария“ и „Санта Круцъ“, германското параходно дружество „Португал-Олденбургско корабоплавателно сдружение“ въ Хамбургъ, устройва бърза превозна служба на плодове между Хамбургъ и Канарскитъ острови, което разстояние ще бжде преминавано отъ корабитъ за петъ дни.

— На 12 юни н. г. въ Килъ тържествено билъ осветенъ новопостроениятъ паметникъ, издигнатъ за увѣковѣчаване паметта на загиналитъ презъ Свѣтовната война 1914-1918 г. немски подводника съ 5,000 души, офицери и моряци.

ДОПЪЛНИТЕЛНИТЪ ПОСТАНОВЛЕНИЯ НА ЛОНДОНСКАТА МОРСКА СПОГОДБА.

Презъ 1936 г. третъ велики морски сили, Англия, Франция и Съединенитъ Щати, сключиха спогодба относно морскитъ въоръжения, съгласно която, предѣла за водоизмѣстването на линейнитъ кораби бѣ определенъ 35,000 тона, а въоръжението — артилерия съ най голѣмъ калибъръ 406 м. м.

Япония, която имаше само наблюдатели въ конференцията за ограничение на морскитъ въоръжения, не бѣ съгласна съ постигнатата спогодба и запази за себе си пълна свобода на действие.

Въ последно време, съгласно изнесенитъ въ чуждостранния печатъ сведения, въ японскитъ корабостроителници се намиратъ въ постройка линейни кораби съ водоизмѣстване надъ 40,000 тона.

За противодействие на тая японска стѣпка въ военното корабостроително дѣло, на 30 юни настоящата година, английското правителство оповести, че къмъ Лондонската морска спогодба отъ 1936 год. сж сключени допълнителни постановления, съгласно които, предѣла за водоизмѣстването на строящитъ се линейни кораби се повишава на 45,000 тона при калибъръ на оръдията — 406 м.м.

Тѣй като Англия по отдѣлно е сключила морска спогодба съ Германия и Русия, то определенитъ допълнителни постановления важатъ и за дветъ посочени страни, въ резултатъ на което, на 6 юли между Англия и Русия билъ подписанъ съответния допълнителенъ протоколъ.

ИДЕАЛНИЯТЪ ЛИНЕЕНЪ КОРАБЪ.

Съгласно английски сведения, за да може единъ лилеенъ корабъ да се счита за идеаленъ, т. е. да притежава необходимата дебелина на бронята, за да устоява на неприятелскитъ снаряди, торпеда и заградни мини; да има надеждно разпредѣление на помѣщенията, осигуряващо непотъваемостта на кораба; да развива голѣма скоростъ и разполага съ мощна артилерия, трѣбва да има: водоизмѣстване 57,000 тона, мощностъ на машинитъ 200,000 к. с., скоростъ 33.5 мили и главно въоръжение: 8—457 мм. оръдия.

— Нашиятъ младъ сътрудникъ А. Щеревъ е издалъ стихотворна сбирка подъ надсловъ „Буря“, съ която се очертава като обещаващъ младъ писателъ.

Малката книжка издадена, въ ограничено количество, съдържа 32 страници, струва 5 лева и се доставя отъ автора ѝ: А. Щеревъ, ул. „В. Е. Априловъ“ 21—Варна. Препоръчвамъ я на нашитъ четци.

ВЛАЧЕЩИ СЕ БОМБИ.

Съгласно изнесенитъ въ последно време отъ руския печатъ сведения, въ Франция било изнамѣрено новъ видъ оръжие за бомбовозитъ — влачещитъ се бомби.

Последнитъ сж били обикновени бомби, съ съответното ново устройство за взриваване чрезъ електричество.

Бомбитъ били закачени на вжже съ дължина 800—900 метра, влачено отъ бомбовоза.

Въ момента на съприкосновение бомбата съ неприятелския самолетъ, тя се взривавала чрезъ електрически токъ отъ бомбовоза.

При влаченето отъ голѣмъ брой самолети на множество бомби съ различна дължина на вжжето, се образувала въздушна преграда, подобно на мреженитъ прегради въ морето, която би могла да съставлява голѣма трудностъ за преминаване безнаказано отъ всѣки неприятелски самолетъ.

Съ подобни влачещи се бомби, могло да се действа само срещу самолети, които се движатъ по ниско отъ бомбовозитъ.

— Излѣзла е отъ печатъ книгата „Родното море“ отъ нашия младъ писателъ Коста Траяновъ. Това е единъ пжтеписъ, резултатъ отъ разходката на писателя съ корабъ по нашето крайбрѣжие.

За читателя прочитането на книгата е една кратка разходка презъ вѣковетъ по китнитъ български прибрѣжни води. Писателятъ — туристъ ловко преплита дивната гордостъ на родния балканъ съ безпредѣлнитъ простори и пѣстри картини на нашето море, чиято яростъ, спокойствие и нестихваща борба съ брѣговетъ, които го оковаватъ, напомнятъ за вѣчността и будятъ у човѣка желание да надзърне задъ безкрая, като го правятъ борецъ съ закалена воля и неограниченъ полетъ.

По своето съдържание и рѣлностъ, книгата е цененъ приносъ къмъ нашата оскждна морска литература — белетристика. Тя се чете на единъ дѣхъ и заслужава да бжде прочетена отъ всѣки българинъ — родолубецъ.

Обемътъ ѝ е 32 страници съ 23 подобрени клишета отъ картини съ морски сюжети. Цената ѝ — 10 лв. е твърде умѣрена и общодостѣпна.

За поръчки — Коста Траяновъ ул. „Ив. Ахсаковъ“ № 23—гр. Варна.

— Въ началото на юли билъ заложенъ въ постройка въ новата полска корабостроителница въ Гдиня, първиятъ търговски корабъ съ водоизмѣстване 1,250 бр. р. тона. Корабътъ ще бжде построенъ изключително съ полски материали.

СВЕДЕНИЕ ЗА ЧУЖДИТЪ ФЛОТИ.

АНГЛИЯ.

— Влѣзалъ е въ строя и започналъ своята служба новопостроения корабъ — майка за подводници „Maidstone“, който е положенъ въ строежъ презъ августъ 1936 год. и завършилъ първитъ си пробни плавания на 23 мартъ настоящата година.

„Maidstone“ е първиятъ английски корабъ — майка, построенъ следъ деветъ годишенъ промеждутъкъ отъ време, презъ което, отъ финансови съображения, за кораби — майки били използвани преустроени търговски кораби.

Новиятъ корабъ — майка притежава водоизмѣстване 8,900 тона, машини съ мощностъ 7,000 конски сили, скоростъ 17 мили. Предназначенъ е за действие въ тропическитъ страни и за обслужване 9—12 подводника.

Разполага съ необходимитъ работилници за извършване поправки на повреденитъ подводници.

Върху горния подъ корабътъ притежава голѣма работилница за торпеда, въ която сж складирани и се съхраняватъ торпедата, предназначени за попълване запаситъ на дванадесеттѣхъ подводника.

„Maidstone“ притежава още: коварница, лѣярна, електрическа централа за осветление на застаналитъ отъ дветъ му страни подводници, необходимитъ помѣщения и удобства за 800 души офицери и моряци (а въ време на война за 1,100 човѣка).

Предназначенитъ за офицеритъ стаи иматъ течаща топла и студена вода, а за моряцитъ сж устроени обширни и уютни зали и читални.

Многобройнитъ и съвременни различни машини въ механическата работилница на кораба — майка за подводници „Maidstone“ надвишаватъ стойността 30 милиона лева.

Нови моторни катери за влачене на артилерийски мишани. Въ последно време английското военно министерство наредило да се замѣнятъ обикновеннитъ влѣкачи за влачене на артилерийскитъ мишани презъ време учебнитъ стрелби на брѣговитъ батареи, съ специални бързоходни моторни катери. Последнитъ сж построени съгласно изработенитъ проекти на инженеръ Скотъ-Пеинъ и по външния си видъ сж почти еднакви съ съвременнитъ торпедни катери.

Новитъ артилерийски моторни влѣкачи притежаватъ следнитъ данни: дължина 17'4, ширина 4'3 и газене 1'1 метра; 2 мотора съ мощностъ по 500 конски сили; скоростъ надъ 30 мили (56 клм.) и обслуга 10 човѣка. Отличаватъ се съ голѣ-

мата си мореходностъ и удобоуправляемостъ. Снабдени сж съ усъвършенствувани съоръжения за влачене на мишенитъ, радиотелеграфъ и специални прибори за наблюдения и записване резултатитъ отъ артилерийската стрелба.

— Отъ всички видове кораби съ специално назначение, въ британския флотъ въ настоящо време обръщатъ голѣмо внимание за постройката на миночистачи.

Въ края на миналата година били спуснати на вода първитъ два плиткогазещи моторни миночистача „M. M. S. 1“ и „M. M. S. 2“ (Motor Mine Sweepers).

Тѣзи миночистачи сж построени отъ червено дърво и притежаватъ следнитъ данни: дължина 22'9, широчина 4'3 и газене 1'5 метра; водоизмѣстване 70 тона; двигатели, 3 мотора съ по 500 к. с.; най голѣма скоростъ 15 и такава съ миночистачни прибори — 10 мили; запасъ отъ гориво за 18 часа пълень ходъ, и обслуга 11 души.

АРЖЕНТИНА.

Презъ втората половина на май е спуснатъ на вода строящиятъ се въ английската корабостроителница Викиерсъ-Армстронгъ-Бароу аржентински учебенъ кръстосвачъ „Ла Аржентина“, който притежава следнитъ данни:

Водоизмѣстване при пълень товаръ около 7,000 тона; дължина 152'4, широчина 17'07 и газене 5'3 метра; скоростъ 30 мили (55 клм.); въоръжение: деветъ 152 мм., четири 102 мм. и осемъ 40 мм. орджия; 12—25 мм. и 12—8 мм. картечници; шестъ 533 мм. торпедни тръби, а сжщо и две съоръжения за хвърляне на водни бомби.

Между дветъ димни тръби, кръстосвачътъ притежава приспособление за изхвърляне и прибиране на два водосамолета.

Кръстосвачътъ ше се обслужва отъ 556 души офицери, подофицери и моряци, като притежава необходимитъ помѣщения, занимателни, учебни зали и пр. за 60 души морски кадети.

ПОРТУГАЛИЯ.

Въ началото на май н. г. правителството одобрило новата строителна програма на флота, споредъ която, предвижда се постройката на следнитъ кораби: Три изстрѣбителя съ водоизмѣстване по 1,400 тона, три подводника по 900 тона, шестъ торпедоносца, шестъ стражни кораба, единъ измѣрвателенъ и единъ наливенъ корабъ за течено гориво.

Постройката на новитъ кораби ше бже възложена на чуждестраннитъ и собствени корабостроителници.

ЯПОНИЯ.

Спуснатъ е на вода строящиятъ се отъ корабостроителницата Кавазаки въ Кобе корабъ — майка за самолети „Акахи“, който споредъ японски сведения, притежава следнитъ данни: Водоизмѣстване 9,000 тона, скоростъ 17 мили и въоръжение: 6—127 мм. противосамолетни орджия.

— На 19 мартъ е спуснатъ на вода шестиятъ кръстосвачъ отъ вида на „Могами“.

Съ узнаване даннитъ за първитъ кръстосвачи отъ тоя видъ, въ корабостроителнитъ срѣди настъпила известна изненада отъ чрезмѣрното въоръжение на тия японски кораби. Първитъ два кръстосвача: „Могами“ и „Микума“ които били завършени презъ лѣтото на 1935 год. притежаватъ следнитъ данни: водоизмѣстване 8,500 тона, скоростъ 33 мили и въоръжение: петнадесетъ — 155 мм. и осемъ — 127 мм. противосамолетни орджия. Поради твърде високитъ надстройки и застрашена устойчивостъ на кръстосвачитъ, пробнитъ имъ плавания били извършени едва следъ една година. Въ следващитъ два кръстосвача „Зуцуя“ и „Кумано“ били направени значителни конструктивни поправки, а последнитъ два отъ тоя видъ: „Чикума“ и „Тоне“ получили въоръжение вмѣсто петнадесетъ, 12—155 мм. орджия.

ИТАЛИЯ.

— Италия бързо осъществява корабостроителната си програма. Строящитъ се линейни кораби „Литорио“ и „Виторио Венето“ ше бждатъ окончателно завършени и спуснати на вода презъ есента на настоящата година.

Предвиденитъ суми за изпълнение: на корабостроителната програма за 1937 — 1938 година възлизатъ на 1,857,891,000 лири.

Предвижда се да бждатъ построени: 12 изстрѣбителя съ водоизмѣстване по 1,620 тона, скоростъ 39 мили и въоръжение: 4 120 мм. орджия и 6—533 мм. торпедни тръби; 16 торпедоносца съ водоизмѣстване по 1,679 тона, скоростъ 34 мили и въоръжение: 3—100 мм. орджия и 4—533 мм. торпедни тръби; 9 подводника съ водоизмѣстване по 941 тона, надводна скоростъ 10 мили и въоръжение: 2—100 мм. орджия и 8 торпедни тръби; 4 подводника съ надводно водоизмѣстване 896 тона, надводна скоростъ 17 мили и въоръжение: едно 120 мм. сръдие и 8 торпедни тръби; 7 подводника съ водоизмѣстване 600 тона, 1 противосамолетно автоматическо сръдие и 6—8 торпедни тръби.

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТЪ

ХРИСТОФОРЪ КОЛУМБЪ.

(Продължение от брой 94).

Когато въ края на 1485 и начало-то на 1486 год. испанската кралска двойка пребивавала въ гр. Кордова, Колумбъ, съ препоръчителното писмо, което му далъ отецъ Хуанъ Перецъ, се отправилъ за тоя градъ за да се представи предъ испанскитъ владѣтели и изложи своятъ планъ за откриването пжтя къмъ далечна Азия.

Въ това време генуезскитъ моряци, намиращи се въ Испания се ползвали съ голѣмо внимание и предпочитание. Това обстоятелство обаче, а сжщо и препоръчителното писмо отъ отецъ Переца, не сж били достатъчни Колумбъ да получи достъпъ въ царския дворъ.

Христофоръ останалъ да живѣе известно време въ Кордова, като се занимавалъ усилено съ събирането и систематизирането на всички сжществувачи най-разнообразни доказателства относно пжтия къмъ Индия.

За получаването на необходимитъ срѣдства за своята прехрана, той билъ принуденъ да чертае карти и продава напечатани книги, главно календари, астрономически предсказания и др.

Съ помощта на своитъ другари, Колумбъ успѣлъ да се запознае съ великия испански кардиналъ, Педро де Мендоза, който ималъ голѣмо влияние и съгласно историческитъ данни се считалъ като „трети кралъ на Испания“.

Кардиналтъ билъ благосклонно настроенъ къмъ Колумба, който въ редица беседи изложилъ подробно предъ духовния глава своя планъ, като успѣлъ да убеди кардиналтъ да му издейства ауденция предъ испанския кралъ.

Най подиръ, благодарение на своето посоянство, Колумбъ билъ приетъ и изслушанъ отъ кралъ Фердинандъ, който въ това време пребивавалъ въ Саламанка.

Въ резултатъ на тая ауденция, кралътъ наредилъ проектътъ на Колумба да бжде предаденъ на отецъ Талавера, подъ чийто председателство да се събере съветъ отъ учени лица, които обстойно да го проучатъ и докладватъ предъ краля.

Презъ зимата на 1486 год. тоя съветъ се събралъ на многократни и продължителни заседания, въ които планътъ на Колумба билъ разгледанъ най подробно.

По-вечето отъ ученикъ лица и присъстваващитъ опитни мореплаватели, които взели участие въ тия съвѣщания и изслушали освѣтленията, разясненията и доказателствата на

Колумба сж били на мнение, че тѣ не сж достатъчно убедителни, не отговарятъ на истината и не сж изпълними.

Обаче, Колумбъ не се отчаялъ отъ тоя неуспѣхъ и останалъ твърдъ на своето становище, като изпратилъ брата си Бартоломео въ Англия, за да изложи колумбовия планъ предъ английския кралъ Хенрихъ VII и издейства неговото одобрение и съдействие. Историческитъ данни установяватъ, че Бартоломео Колумбъ по пжтя за Англия билъ плененъ отъ пирати, и едва следъ освобождението си отъ пленъ, на 13 февруари 1488 год. се представилъ предъ английския кралъ, комуто представилъ за разглеждане морската карта и теоритичнитъ доказателства на Колумба.

Хенрихъ VII се отнесълъ твърде повърхностно къмъ дѣлото на Колумба, като заявилъ, че се отказва да вземе каквото и да било участие въ откритията, тъй като предполагалъ, че учениятъ Колумбъ „строи въздушни кули“.

Точната дата въ която Колумбъ посѣжилъ на служба въ Испания, споредъ означеното въ водения отъ него дневникъ, е била 20 януари 1486 год.

Презъ месецъ май 1489 год., когато испанската кралска двойка наново пребивавала въ гр. Кордова, Колумбъ билъ извиканъ въ двореца, гдето останалъ на служба.

При премѣстването на царския дворъ въ Саламанка, проектътъ на Колумба относно пжтия къмъ западъ, билъ наново изнесенъ на преденъ планъ и възложенъ за обсъждане отъ назначения за целта съветъ отъ учени лица, подъ председателството на отецъ Талавера.

Резултатътъ отъ тия разисквания сжщо билъ неблагоприятенъ за Колумба. Отецъ Талаверъ лично изложилъ предъ краля решението на съвета, който билъ на мнение, че на великия господаръ не подобава да се занимава по-вече съ подобни фантастични предприятия.

Така сжщо, за получаването необходимата подкрепа и за изпълнението на предначертания свой планъ, Колумбъ потърсилъ покровителство на испанскитъ грандове.

Последнитъ били почти полунезависими господари на различни испански области, притежавали собствени войски и подпомагали краля въ време на война съ хора, пари и храни. Нѣкои отъ тѣхъ владѣли голѣма частъ отъ испанското крайбрежие и притежавали многоброенъ флотъ.

Такива известни грандове били херцозитъ Медина-Сидония и Медина-Цели къмъ които Колумбъ се отнесълъ и изложилъ подробно своитъ планове. Двамата херцози съ голѣмо внимание изслушали знаменития мореплавателъ и намѣрили, че приказнитъ богатства на Далечния изтокъ съ право сж въодушевлявали Колумба за съставянето на неговия смѣлъ планъ относно намирането морския пжтъ за Индия, обаче отказали да дадѣтъ съдействие подъ благовидния предлогъ, че тѣ не били въ състояние да окажатъ необходимата помощъ, която, споредъ тѣхъ следвало да бжде дадена и покровителствувана само отъ краля.

Въпрѣки това обаче, херцогъ Медина-Цели обещалъ да ходатайствува предъ краля, което обещание, споредъ историческитъ данни изпълнилъ презъ есента на 1491 год.

Привсе, че получавалъ отъ всички страни отказъ за помощъ и съдействие, Колумбъ не се отчаялъ и съ по-голѣма енергия, настойчивостъ и упоритостъ работилъ за осществяване на своята идея.

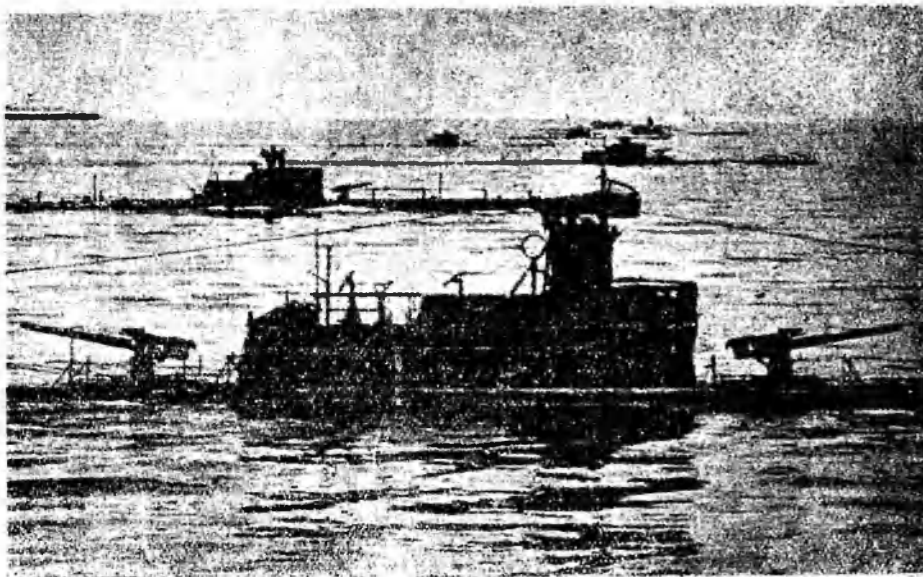
Най подиръ, благодарение съдействието на колумбовитъ привърженици, монаха Перецъ сполучилъ да издействува благоволенieto на кралската двойка, и представлявайки се предъ кралица Изабела въ Санта-фе, изложилъ така убедително становището на Колумба, щото кралицата, която и по-рано благосклонно се отнасяла къмъ смѣлия планъ на мореплавателя, пожелала още веднѣжъ лично да изслуша честолюбивия генуезецъ.

Узнавайки за твърде затрудненото финансово и материално положение на Колумба, тя заповѣдала да му бждатъ изпратени необходимитъ суми за да си обнози облѣклото и потегли на пжтъ за Санта-фе.

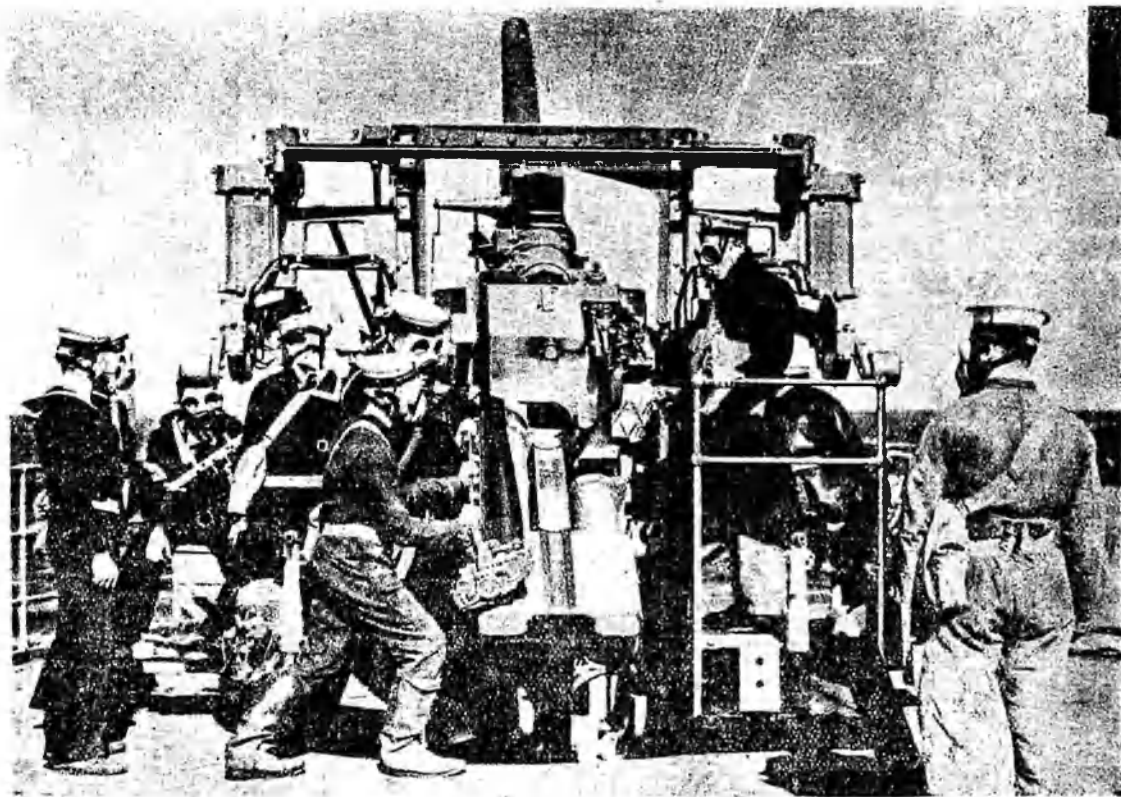
Колумбъ се явилъ въ кралския дворецъ, но наново, въпрѣки воденитъ преговори, получилъ отказъ за подкрепа.

Нито голѣмата бедностъ, въ която се намиралъ; нито пълното пренебрежение, съ което се отнасяли лицата, къмъ които отправялъ молби за помощъ; нито насмѣшкитъ, жлъчнитъ обиди и разочарования, които се сипели отъ всички страни, могли да сломятъ високия и борчески духъ на Колумба.

Въ началото на февруари 1492 год. той напусналъ Корлова и решилъ да се отправи за Франция и тамъ да потърси подкрепа за изпълнението на своя планъ.



Едновременно потапяне на 86-тѣхъ италиански подводници презъ време на голѣмия морски парадъ на 5 май 1938 година.



Артилерийско обучение при 120 мм. протиносамолетно оръдие на английския самолетоносачъ „Courageous“.