

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

406. Варна—Градската библиотека.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

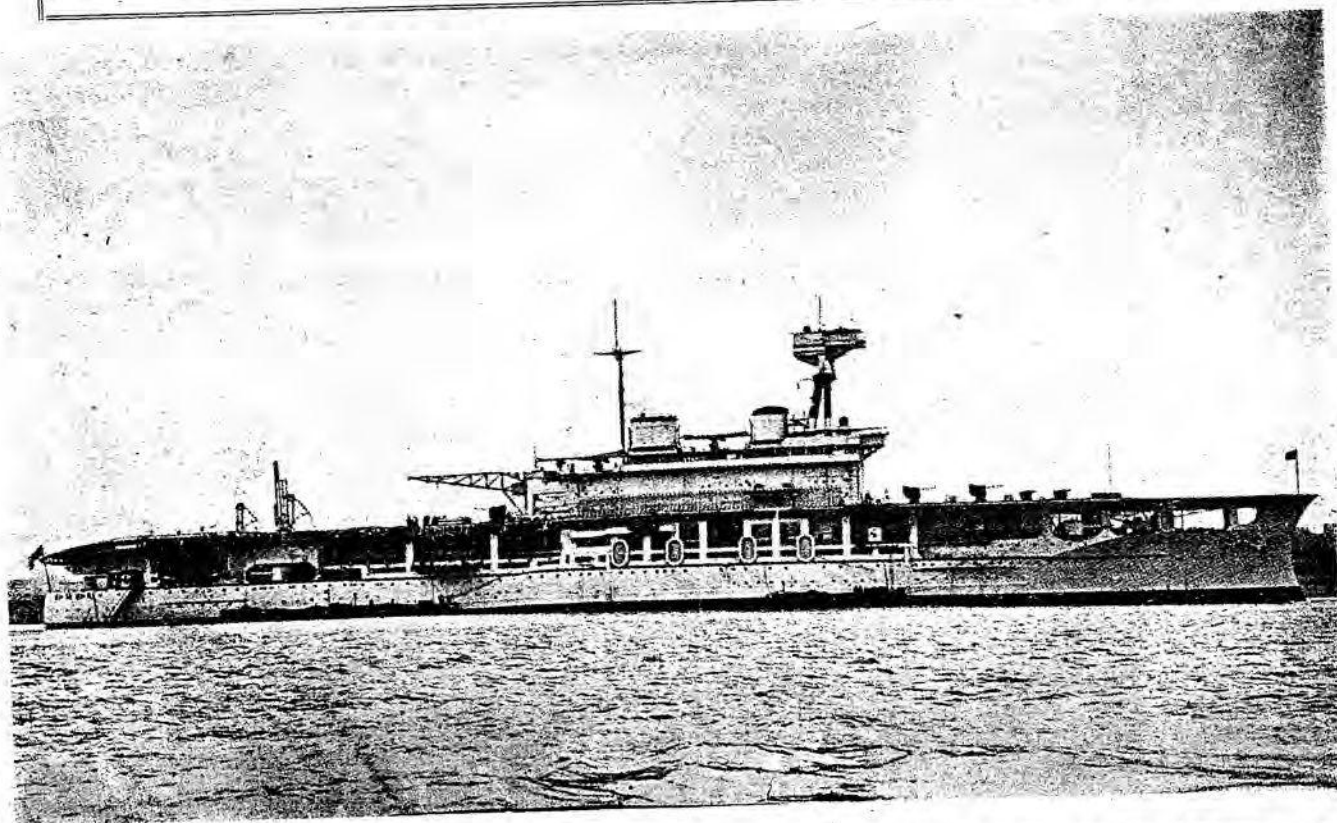
ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година II.

Варна, 1. Май 1936 год.

Брой 40.

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



Английския самолетоносач „Eagle“, положенъ въ постройка презъ 1913 год. за линеевъ корабъ на Чили и презъ Свѣтовната война задържанъ отъ Англия. Преустроенъ е окончателно за самолетоносачъ въ края на 1923 год. Има следнигъ данни: Дължина 203, ширина 32, газене 8-2 метра; водоизмѣстване 26,200 тона; скоростъ 24 мили; въоръжение 9—152 мм., 5—102 мм. и 39 малки орджия и картечници и 21 самолета; обслужва се отъ 750 души.

МОРЕТО И ДУНАВА СЪ
НЕИЗЧЕРПАЕМИ БОГАТСТВА



ДЪРЖАВА БЕЗЪ МОРЕ,
КЪЩА БЕЗЪ ПРОЗОРЕЦЪ.

Постжпили статии

220. Използване торпедните кораби при блокадата.
230. Бѣлата яхта.
236. Обща характеристика на брѣговата отбрана.
246. Подготовка на брѣговитѣ батареи за стрелба.
251. Италианското мнение за стойността на Срѣдиземноморскитѣ италиянски и британски флоти.
263. Торпедни лодки.
264. Охранна служба противъ подводници въ време на движение.
270. Операции на рѣчнитѣ флотилии
272. Особенности и различия между бойеветѣ на море и суша.
275. Бази за рѣчнитѣ флотилии.
278. Воднитѣ пжтища като комуникационни линии.
279. Двигатели съ вътрешно горение на новопостроенитѣ германски бойни кораби.
280. Торпедото като срѣдство за брѣгова отбрана.
281. Надводни минни заградители въ чуждитѣ флоти.
282. Радиозасѣчникъ съ електроненъ осцилографъ.
286. Подводници.
287. Минни загради.
291. Краткъ прегледъ на техническия развой на подводниците.
292. Строежа на линейни кораби презъ 1936 г.
293. Новитѣ моторни кораби.
294. Кратки данни за морската тактика.
295. Газова защита на море.
296. Торпедна атака.
297. Морската нимфа.
298. Развоя на корабостроителната техника.
299. Значението на торпедното оръжие.
300. Морския пиратъ.
301. Нашитѣ интереси на Дунава.
302. Бързоходнитѣ бойни кораби.
303. Бойеветѣ край брѣговетѣ на Белгия презъ есенята 1914 г.

УДОБРЕНИ:

- 236, 251, 263, 264, 272, 279, 284, 291, 292.

НЕУДОБРЕНИ:

- 293, 295, 296, 297, 299, 300.

НА ПРЕЦЕНКА:

- 220, 230, 246, 270, 275, 278, 280, 281, 282, 286, 287, 294, 298, 301, 302, 303.

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

Морски речникъ

Мъртва вълна.—Причината за появяването на вълнитѣ сж духащитѣ постоянни или буреносни вѣтрове. Когато тия вѣтрове сж въ своята стихия и духатъ съ голѣма сила, морската повърхност се надипля на грамадни вълни съ бѣли гребени и кждрици пѣна. Следъ стихване на вѣтра или бурята морето продължава да се вълнува движейки своитѣ води на голѣми и гладки талази, които, поради гладкитѣ си върхове и липсата на пѣна, морцитѣ наричатъ мъртви вълни. Тѣхната поява понѣкога предшества вѣтроветѣ.

Команденъ мостъ.—Всѣки корабъ, воененъ или търговски, въ предната частъ на горната си палуба е съоръженъ съ висока надстройка, която има видъ на мостъ поставенъ напрѣчно на кораба. Отъ тоя мостъ, на който се намиратъ всички съоръжения и прибори за управление и командване: компаси, кърмилни колела, машинни телеграфи, засѣчници; сигнални, корабоводачни, мореплавни и др. срѣдства, коменданта или корабначалника командва и ржководи кораба при заставането на вързала, отдѣлянето отъ пристанищната стена, маневрирането и движението въ открито море.

На голѣмитѣ кораби тоя мостъ е силно брониранъ, има видъ на кула и е снабденъ съ всички съоръжения за водене морския бой. Нарича се още командна или бойна кула съ дебелина на бронята до 400 м.м.

Компасъ.—Компаса е уредъ съ една или нѣколко магнитни стрелки, чрезъ който се направлява движението на кораба по желанието и точно опредѣленъ отъ мореплавателитѣ пжтъ. Има различни устройства и видове компаси. На фигурата е изобразенъ обикновенъ магнитенъ компасъ съ карданови прѣстени, които, въпрѣки клатенето на кораба осигуряватъ хоризонталното положение на магнитната стрелка.



Обикновенъ компасъ

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитѣ постжпили дарения:

1. Александъръ Маноловъ, к-нѣ II р. о. з. отъ гр. Варна, сумата 100 лв.
2. Георги Томовъ, Варна, кв. Аспарухово, сумата . . . 50 лв.
3. Страшимиръ Чернаевъ отъ гр. Варна, сумата . . . 50 лева.
4. Анчо Петровъ, отъ гр. Варна, кв. Аспарухово, сумата . . . 30 лв.
5. Христо Апостоловъ, отъ с. Рѣхово—Русенско, сумата . . . 30 лв.
6. Юрданъ Петровъ, фотографъ отъ гр. Варна, сумата . . . 20 лв.
7. А. Макриевъ, отъ гр. Варна сумата . . . 20 лв.
8. Любомиръ Б. Геновъ, ученикъ отъ гр. Търново, сумата . . . 20 лв.
9. Петъръ П. Райчевъ, отъ гр. Варна, сумата . . . 20 лв.
10. Георги Балановъ, отъ гр. Русе, сумата . . . 10 лв.
11. Иванъ Хр. Хаджиевъ, отъ с. Тулово, сумата . . . 10 лв.
12. Ат. Т. Атанасовъ, учителъ отъ с. Палилула, Фердин. сумата 5 лв.
13. Петъръ Цойчевъ, ученикъ отъ гр. Варна, сумата . . . 5 лв.

Въ отговоръ на постжпилитѣ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявицитѣ желание да се абониратъ, че вестника се изпраща **даромъ**, по възможностъ на всички, които желаятъ да го получаватъ, **безъ вноса за абонаментъ**; редакцията приема само дарения, които за въ бждеще ще се публикуватъ въ отдѣла Поща.

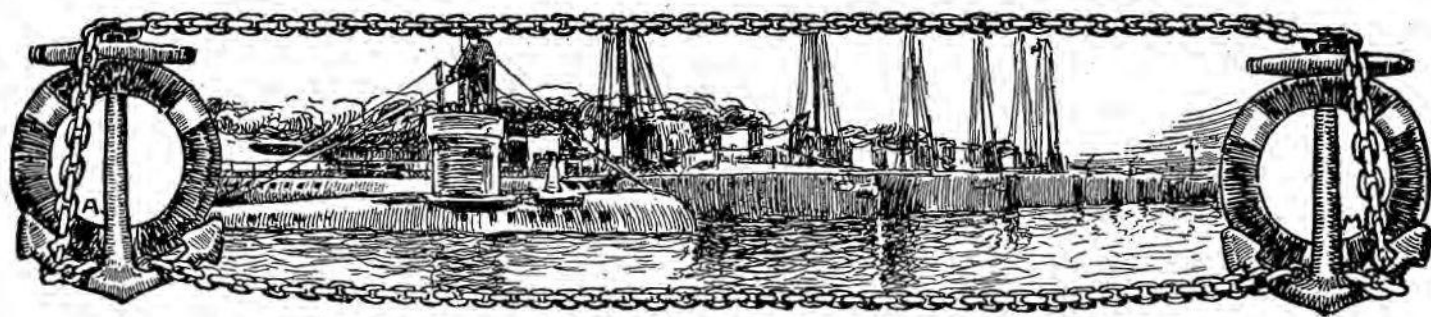
— Известяватъ се сътрудниците да съобщаватъ автора и източника на преводнитѣ статии. Безъ тия данни статиитѣ се считатъ нередовни и нѣма да бждатъ помѣствани въ вестника.

Статиитѣ да бждатъ написани ясно и четливо, и по възможностъ само на едната страна на листа.

— Редакцията препоръчва сътрудничество и съ снимки. Ония сътрудници, които иматъ такива, свързани съ живота и историята на флота или съ морето, се умоляватъ да ги представятъ.

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

— Въ отговоръ на запитванията, съобщаваме, волнитѣ пожертвования за вестника да се изпращатъ до началника на отдѣлението за Морската и Рѣчна полицейска служба—Варна.



ПРОСЛАВА НА ХРАБОСТЪТА.

Храбростта е най-висшата войнска добродетел, здраво всадена въ душата на българския войникъ и наследена отъ старитѣ юначни българи.

Тая обилна проява на храбростъ всѣкога е съпровождала величавитѣ дѣла на българскитѣ синове по многобройнитѣ бранни поля на Балкана.

Шипка, Сливница, Лозенградъ, Одринъ, Тутраканъ и безкрайниятъ низъ отъ имена, свързани съ стремежа на българското племе за осъществяване народния идеалъ, вѣчно ще блѣстятъ като яръкъ примѣръ на ненадмината храбростъ.

Тая храбростъ, бликаща въ кръвта на българския народъ, изразена въ неспиренъ устремъ, твърдостъ, себеотрицание и готовностъ за саможертва предъ олтаря на скжпата Родина, се прояви еднакво, както по бой-

нитѣ поля, така и следъ поемане тежкитѣ вериги на Ньойския диктатъ.

Българскиятъ народъ съ удивителна храбростъ понесе непосилнитѣ, унижителни и несправедливи клаузи на тоя диктатъ, като не загуби сили и вѣра за по-добри и свѣтли бждини.

Ежегодно на 6 май целокупниятъ български народъ тържественно празнува прославата на българската храбростъ и величавитѣ побѣди на родната войска.

Въ тоя свѣтълъ день, младото българско войнство ще отдаде заслужена данъ и ще преклони глава предъ скжпата паметъ на хилядитѣ храбърци, които достойно изпълниха отечественниятъ дългъ и сложиха кости по браннитѣ поля на Тракия, Македония и Добруджа.

Въ тоя празникъ на победитѣ, чествуванъ

съ заслужена гордостъ отъ българското племе, младитѣ народни сили, подъ такта на звучни маршове и гордото плюшене на бойнитѣ знамена, ще манифестиратъ своето въодушевление и адмирация предъ живитѣ бойци — кавалери на ордена за храбростъ, и ще покажатъ своята готовностъ да бждатъ по-достойни и по-храбри при следване начертаниятъ съ кръвта на толкова скжпи жертви пжтъ за пребждването и величието на Родината.

Въ тоя свѣтълъ празникъ на храбростта, младитѣ войнски сили ще подчертаятъ своята вѣрностъ и преданостъ къмъ любимия Върховенъ Вождъ, първиятъ кавалеръ на ордена за храбростъ, Негово Величество Царя и ще манифестиратъ готовността си за нова прослава на българската храбростъ.

МОРСКА МИСЪЛ

Особености и различия между бойевеѣ на море и суша.

Поразителната разлика въ сѣдствата и обстановката при които се развиваѣ морския и сухопѣтен бойеве, между тѣх сѣществуватъ голѣми контрасти.

Морския бой се води въ голѣми пространства, които бѣрзо се мѣняѣ, а боя на сухо въ ограничени пространствени рамки, които въ момента на атаката се стѣсняватъ.

Морския бой започва въ опредѣлено географическо мѣсто и поради голѣмата си подвижност завършва на сѣвършено друго мѣсто въ обширното море. Сражаваѣщите се кораби се движатъ съ най-големитѣ си скорости, които бѣрзо измѣняѣтъ обстановката по мѣсто и пространство.

Морския бой зависи отъ състоянието на времето. При бурно и мъгливо време, боя е почти невъзможенъ, когато на сушата, често пѣти, най-лошото време ще бѣде използвано като най-изгодно за прилагане принципа на изненадата и постигане на решаѣщи резултати.

Основнитѣ и главни сѣдства за борба на море сѣ корабитѣ, които представляватъ единствениятъ въоръжени еденици които се сражаваѣтъ. Въ тѣх хората сѣ помощно сѣдство.

При бойевеѣ на суша обаче, главното сѣдство за водене на боя, въпрѣки техническиѣ усѣвършенстваѣния, силната артилерия и машинизираната огневa подкрепа е човѣка.

Отъ тия сѣотношения произлиза и различието въ стремленията на противницитѣ при бойевеѣ на море и суша.

На море противника се стреми да унищожи корабитѣ, защото обслугитѣ, следъ потѣване на корабитѣ не представляватъ абсолютно никаква сила и опасностъ. Напротивъ, противника отъ хуманностъ е длѣженъ да се притече на помощъ и да спаси давяѣщите се. На сухо обаче, за достигане победата, главната целъ на боя е унищожаването или пленване на противниковата жива сила — хората. При сухопѣтния бой се унищожаватъ главно хората, а при боя на море — корабитѣ.

Морския бой е главно артилерийски. Като такѣвъ той се води предимно на голѣми разстояния и за кратко време. Краткотрайността на морския бой се длѣжи на мощността и разрушителното действие на артилерията и торпедото. Доста-

точно е понѣкога сполучливо попадение само на единъ снарядъ или едно торпедо, за да се реши сѣществуването на кораба, а често пѣти и изхода на боя.

На суша бойевеѣ сѣ дълготрайни, продължаватъ сѣ дни и въпрѣки разрушенията на артилерията и пораженията на различнитѣ сѣдства за борба, живата сила и удара на ножъ сѣ главния факторъ за изтѣгване на окончателната победа.

Главнитѣ тактически сѣйства, които единъ корабъ е необходимо да притежава, за да победи въ морския бой сѣ далекобойността на артилерията и превишаваѣщата скоростъ.

При бояѣ между два кораба сѣ еднакѣвъ тонажъ и бронировка, но сѣ различни скорости и далекобойностъ на артилерията, корабѣтѣ, който притежава по-малка скоростъ и по-малка далекобойностъ на орѣдията, е обреченъ на явно загиване, безъ да има дори възможността да защити своята честъ.

Корабѣтѣ, който има превишаваѣща скоростъ и по-големъ обѣегъ на своята артилерия, ще може всѣкога да се длѣжи на предѣлно разстояние и да обстрелва неприятелския корабъ до като го унищожи, безъ последния да може да достигне сѣ снарядитѣ целѣта, нито пѣкъ да има възможностъ, слабаяки се на скоростѣта си да отбѣгне сражението. Нито високия духъ, нито отличната подготовка на обслугата не биха могли да помогнатъ на слабия, притежаваѣщъ ограничена далекобойностъ и малка скоростъ корабъ, да се освободи отъ положението на безпомощна нишанка за сигурно унищожение отъ превъзхождаѣщия го противникъ.

Като ярѣкъ примѣръ и доказателство за значението на далекобойността и скоростѣта, историята отбелязва загиването или по право разстрелването на германскиѣ бронирани крѣстосвачи „Шарнхорстъ“ и „Гнайзенау“ отъ английскиѣ „Инвенсибълъ“ и „Инфлексибълъ“ въ боя при Фалкландъ, който въ кратце е описанъ въ настоящия брой въ отдѣла Военно-морска история.

Тия два германски бронирани крѣстосвачи сѣ били едни отъ най-модернитѣ нѣмски бойни кораби въ началото на Сѣвѣтната война, сѣ най-добре обучени обслуги, които следствие спечелената победа въ морското сражение при Коро-

нелъ сѣ притежавали високъ духъ, отлична техника и точностъ при артилерийската стрелба. Притежанието на тия ценни качества, които въ пехотния бой биха направили чудеса, въ сражението при Фалкландъ, не сѣ могли да бѣдѣтъ проявени, нито сѣ спомогнали за избѣгване унищожението на германскиѣ кораби, тѣй като сѣ били задушени и парализирани отъ превъзходството на скоростѣта и далекобойността на английскиѣ кораби, които въ критическитѣ моменти се отдалечавали и излизали отъ сферата на нѣмскиѣ артилерийски попадения.

На суша, ако войната ни свари сѣ малобройни и стари бойни сѣдства, но ако притежаваме отлична подготовка и високъ борчески духъ, бихме могли да се отбраняваме героически на дадена позиция, а често пѣти, обстановката, начина на водене боя, нашето умение и тѣврдо устояване на противниковитѣ нападения, биха ни дали възможностъ да нанесемъ победа надъ многобройния и силенъ врагъ. По тоя въпросъ нашата военна история бележи хиляди примѣри и достойно изтѣгнати победи, когато нашиѣ войски сѣ били всѣкога по-малочислени и по-лошо въоръжени.

Обаче за морския бой, ценнитѣ качества на българския морякъ: високъ борчески духъ, отлична подготовка, храбростъ и съзнание за преданно изпълнение на отечественния длѣгъ, при силата на сѣществувашитѣ сѣвременни бойни кораби, не ще бѣдѣтъ достатѣчни за сразяване на врага. Защото не е логично „да се рита рѣжена босъ“ нито пѣкъ, въпрѣки притежанието на превъзходни морални сила да се излиза сѣ гола тояга и сѣ малки отживѣли времето си орѣхови черупчици срещу модернитѣ, бѣрзоходни и силно въоръжени вражески кораби.

Необходими сѣ макаръ и малобройни кораби, които да притежаватъ въоръжение, защита и скоростъ, поне равни на тия на бойнитѣ единици отъ вероятния ни противникъ.

Подсиленъ сѣ минимална материална мощъ, българския морякъ, когато обстоятелствата наложатъ, ще може сѣ достоинство да прояви своята морална сила, храбростъ и устойчивостъ на море, като увенчае сѣ слава и победи бѣдещата Велика Бѣлгария. П. Поповъ.



ВЕНЦ-МОРСКА ИСТОРИЯ

Боятъ на бронираните кръстосвачи при Фалкландъ

Въ началото на Свѣтовната война, източно-азиатската нѣмска кръстосвачна ескадра, командвана отъ адмиралъ графъ фонъ Шпей се насочила къмъ западните брѣгове на южна Америка.

При Коронелъ, тая ескадра завързала сражение съ английските бойни кораби и спечелила първата германска морска победа. Следъ тая блѣскава победа, ескадрата, поради намаляване на бойните и др. припаси и липсата на упорни пунктове и бази, гдето да даде отдихъ на обслужитѣ и да има възможностъ да подтегне корабитѣ и машинитѣ, се отправила покрай носъ Хорнъ (най-южната частъ на Южна-Америка) къмъ Атлантическия океанъ съ задача, да се приближи незабелязано до отечественитѣ води и се прибере въ германскитѣ пристанища. Минавайки обаче покрай Фалкландскитѣ острови, ескадрата била открита отъ изпатенитѣ да я унищожатъ английски бойни кораби, поради което на 8 декември 1914 година въ Южното ледовито море се завързало известното въ историята морско сражение при Фалкландъ, въ което нѣмската кръстосвачна ескадра била унищожена.

Английскитѣ сили, командвани отъ адмиралъ Стърдей имали следния съставъ:

Двата нови и модерни брониранни кръстосвачи „Инвенсибълъ“ и „Инфлексибълъ“, имащи водоизмѣстване по 17,500 тона, въоръжение 8—305 м.м. орджия съ максимална далекобойностъ 22,000 метра и скоростъ 27 мили въ часъ; Лекиѣ кръстосвачи: „Кентъ“, „Корнуелъ“, „Карнарвонъ“ и „Глазговъ“.

Германската ескадра се състояла отъ брониранитѣ кръстосвачи „Шарнхорстъ“ и „Гнайзенау“ имащи водоизмѣстване по 11,600 тона, въоръжение съ 8—210 м.м. орджия съ предѣлна далекобойностъ 16,000 метра и скоростъ 22 мили; Лекиѣ кръстосвачи: „Лайпцигъ“, „Нюрнбергъ“ и „Дрезденъ“.

Тоя знаменитъ морски бой обхваща две фази: Боятъ на брониранитѣ и преследване и бой между лекиѣ кръстосвачи.

Следващитѣ редове иматъ за задача да дадѣтъ кратка представа за сражението между брониранитѣ кръстосвачи, въ което на пръвъ планъ изпъква значението на скоростта и далекобойността на артилерията за успѣшното и резултатно водене боя на море. Описа-

нието на двубоя при Фалкландъ е преводъ отъ „Deux combats navales“.

Осми декември 1914 год. Чудно ясенъ и хубавъ день въ голѣмото Южно ледовито море, чиито вълни се разбиватъ на бѣла пѣна въ скалистия брѣгъ на известния на мореплавателитѣ носъ Хорнъ, най-южната частъ на Южна Америка, при който морскитѣ води сж вѣчно бурни и пълни съ опасности.

Ескадрата на графъ фонъ Шпей, напушайки водитѣ на носъ Хорнъ се насочила на северъ, къмъ Фалкландскитѣ острови. Още не затихналъ бѣсния ревъ на бурята, ето че нѣмскитѣ кораби неочаквано врѣхлетѣли на нова, още по страховита и гибелна буря — превъзхождащата ги по сила и скоростъ английска кръстосвачна ескадра, която ги забелязала и се хвърлила въ преследване.

Гонидбата започнала къмъ 10 ч. 30 минути, въ което време изпатениятъ въ разузнаване английски лекъ кръстосвачъ „Глазговъ“, забелязалъ на разстояние 15 мили стожернитѣ върхове на нѣмскитѣ кораби и съ донесение по безжичния телеграфъ насочилъ намирашитѣ се още назадъ британски линейни кръстосвачи. Забелязвайки още отъ далечъ високитѣ триножни стожери на „Инвенсибълъ“ и „Инфлексибълъ“, командващиятъ нѣмската ескадра адмиралъ графъ фонъ Шпей, констатиралъ, че края на германскитѣ кораби е настъпилъ. Опитвайки да се отдалечи и отбѣгне сражението, ескадрата положила всички усилия да се изтръгне отъ ноктитѣ на смъртта.

Въ 11 ч. 30 минути водачниятъ английски корабъ „Инвенсибълъ“ подалъ следния сигналъ за британскитѣ кораби: „Да се изкпятъ и нахранятъ обслужитѣ!“ Сигналъ предшестващъ сражението. Обслужитѣ които до момента на откриване нѣмската ескадра сж товарили вжглища, ще трѣбва да се окпятъ и очистятъ грижливо отъ всѣкаква следа на вжглища и да се нахранятъ добре. Какво спокойствие въ лицето на противника. Каква сигурностъ въ своята мощъ.

Въ 12 ч. и 30 минути, заповѣдта е изпълнена. Нахранени и чисти английскитѣ моряци сж въ безупречно състояние: чисто бѣло, парадно облѣкло, бръснато лице, дори сж намѣрили време да омиятъ

и лъснатъ палубата, като че ли имъ предстои парадъ и прегледъ отъ височайши особи.

Въ 12 ч. 50 минути, английската ескадра въ разпрѣснатъ строй е въ усилено преследване. На чело се движелъ лекиятъ кръстосвачъ „Глазговъ“ следъ който следвали брониранитѣ кръстосвачи „Инвенсибълъ“ и „Инфлексибълъ“. На разстояние 4000 метра задъ гѣхъ следвалъ срѣстосвача „Кентъ“, а на сжщото отстояние отъ него „Корнуелъ“. На 2000 метра отъ последнитѣ догонвалъ кръстосвача „Карнарвонъ“. Всички кораби се движели съ възможната си пълна скоростъ.

Нѣмската кръстосвачна ескадра била добре групирана: „Шарнхорстъ“, „Гнайзенау“, „Нюрнбергъ“ и „Дрезденъ“ следвали единъ следъ другъ; Само лекиятъ кръстосвачъ „Лайпцигъ“ е останалъ на 2000 м. назадъ и полагалъ всички усилия да се движи въ строя, обаче ограничената му скоростъ не позволявала това и той постепенно изостава.

И дветѣ ескадри, силно задимени се движели къмъ юго-изтокъ и на паралелни курсове.

Въ 12 ч. 55 минути, „Лайпцигъ“ билъ на разстояние 14,400 метра отъ английскитѣ кораби и всѣки моментъ е могълъ да пострада отъ артилерийския имъ огънь. Британскитѣ орджия открили стрелбата.

Адмиралъ графъ фонъ Шпей, схващайки, че лекиѣ нѣмски кръстосвачи ще бждатъ въ скоро време засипани съ снаряди и унищожени, и тѣхното движение въ строя ще бжде безполезно, проявилъ доблестъ на другарство, като решилъ да поеме тежкото сражение само съ двата бронирани кръстосвача „Шарнхорстъ“ и „Гнайзенау“ и да се жертва за спасяване на лекиѣ кръстосвачи отъ гибелъ. Затова, отъ водачния корабъ „Шарнхорстъ“ била дадена следната заповѣдъ до лекиѣ кръстосвачи: „Измѣнете направление! Движете се по способностъ, за да отбѣгнете сражението и се спасите“.

„Шарнхорстъ“ и „Гнайзенау“ заели постепенно боенъ редъ и решили да се пожертвуватъ за всички. Къмъ 14 часа и 20 минути лекиѣ нѣмски кръстосвачи „Дрезденъ“, „Нюрнбергъ“ и „Лайпцигъ“ разпрѣснато се насочили на югъ, опитвайки се да отбѣгнатъ отъ противника. Английския командующъ ес-

кадрата, адмиралъ Стърдей е предвидилъ своевременно тая маневра на нѣмскитѣ кръстосвачи и далъ необходимитѣ нареждания. Безъ получаването на допълнителна заповѣдъ и сигналъ, кръстосвачитѣ „Кентъ“, „Корнуелъ“ и „Глазговъ“ се спуснали следъ бѣгълцитѣ.

Заповѣдта на първия английски морски лордъ, Фишеръ била, линейнитѣ кръстосвачи, следъ успѣшното изпълнение на възложената имъ задача: търсене, намиране и унищожение на нѣмската кръстосвачна ескадра, да се завърнатъ непожтнати въ отечественитѣ води. Наложително било адмиралъ Стърдей да маневрира съ корабитѣ си така, щото да обсипва отъ далечъ противника съ снаряди, безъ послѣдния да има възможностъ да го докосне съ артилерийскитѣ си огнь. Това било лесно изпълнимо за английския адмиралъ, тъй като неговитѣ кораби притежавали по-голяма скоростъ и далекобойностъ на оржията. Борба на дълга сабя противъ ножъ, и при все това, ударътъ на тая сабя трѣбвало да бѣде насоченъ тамъ, кждето и когато е било необходимо.

Тактиката на адмиралъ Стърдей била добра, обаче изисквала продължителна борба, защото който стреля отъ далечъ, стреля лошо. Но послѣдното за случая е нѣмало значение. По-лесно било да се исковатъ и изработятъ нови оржия и снаряди, отколкото да се формиратъ опитни и вещи моряци и построятъ нови кораби.

За да дадѣтъ пълната си скоростъ, английскитѣ кораби започнали да горятъ въ парнитѣ си котли петролъ. Грамаденъ кафявожълтеникавъ, гъст облакъ димъ обвинявалъ британската ескадра и прѣчелъ на германцитѣ да се премѣрватъ. Борбата започнала отъ голѣмо разстояние. Нѣмскитѣ снаряди не достигали неприятелскитѣ кораби.

Въ очакване намаление разстоянието и удобенъ случай за поражение, снарядитѣ, голѣма частъ отъ които били изстреляни въ сражението при Коронелъ, трѣбвало да бждатъ пестени. Много пжти адмиралъ Шпей се опитвалъ да се приближи къмъ британскитѣ бронирани кръстосвачи и скжси разстоянието, но всѣкога, адмиралъ Стърдей, забелязвайки намѣрението му, съответнитѣ маневри успѣвалъ да се отдалечи и държи корабитѣ си вънъ отъ обсега на нѣмската артилерия.

Въ началото на боятъ двата германски кораба получили малко число снарядни попадения. Обаче 300 м.м. снаряди, изстреляни отъ голѣмо разстояние, падайки почти вертикално върху горнитѣ палуби на нѣмскитѣ кръстосвачи, проникнали

и избухнали дълбоко въ отдѣленията съ котлитѣ и направили голѣми опустошения. Все пакъ, германцитѣ не изгубили смѣлостта и надеждата.

Вѣтърътъ, който духалъ въ еднакъ съ движението на корабитѣ посока, увеличилъ своята сила и скжстилъ още по-вече чернитѣ облаци димъ предъ британскитѣ кръстосвачи. Видимостта за нѣмскитѣ кораби се влошила до висша степенъ, като послѣднитѣ не могли да виждатъ вече дори и стожернитѣ върхове на противника. Използвайки това обстоятелство, адмиралъ графъ фонъ Шпей се опиталъ да се отдалечи незабелязано и отбѣгне отъ сражението. Обаче, намиращиятъ се въ това време далечъ въ една край на хоризонта британски кръстосвачъ „Карнарвонъ“, който още не билъ влѣзълъ въ бой, забелязалъ навреме маневрата на германскитѣ бронирани кръстосвачи и по радиографа предупредилъ командващиятъ британскитѣ сили адмиралъ. И отново тъмнитѣ облаци се спуснали къмъ нѣмскитѣ кораби. Започнало се ново преследване и новъ ловъ, който продължилъ единъ часъ.

Дали ще успѣятъ германцитѣ да издържатъ до настѣпването на нощта и се спасятъ подъ прикритието на нейното тъмно було?

Боятъ започналъ наново съ голѣма сила и скжсено разстояние между противникитѣ. Върху „Инвенсибълъ“ се испали градушка отъ снаряди. Всѣки полученъ ударъ прекъсвалъ по кръстосвача. Съ зловещъ грохотъ снарядитѣ се прѣскакали и издигали въ въздуха черенъ димъ, разкжсани желѣзни части, кжсове разрушени стожери и димни тржби.

Единъ снарядъ разкжсалъ сигналнитѣ стожерни върви на „Шарнхорстъ“, които паднали заедно съ издигнатия на тѣхъ флагъ на адмиралъ фонъ Шпей.

Когато въ време на морското сражение се сHEME флага на командующиятъ ескадрата, означава, че командующиятъ е убитъ и флага трѣбва да се вдигне на оня корабъ гдето се намира новиятъ командующъ, който поема командването на ескадрата.

Ето защо „Гнайзенау“ сигналувалъ на „Шарнхорстъ“: „Адмирала убитъ ли е?“. Последвалъ отрицателенъ отговоръ.

Дветѣ сражаващи се ескадри маневрирали постоянно: Английската за да избѣгне снарядитѣ отъ съсредоточената нѣмска артилерийска стрелба и се освободи отъ станалиятъ неблагоприятенъ собственъ димъ, а германската да приближи още по-близо до врага и му нанесе по-голямо поражение.

Така, следъ взаимна гонидба и престроявания дветѣ ескадри, отново заели паралелни курсове, се движатъ съ голѣма бързина на югъ.

Изведнѣжъ въ морето се появило съвършено бѣло видение. Единъ голѣмъ, бѣлъ тристожеренъ вѣтроходъ, съ опнати, милвани отъ слънчевитѣ лжчи бѣли вѣтрила, приближавалъ бързо отъ изтокъ. Скоро той пресѣкалъ пжтя на британската ескадра, поздравявайки я съ трикратното спущане на знамето. Спазвайки международното морско право, споредъ което всѣки корабъ, който се движи съ машина е длъженъ да отстъпва и дава пжтъ на срѣщнатия вѣтроходъ, „Инвенсибълъ“, следванъ отъ „Инфлексибълъ“, се отклонилъ отъ курса и се отдалечилъ като прекратилъ стрелбата.

Следъ отминаването на вѣтрохода, започнатата отново английска артилерийска стрелба била лоша. Къмъ 15 часа и 30 мин.—снарядитѣ, които падали около „Шарнхорстъ“ измѣняли геоматричнитѣ си контури въ едно разпокжсано безредие. Взривавайки се тѣ издигали грамадни стълбове вода, които изглеждали като многобройни дървета съ чудно извити клоне, изникнали внезапно всрѣдъ пламъцитѣ, обхващали вече кораба. Въ кръстосвача нахлула голѣмо количество вода, която увеличила газенето му съ единъ метъръ.

Къмъ 16 ч. адмиралъ графъ фонъ Шпей, чувствувайки близката си смъртъ, далъ сигналъ на „Гнайзенау“: — „Ако машинитѣ Ви сж непожтнати, опитайте да се отдалечите и спасите!“.

Следъ това „Шарнхорстъ“ упорствувайки и стремейки се да намали разстоянието изстрелва почти всичкитѣ си снаряди. Той едва се движи, дълбоко забилъ носъ въ водата, която нахлувала асе по-вече и по-вече въ кораба и бавно но сигурно го потапяла. Нѣколко оржия, останали още непожтнати, стреляли съ все сила. Най-подиръ нѣмския огнь изгасналъ отведнѣжъ съ бързината на духната свещъ.

Къмъ 16 ч. 10 м. билъ даденъ послѣдния истрелъ. Следъ минута „Шарнхорстъ“ бавно потъналъ: най-напредъ предната му частъ, после дим. тржби, отъ кждето бързо нахлула вода и най-подиръ кърмата се изгубила подъ морската повърхностъ. Всички очи сж били устремени тамъ, кждето още продължавалъ гордо да се развѣва нѣмския трицветъ съ желѣзния кръстъ. Надъ водата послѣдни се показали винтоветѣ на кораба, които още продължавали да се въртятъ, като че ли искали да ускорятъ отиването на кръстосвача въ вѣчния покой.

„Гнаизенау“ продължавал да упорства.

Единъ противъ трима! Непосилна борба, която продължила още цѣли 90 минути.

Въ 16 ч. 24 м. една димна тржба била съборена и единъ котелъ наводненъ. — Скоростта на кръстосвача паднала на 16 мили. Тритъ английски кръстосвачи (заедно съ „Карнарвонъ“) продължавали да обстрелватъ. „Инвенсибълъ“ отстоялъ на 9000 м. отъ „Гнаизенау“.

Въ 16 ч. 45 м. единъ само изстрелъ унищожилъ цѣлата предна частъ на нѣмския кръстосвачъ. Всички намиращи се тамъ, съ изключение на двама души били убити.

Въ 17 ч. двата английски кораба подържали спокойна стрелба като при учебно артилерийско упражнение. Само „Инфлексибълъ“ получавалъ отъ време на време по нѣ-

кой гранатенъ ударъ. Върху „Гнаизенау“ всички съобщения били прекъснати.

Кърмилния преводъ сжщо билъ скжсанъ и кръстосвача се въртялъ непрекъснато като подлудяло куче, всрѣдъ дъждъ отъ снаряди.

Въ 17 ч. 10 м. корабоначалника на „Гнаизенау“ далъ своята заповѣдъ: „Да се обстрелва „Инфлексибълъ“ съ 210 мм., а „Карнарвонъ“ съ 150 мм. снаряди“. Последвало донесение: „Нѣма вече здрави 150 мм. оржидия. Останало годно само едно 210 мм. оржие“.

Въ 17 ч. 17 мин. било потопено още едно котелно отдѣление и скоростта на кораба се намалила на 8 мили. Обхванатъ цѣлия въ пламъци, потопилъ дълбоко носъ въ водата, кръстосвача наклонилъ носовата си частъ съ 10° напредъ.

Къмъ 17 часа и 20 мин. помпи-

тѣ, които непрестанно работѣли за да изхвърлятъ нахлуващата въ кораба вода, поради липсата на пара, прекратили своето действие. Свѣтлината въ вътрешнитѣ помещения угаснала. Двата английски бронирани кръстосвача приближили „Гнаизенау“. Отъ последния въ 17 часа 25 мин. сж били дадени последнитѣ изстрели.

Въ 17 ч. 35 мин. била дадена заповѣдъ да се потопи кръстосвача и всички да напуснатъ кораба и се хвърлятъ въ водата. Много късно, „Гнаизенау“ бързо потъналъ и въ 17 ч. 45 мин. окончателно се изгубилъ подъ водната повърхност, като отнесълъ съ себе си своята обслуга отъ 400 души, на мѣрили геройската си смъртъ въ леденитѣ води на далечното Южно море.

Преведе: П. Поповъ.

Стихийна буря край Созополъ

На 12 и 13 февруари н. г. по крайбрежието премина стихийна и незапомнена отъ дълги години мразовита буря. Ураганния вѣтъръ бѣ

надигналъ водитѣ на Бургаския заливъ, които съ бѣсенъ ревъ прехвърляха вълноломната стена при Созополъ. Долнитѣ снимки напра-

вени въ разгара и следъ стихване на бурята, даватъ бѣгла представа за нейната стихийностъ и разрушително действие.



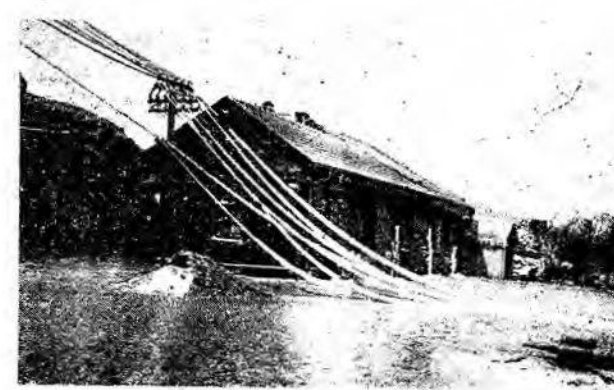
Офицеритѣ отъ Морското училище въ Созополъ оглеждатъ корабитѣ и лодкитѣ при започване бурята на 12 февруари 1936 год.



Сжщия день вечеръта при започване замръзването. — Изгледъ на вълнолома и прехвърлящитѣ го голѣми водни маси.



Следния день 13 февруари следъ замръзването. — Повредитѣ на освѣтлението и телефонната мръжа.



Надвечеръ следъ стихване на вѣтъра. — Изгледъ на учебната работилница при Морското училище въ Созополъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

ЖАЛЕЙКА

На 27 април т. г. завърши неочаквано житейския си път, запасния лейтенант от бившия флот на Негово Величество

Атанасъ Тодоровъ

68 год. отъ гр. Варна.

По-вече отъ 20 години тоя скромнъ труженикъ на родното море, служи преданно и вѣрно на Родната и морската техника. Изпълнилъ беззаветно своя дългъ на воинъ и гражданинъ, той спокойно се пресели въ царството на сѣннитѣ.

Миръ на праха му!

КОРАБОВОДЕНЕТО

За благополучното привеждане на корабъ отъ едно до друго мѣсто се избира най-изгодния пътъ, при който да бждатъ избѣгнати всички опасности, които биха се срещнали въ морето. Това съставлява основната задача, на корабоводенето.

Мореплавателя има отговорна задача, която е сложна и обширна и ако той не вземе подъ внимание вѣтроветъ, които духътъ презъ време на плаването, теченията, плитковинитѣ, подводнитѣ и надводни скали, вълненията и близостта на брѣга, би изложилъ кораба на опасностъ.

За успѣха въ трудната задача мореплавателя трѣбва да притежава обширни познания по корабоводене, мореплаване (навигация) теория на девиацията, както и отъ мореходната астрономия, които науки сж известни подъ общото име науки за корабоводенето.

Тѣзи науки сж единственитѣ, съ помощта на които се обезпечаватъ безопасното и сигурно плаване на кораба.

Преди излизането на кораба въ открито море, мореплавателя грижливо проучва оная частъ отъ морето, която кораба ще пресѣче, за да отиде въ следующето близко пристанище. Той се запознава обстойно съ всички опасни мѣста и начинитѣ и срѣдствата за тѣхното отбелязване (ограждане), убѣжищата (мѣстата) за укриване при внезапно настѣпили лоши времена и силни бури, като избира и прокарва най-правия, изгоденъ и безопасенъ пътъ за кораба.

Въ обширната книга за корабоводенъ сж отбелязани подробно най-важнитѣ данни на морскитѣ карти: очертаванията на брѣговетъ, положението на опаснитѣ мѣста, релефа и състава на морското дѣно, дълбочинитѣ, теченията, а така сжщо и разнитѣ предмети и знаци, които могатъ да послужатъ за ориентирание на кораба. Възъ основа на сжщата наука и даннитѣ на сжществуващитѣ морски карти, се избира най-безопасния и изгоденъ морски пътъ, по който, съ помощта на компаса трѣбва да насочимъ кораба. Тѣй като магнитната стрелка на тоя компасъ се влияе отъ желѣзото на корабния корпусъ и се отклонява отъ истинския и магнитенъ северъ-югъ, то, съ помощта на сжществуващитѣ разни методи на девиационната теория се определя величината на тоза отклонение, което мореплавателитѣ взематъ подъ съображение при нанасяне на картата истинския курсъ, съпадащъ съ пътя, който кораба трѣбва да следва.

Върѣйки различнитѣ уреди и съоръжения, съ които мореплавателя си служи при корабоводенето на кораба въ открито море, необходимо е често да се определя мѣстото на кораба въ даденъ моментъ, за да се контролира вѣрността и точното следване по предначертания пътъ. Следствие силни морски течения, духащи вѣтрове и различни атмосферни влияния, кораба незабелезано се измѣства отъ пътя на следване. Знаейки въ коя географска точка се намира кораба въ даденъ моментъ, мореплавателя определя величината на тоя отностъ и съ необходимитѣ поправки насочва кораба по истинския пътъ.

Мѣстото на кораба се намира по-различнитѣ способности: Чрезъ нанасяне на картата ежечасно изминатото разстояние, което се определя посредствомъ специалния уредъ-бързомѣръ, или по обръщенията на машината; чрезъ наблюдение и засичане брѣгови предмети; чрезъ засичане даденитѣ сигнали отъ брѣговитѣ радиостанции; а въ открито море, гдето не се вижда сушата, мѣстото на кораба се намира по слънцето и звездитѣ по астрономиченъ начинъ чрезъ съответнитѣ уреди, алманаси, астрономически таблици и формули. Въ лошо време и гжста мъгла при ограничена видимостъ, мѣстото на кораба се определя съ честото измѣрване на морската дълбочината, което се извършва пос-

редствомъ обикновения или еходъномѣра.

За обезпечаване сигурното пътуване на кораба, мореплавателя трѣбва да държи смѣтка и за влиянието на различнитѣ морски течения, силата на периодическитѣ духащитѣ вѣтрове, приближаващитѣ и внезапно развиващитѣ се силни бури и урагани, което той постига съ помощта на наукитѣ метеорология (изследване разнитѣ атмосферни влияния) и океанография (изучаване водитѣ и тѣхнитѣ особености, свойства и течения).

Ето какви обширни науки, познания и срѣчностъ трѣбва да притежава единъ мереплавателъ за да извърши сигурното и безопасно корабоводене на повѣрениятъ му корабъ.

Ганчо Георгиевъ

НОВАТА АЕРОДИНАМИЧНА ФОРМА НА КОРАБИТѢ

Напоследъкъ въ Америка билъ спуснатъ на вода новопостроениятъ, моторенъ корабъ „Kalakala“, който поради специалната си аеродинамична форма представлява особенъ интересъ.

Новиятъ корабъ има закрыта палуба и съвършено гладки линии. Обикновеннитѣ димни трѣби, корабни надстройки и други изпъкналости стърчащи надъ горната палуба, които сме свикнали да гледаме на всички съществуващи кораби, въ „Kalakala“, липсватъ.

Тая липса на всѣкакви надстройки, освенъ че намалила съпротивлението на въздуха при движението на кораба, но облекчила и неговото тегло съ 215 тона.

Стоманенитѣ листове образуващи корпуса, сж съединени посредствомъ електроспойка и предаватъ съвършено гладки и елегантни форми на кораба, като реализиратъ едно намаление на необходимата двигателна сила съ 5%.

„Kalakala“, е предназначенъ за обслужване съобщенията по американското крайбрежие. За своето движение кораба е съоръженъ съ 10 цилиндровъ моторъ, имащъ мощностъ 3,000 конски сили и развиващъ скоростъ 18 мили.

Тая нова аеродинамична форма на корабитѣ, осигуряваща лекостъ и економичностъ при движението, вѣроятно въ скоро време ще бжде приложена при построяката на новитѣ презокеански колоси.

Хр. Куненски.

МАНЕВРИ ВЪ СРЪДИЗЕМНО МОРЕ

При една вечеря, на която присъствавал и един адмирал, разговаряйки за различни политически въпроси гостите засъгнали Абисиния и големите маневри на английския и французки флоти въ Срѣдиземно море. Домакинята запитала адмирала: „Ще бждете ли така добър да ни обясните по подробно, какво означаватъ тѣзи маневри?“

„Ако не Ви е отегчително—ще се опитамъ“ заявилъ адмирала.

„Въ стратегията, както на суша, така и на море всичко се свежда до осигуряване отъ воюващите страни силите и възможностите както по време, така и по пространство. Срѣдиземно море е дълго отъ Гибралтаръ до Суецъ едва 3,900 клм. Най-големата му ширина е 1,800 клм., а най-тѣстното мѣсто е 600 клм. Въ старо време то представляваше грамадно пространство за гребните и вѣтроходни кораби.

За осигуряването на пътя отъ Гибралтаръ до Александрия или Яфа иматъ голѣма стратегическа роль островите Майорка, Сицилия, Малта, Критъ, Родосъ и Кипъръ. Отъ тѣхъ могатъ всѣкога да бждатъ атакувани минаващите флотили съ голѣма леснина.

Малта, разположена въ срѣдата на Срѣдиземно море, едва на 90 клм. южно отъ Сицилия, бѣше наистина единъ ключъ по стратегическия пътъ Гибралтаръ—Суецъ. Които притежавала Малта, господствува надъ тѣснината между Африка и Сицилия. Машинизирането въ XX вѣкъ, значително намали времето за преминаване това голѣмо пространство, гвърде обширно за скоростите на корабите отъ древно време.

Пресмѣтнете сами: При скоростъ 45 клм. въ часъ, която притежаватъ съвременните кораби, пътя отъ Гибралтаръ до Суецъ се изминава за около 4 денонощия; обаче сега имаме изтрѣбители които се движатъ съ скоростъ 60—70 клм. въ часъ.

Малта преди 10 години бѣше действително ключъ на Срѣдиземно море. Тукъ бѣха направени грамадни пристанища, съоръжения и плаващи докове, които могатъ да повдигатъ най-големите бойни единици отъ английския флотъ.

Въ морската война, по-слабия флотъ въ близостъ на своите пристанища, може да има по-голема боева стойностъ отъ по-силния, който е отдалеченъ отъ базите си.

Малта е застрашена отъ въздуха. Англия, за изваждане бойните си кораби на докъ, трѣбва да ги отправя въ Гибралтаръ, а кога ще бжде готова Хайфа въ източно Срѣдиземно море, не знаемъ. За изваждането големите английски бойни единици, като „Худъ“ и „Нелсонъ“, нѣма ни-

къде въ Срѣдиземно море докове освенъ въ Гибралтаръ и Малта. Последната при наличието на въздушната опасностъ трѣбва да се счита за изключена.

Съ узнаването отъ първиятъ министъръ на Англия обстоятелството, че големите бойни британски единици не могатъ да докуватъ въ Франция—се промѣни и цѣлото морско политическо положение.

При напредването на английския флотъ отъ Гибралтаръ за Египетъ, той ще бжде всѣкога изложенъ на успѣшно нападение въ тѣснината между Сицилия и Африка отъ бързоходните италиански торпедоносци и многобройните подводници, подпомогнати отъ мощното ново оръжие—въздушните сили.

Наистина, правятъ се опити за запазване бойните кораби отъ въздушни нападения съ усиление бронята и здрави телени мрежи, силно пружиниращи, които значително отдалечаватъ взрива отъ палубата, но разрушителния ефектъ на тежките бомби е сжщо така голѣмъ, когато се взриваватъ 6 до 10 метра на страни отъ атакуваните кораби.

Въ Нелсоново време, при дървените кораби, проблемите бѣха много по прости отъ днешните.

Днесъ най-малкия корабъ е едно техническо чудо.

И тукъ, заключилъ адмирала, задачата на маневрите е била морското стратегическо осигуряване на дългия 3900 клм. морски пътъ, застрашенъ, както отъ бързоходните торпедоносни кораби и подводници, така и отъ действията на самолетите.

Другата задача е била да се разкъса охранителната система на сицилийската тѣснина, която практически се владѣе отъ италианците.

Отъ нѣмски Пращинковъ

СТРОЕЖА НА ЛИНЕЙНИ КОРАБИ ПРЕЗЪ 1936 г.

Презъ настоящата година се предвижда усиленъ строежъ на разни типове бойни кораби, отъ които на пръвъ планъ имащите голѣмо водоизмѣстване линейни кораби.

Франция строи три голѣми линейни кораби: „Франция“ съ водоизмѣстване 35,000 тона; „Щразбургъ“ и „Дюнкеркъ“ съ по 26,081 тона. „Щразбургъ“ ще бжде окончателно завършенъ въ началото на 1938 год. „Дюнкеркъ“ е спуснатъ на вода и презъ лѣтото на настоящата година ще влѣзе въ строя.

Изработени сж плановите за постройката на още единъ 35,000 тонен линейен корабъ, който ще бжде положенъ въ постройка въ края на 1936 год.

Италия усилено строи два линейни кораба въ водоизмѣстване по 35,000 тона: „Виторио Венето“ и

„Литория“. И двата сж положени въ строежъ на 28 октомври 1934 год. Следъ окончателното завършване ще развиватъ скоростъ 30 мили. Ще бждатъ въоръжени съ 381 мм. оръдия.

Америка въ бюджета си за флота презъ настоящата година е предвидила необходимите суми за започване строежа на 35,000 тоненъ боен корабъ „№ 55“. Вѣроятно е въ скоро време той голѣмъ линейен корабъ да бжде положенъ въ постройка.

Германия строи линейните кораби „Д“ (Ерзацъ „Елзасъ“) и „Е“ (Ерзацъ „Хесенъ“), които иматъ водоизмѣстване по 26,000 т. и въоръжение: 9—280 мм. и 12—150 мм. оръдия.

За отбелѣзване е малкия калибъръ на тежката артилерия съ която ще бждатъ въоръжени нѣмските линейни кораби, което обстоятелство има като че ли тенденцията да поправи грѣшката при прѣкомѣрното увеличение калибъра на корабните оръдия. К.

СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЕ ФЛОТИ

Русия.

За подновяване и усиление на своя флотъ, Русия е предвидила два петгодишни строителни плана. Съгласно първиятъ петгодишенъ планъ, който обхваща главно срѣдствата за брѣговата отбрана, въ руските корабостроителници сж били построени главно леки бойни кораби: подводници, торпедоносци и торпедни катери. Вториятъ петгодишенъ планъ обхваща постройката на голѣми бойни единици: линейни кораби, кръстосвачи и изтрѣбители.

По настоящемъ Русия разполага съ 75 подводника различна голѣмина и 60 торпедни катери, постройката на които още продължава.

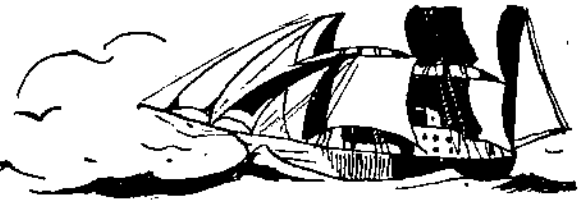
Германия.

На 6 януари н. г. е влѣзалъ въ строятъ и започналъ своята служба новопостроениятъ брониранъ корабъ „Адмиралъ графъ Шпей“.

Новиятъ корабъ носи името на достойния водачъ на германската източно-азиатска кръстосвачна ескадра, който спечели първата блѣстяща нѣмска морска победа при Коронелъ и намѣри смъртта си при Фалкландъ въ хладните води на Южното ледовито море.

Кораба има следните данни: дължина 181.70, ширина 20.70 и газене 5.80 метра; водоизмѣстване 10,000 тона, скоростъ 26 мили; въоръжение: 6-280 мм., 8-150 мм., 6-88 мм., 8-37 мм. оръдия; 14 картечници и 8-50 см. торпедни тръби; районъ на действие 10,000 мили, обслуга 898 човѣка. К.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



Ем. Мутафовъ.

П Ъ С Е Н Ъ.

На българските моряци.

*Със мощенъ устремъ полетява
въ море съ необозримъ просторъ
и съ въренъ изстрелъ поразява
врага въ обширенъ кръгозоръ.*

*Лети и стрѣлка се катъ чайка,
вълшебна въ своя смѣлъ полетъ,
съ надежди сгрѣва свидна майка
въ стремежа си безспиръ напредъ.*

*Родино, тебъ съ зари вънчава
по ширъ съ бездѣлни глѣбини
и гордо знамето развява
навредъ по морски ширини!*

МОРСКА БУРЯ.

Българския товаропътнически корабъ „Бургасъ“ жадно поглъща въ обширнитъ си и просторни хамбари разнообразенъ товаръ струпанъ около него на Варненското пристанище, което гъмжи отъ изпращачи. Най-подиръ товарятъ добитъка. Едри, добре охранени крави и волове Искърска порода, бавно пристъпватъ къмъ кораба, неспокойно минаватъ построения специално за тѣхъ дървенъ мостъ и предпазливо се движатъ по палубата, която имъ се вижда не като тучното поле. Свечерява се. Наближава и опредѣления часъ за отпътуване. Товаренето се превързва, кораба е прегледанъ основно отъ първия офицеръ, който дава нареждания на моряцитъ за внимателното прибиране и завързване всички предмети по палубата. Подава се втория сигналъ. Парата рѣзко процепва студения мракъ. Прехвърчатъ дребни снѣжинки въ декемврийската привечеръ.

Ето пристига и коменданта. Бързо се осведомява за готовността на кораба, спокойно изслушва доклада на първия си помощникъ, заповѣдва да се даде третия сигналъ и бавно се отправя къмъ командния мостъ.

„Бургасъ“ умѣло и леко се отдѣля отъ пристанищната стена, насочва се къмъ входнитъ фарове, завива покрай вълнолома на лѣво, отправя се на изтокъ, скоро завива на дѣсно и поема своя курсъ на югъ. Фара Галата, кацналъ високо на красивия скалистъ, едноимененъ брѣгъ, равномерно изпраща силни проблѣсъци, които милватъ кораба, слабо полюляванъ отъ мъртвитъ вълни, които нѣжно го галятъ и му пожелаватъ щастливо завръщане.

Въ далечината се изгубва и последната свѣтлинка на родния брѣгъ. Той остава все по-далечъ отъ насъ, синсветъ на скжлата Родина, чийто народно знаме корабътъ ще развѣва по далечни морета и ще разнася плодовитѣ отъ труда на упорития и коравъ българинъ.

При зори навлизаме въ Босфора, потъналъ въ слаба зимна мъгла, която покрива съ бѣлия си плащъ чудно красиви брѣгове, усѣяни съ кокетни селца, градини, вили, дворци, а високо надъ тѣхъ стърчатъ дебели каменни стени, останки отъ укрепленията презъ римско време. Проблѣсватъ слънчевитъ лъчи. Мъглата се разкъсва, разнася и изгубва. Цариградъ, ключа, свързочното звено между културния Западъ и необятния Истокъ се разтила предъ нашия погледъ. Ето ги дворцитъ, изградени отъ мряморъ и потънали въ бѣлина, да се оглеждатъ въ ясно-синитъ, тихи води на пролива; Ето го „Златния рогъ“ съ стърчащата гора стожерни върхове; Многобройнитъ паметници на фанатичния ислямъ—джамиитъ издигатъ своитъ островърхи минарета високо къмъ Аллаха. Ето я и „Еди куле“, дебелитъ каменни стени на която не веднѣжъ с ж треперели предъ силата на победоносното войнство на Великия български Царъ Симеонъ; Легендарната „Св. София“, множеството старинни паметници и безбройнитъ цариградски канци, варки и вѣтроходи придаватъ ориенталски и приказенъ видъ на красивитъ Босфорски брѣгове.

„Бургасъ“ продължава своя пътъ и презъ нощта прекосва Мраморното море. Яркитъ слънчеви лъчи

на следния день озаряватъ кораба предъ Дарданелитъ.

Далечъ на северъ, като бисери на храбростъ и достойно изпълненъ отечественъ дългъ отъ скжпи браници, блѣстятъ Булаирскитъ височини, върху които витаятъ духоветѣ на титанитъ бсрци и деиноночно ни зовътъ къмъ Егея, чийто синьокристални води тихо нашепватъ завета на дедитъ ни.

Отъ вредъ ни огражда само тъмносинята морска вода, която отразява сиво-оловнитъ разкъсващи се облаци. Тѣ бързатъ по небосклону въ вѣчния си пътъ. Корабътъ се носи спокойно и твърдо по морскитъ вълни на необятната ширъ. Тѣ го галятъ, разбиватъ се въ острия му носъ, който ги разрѣзва и разпрѣсква на бѣла пѣна. Кораба се наклонява на лѣво, после на дѣсно, повдига се и отново спуща и заравя въ вълнитъ.

Море, широко, открито и необятно! Забавно премина деня на волния просторъ и настъпи зимната нощъ. Вѣтърътъ започна да се усилва. Барографа показва буря. Моряцитъ сж готови да посрещнатъ урагана, който не търпи слабитъ и неподготвенитъ. Тѣ иматъ силна въра въ своя корабъ и ржководството му, което е повѣрено въ ржцетъ на опитни морски чада.

Непрогледенъ мракъ и всрѣдъ него бѣсно се развихря силниятъ вѣтъръ, който реве, бушува, играе си съ вълнитъ и ги разбива съ яростъ въ стоманенитъ стени на кораба, мятатъ се като треска по неравния пътъ презъ бѣлитъ гребени. Вѣтърътъ се усилва и бѣснѣе. Подъ неговия силенъ напоръ, стоманенитъ крепила свирятъ като дълги, опнати струни.

Моряците се движат внимателно по палубата и здраво се държат по перилата на стълбит и закрепените предмети, като с сила упорствуват на стихийния вълтер, който се стреми да ги помете въ бездната. Корабът се тресе, силно се накланя въ страни и трудно поддържа направление срещу вълните. Бурята вилнѣ въ непрогледния мракъ. Зловещия ревъ на вълните се отразява въ сгomanената грѣдь на кораба и пѣе своята мощна, страховита пѣсень.

Стражния (дежурния) офицеръ) поддържа равновесие съ широка равномерна крачка, се движи по командния мостъ, внимателно вперилъ погледъ въ далечината. Той наблюдава съ очи кърмчията, който отлично и умѣло, съ чувство на старъ, изпитанъ морякъ върти кърмилното колело и поддържа установения корабенъ курсъ. Амплитудата на клатенето тукъ, въ високото мѣсто на кораба е най-голяма и човѣку се струва, че кораба залита съ страшна сила за да целуне бѣлитъ гребени на догонващите се вълни, после се отарѣща на противна посока и така продължава хармоничното движение, чиято теория така много ни озадачаваше въ гимназиалния курсъ по физика.

Днесъ, въ вѣка на техниката, макаръ че на корабитъ сж инсталирани всички технически усъвършенствувани прибори и механизми и много служби въ кораба се механизираха и сж автоматични, все пакъ човѣкътъ е най-главния факторъ, който командва цѣлия сложенъ механиченъ организъмъ и го нагажда къмъ своите изисквания.

Ако преди отъ кърмчията се изискваше голяма физическа сила, за да държи здраво кърмилното колело, което изпитваше силния напоръ на вълните предаванъ непосредствено отъ кърмилото чрезъ преводитѣ, сега, само съ леко завъртане на кърмилното колело, то действа на кърмилната машинка, която отъ своя страна поема товара върху себе си и довежда кърмилото въ дадено положение, за да се поддържа желанныя курсъ.

Въ разяреното море еднакво се люшка всѣки корабъ, ала този, който има по-здрава и технически усъвършенствувана конструкция, по-леко изнася борбата съ морската стихия. Ние не срещаме кораби. Фарови проблѣсци не кпятъ бѣлитъ гребени на грамадните вълни. Звездитъ и луната, обвити въ гъсти буреносни облаци не пращатъ своя мечтателенъ, свѣтълъ поздравъ на борящи се съ урагана кораби. „Бургасъ“ добре издържа вълненето, напрѣга силитъ си и преодолява силния насрещенъ вѣтеръ, който чувствително намалява ско-

ростта му. Огняритѣ като пияни се люшкатъ въ котелното отделение, внимателно отварятъ пещитѣ и умѣло подхвърляйки вжглища, добре поддържатъ парното налѣгане.

Дежурните машинисти непрекъснато сж при главната машина, която провѣрватъ и смазватъ грижливо, а тя пѣе своята равномерна и монотонна пѣсень. Корабътъ е като живия организъмъ, чиято части и системи трѣбва безупрѣчно да работятъ, защото всѣкога е въ борба съ морската стихия и се осланя изключително само на собственитъ си сили.

Зазорява се. Разяреното море се надига съ грамадните си вълни, които бѣсно се догонватъ и бѣлитъ имъ гребени браздятъ необятния морски просторъ.

Спокойствие изобразяватъ обгорѣлитъ отъ морския вѣтеръ лица на моряцитѣ, чиято твърдъ изразъ, отпечатанъ на челата имъ и бавния, равномеренъ вървежъ по силно наклонената палуба на люлюция се корабъ, подчертаватъ здраво всаденото съзнание на моряшкия дългъ, отговорностъ и несъкрушимо желание за упоритъ трудъ.

Честата борба съ природните стихии сж закалили бодрия имъ духъ. Всѣки отъ тяхъ е съсрѣдоточенъ въ работата си. Вълнитъ яростно се нахвърлятъ върху кораба, а той се носи отъ гребенъ на бездна, накланя се силно, издига се високо, за да се зарови въ следния мигъ дълбоко въ кипящата вода. Вълнитъ го обвиватъ и пѣятъ бурната морска пѣсень, симфонията на бѣлопѣснитъ гребени.

И въ тази борба на животъ и смъртъ между стихията и кораба, последния достойно се държи.

Корабното сърдце равномерно тупти, машината работи безупрѣчно и оживотворява „Бургасъ“, който поема бѣсния ударъ на вълнитъ, стене, и следва неравния си пътъ.

Корабътъ селно се накланя и почти загребва съ бортоветъ си вода, а лудия бѣгъ на вълнитъ го оросява и пълни палубата му съ вода. Добитъка едва издържа морската буря. Живия товаръ, обхванатъ отъ морската болестъ е неустойчивъ и затруднява равновесието на кораба.

Изведнѣжъ кораба намалява скоростта си и започва лудо да се мѣтка. Сърдцето му престава да тупти. Какво има?

— Има малка повреда въ машината, съобщава по машинния телеграфъ, старшия механикъ.

„Бургасъ“ спира съвършено своето движение. Силниятъ вѣтеръ и грамадните вълни врѣхлитатъ съ яростъ върху безпомощния корабъ,

който се люшка като малка сламка и не може да следва своя пътъ. Въ тоя опасенъ за кораба моментъ, коменданта, за да го спаси, решава да изхвърли добитъка въ морето. Вториятъ офицеръ на „Бургасъ“, който въ момента е на стража (дежуренъ) здраво се държи на командния мостъ. Тоя младъ, изпитанъ морски вѣлкъ, каленъ въ морската стихия, съ тиха усмивка се взира въ догонващите се вълни и пресмѣта силата на удара на следващата вълна, която яростно се нахвърля върху безсилния да се бори съ стихията корабъ, като че ли ще го погълне и повлѣче къмъ зиналата морска бездна.

— „To by or not to by“, промѣлва той и мислено се пренася далечъ задъ морските простори, къмъ своята Родина, на която изпраща предания си моряшки поздравъ.

— Да се изхвърли добитъка! прокѣнтъва посрѣдъ бурята заповѣднически гласъ на коменданта. Започва се неблагоприятна и покъртителна работа: хвърлянето на военитѣ крави и волове въ морето. Но, когато въпроса се касае за съществуването на кораба и спасяване живота на множеството човѣшки същества, моряцитѣ сж принудени да употребятъ всички срѣдства.

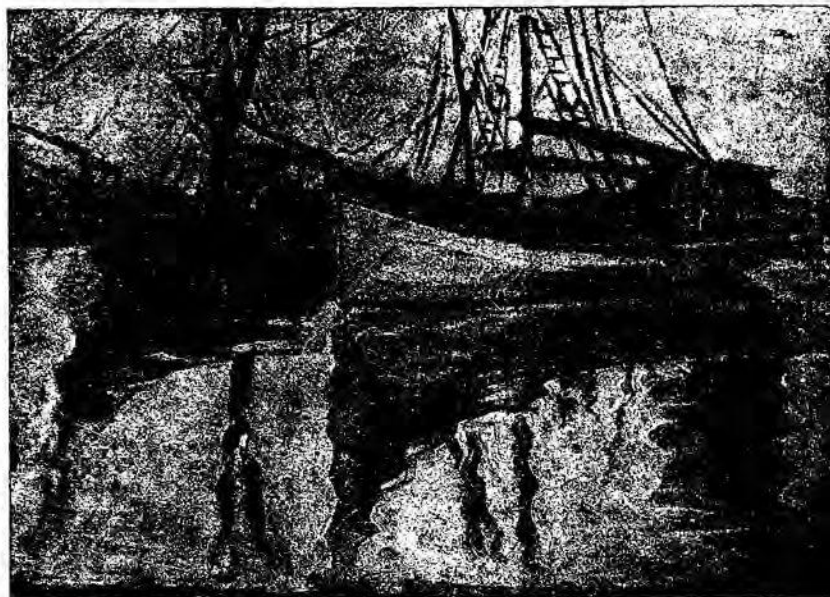
Въ този критически моментъ обаче, следъ умѣла, бърза и срѣчна работа, старшия механикъ отстранява повредата и оживи кораба. Нововозатупта сърдцето и равномерно се завърта винта. „Бургасъ“ се пониса срещу вълнитъ и упорито преодолява лудия имъ бѣгъ и силния напоръ на срещния вѣтеръ. Истинския морякъ проличава въ опаснитъ моменти, въ които всѣки трѣбва да бжде каленъ и бодро да стои на своя постъ. Необходимо е сътрудничество между всички отъ корабната обслуга, която съзнателно да подпомага своитъ ръководители, чиято мъдри съвети, добити отъ дълги опити спасяватъ моряцитѣ отъ явна гибель.

Бурята постепенно затихва. Понѣжна е вече морската пѣсень, ала вълнитъ още се мѣтатъ стихийно. Тѣ ще улегнатъ по-късно, макаръ, че бурята е отминала.

Морето не търпи слабитѣ, мекушащи характери.

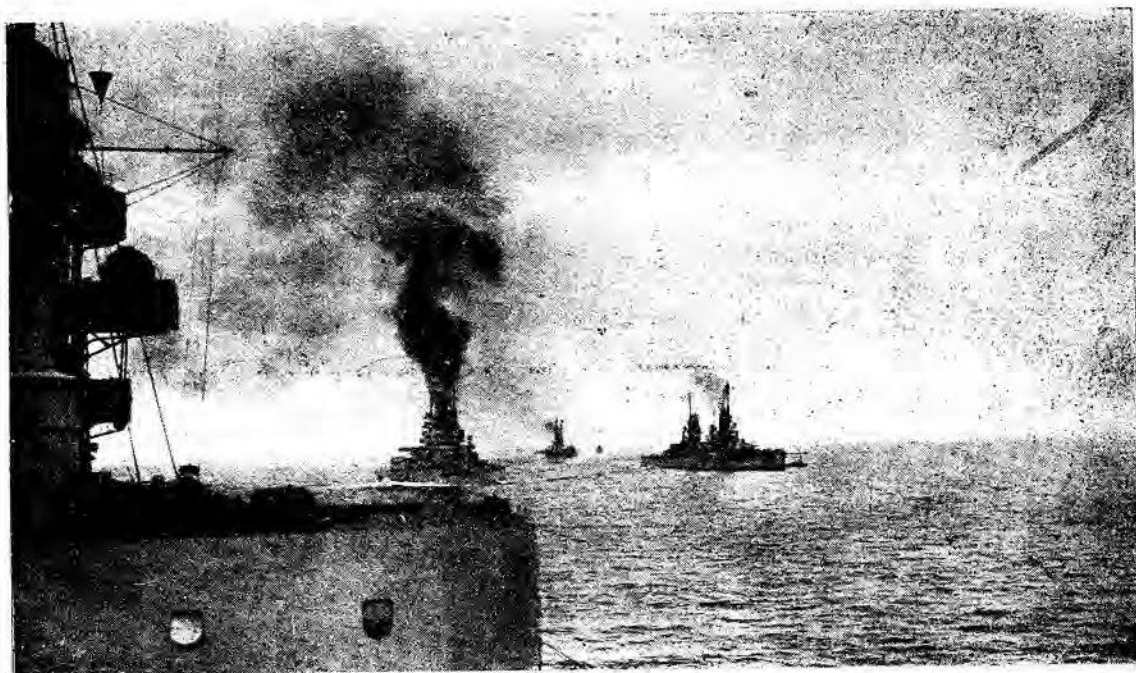
Всѣкога съ радостъ ги срѣщамъ тѣхъ, скромнитѣ български моряци, израсли въ недрата на Балкана, закърмени съ хайдушката му пѣсень, укрепнали въ морската буря, доблесно да следватъ суровия моряшки животъ, достойно да ни представяватъ предъ външния свѣтъ и да показватъ, какъ трѣбва да се крепи и въздига името на българина-морякъ.

В. Кутевски.

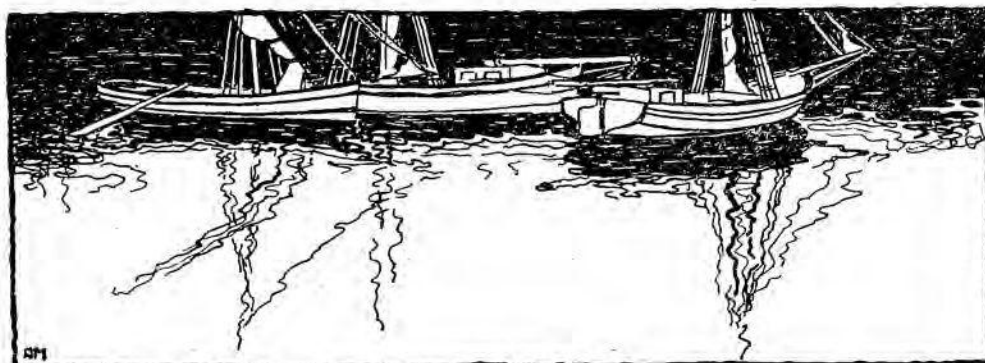


Следъ буря.

Картина отъ Ал. Мутафовъ.



Априль 1918 г. Германския линееенъ корабъ „Баденъ“ въ пълень ходъ при движение на бойния флотъ къмъ Норвегия.



Затишие.

Рисунка отъ Ал. Мутафовъ.