

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ.
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

ДЪРЖАВА СЪ ДАРИЯ
ИМА ЕДИНЪ КОМУКЪ
ДЪРЖАВА СЪ ДАРИЯ
И ФЛОТЪ - ГИ ИМА ДВА

ДВУСЪДМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОХВЪТА И ОБНОРА

ОДЪ КОРОЛИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ

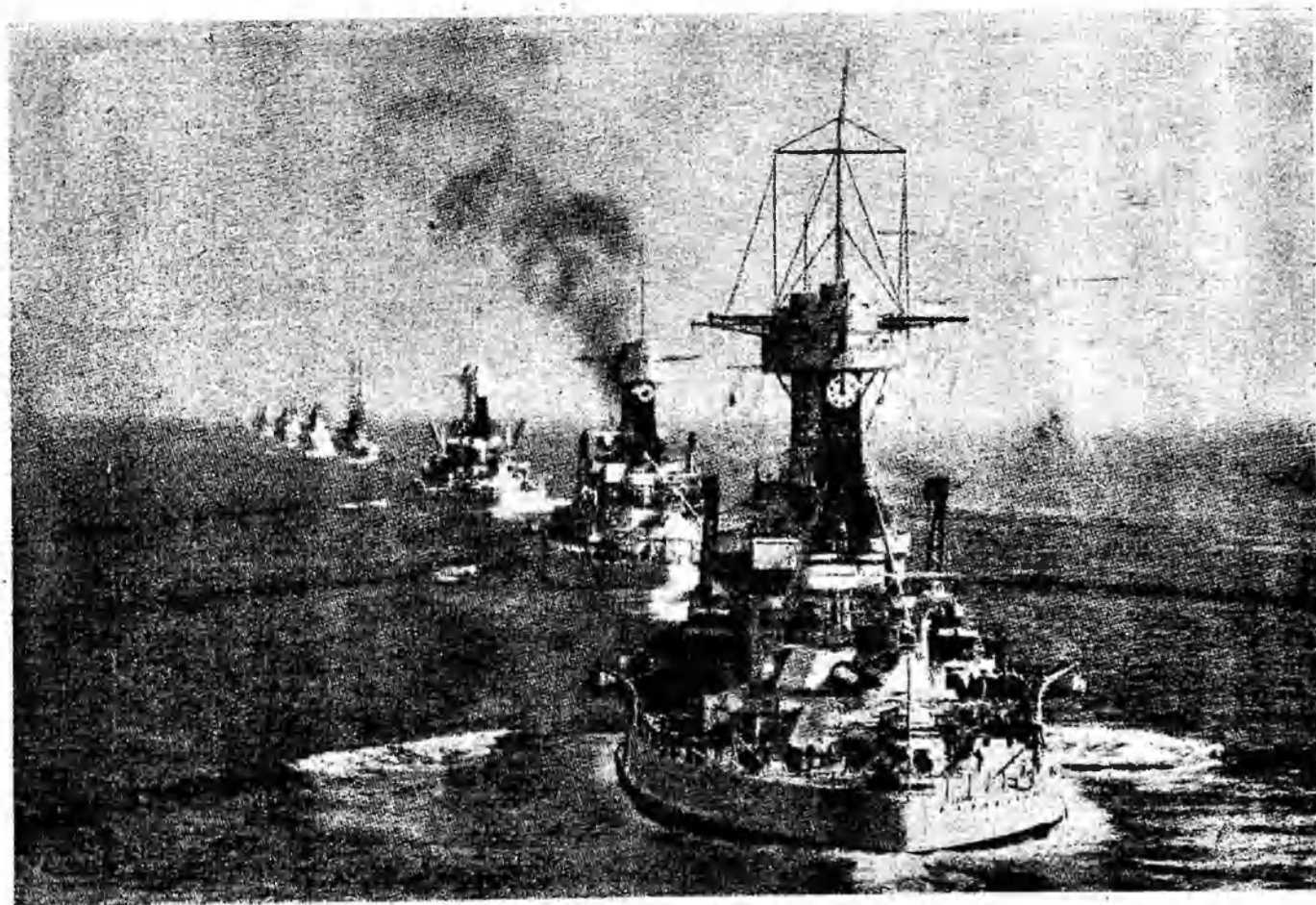
Година VI.

Варна, 1. февруарий 1940 год.

Брой 130

34670

ФЛОТЪТЪ Е НАИ-ВЪРНИЯТЪ СТРАЖЪ НА ОТЕЧЕСТВЕНИТЪ ВОДИ
И НАИ-СИГУРНИЯТЪ ЗАЩИТНИКЪ НА РОДНИТЪ БРЪГОВЕ



Линейни кораби въ строй върволица

ХРОНИКА

За бойните действия на нашия черноморски флотъ презъ време на Свѣтовната война (4)

Усилване отбраната на Варненския и Бургаски заливи.

Бомбардировката на Варна ни показва, че за да може да парираме действията на руската ескадра, ако се опита пълногласно да унищожи съоръженията на флота и града трѣбваше:

1) Да се изнасятъ и засилятъ минните заграждения още напредъ предъ Варненския и Бургаския заливи.

2) Да се укрепи брѣга съ батареи отъ по голѣмъ калибъръ и съ по голѣма далекобойностъ.

3) Да се намиратъ въ Варненския заливъ най-малко 2 дежурни подводника.

4) Да имаме въ Варна водохвърчилна станция, която съ своите хвърчила да прави ежедневни разузнавания и нападения по забелязаните неприятелски кораби около нашите брѣгове.

5) Огряди отъ торпедоносци да извършватъ по чести нощни разузнавания и кръстосване далечъ отъ нашите брѣгове съ целъ да срещнатъ и атакуватъ неприятелските кораби.

На 15 октомврий 1915 г. пристанищния катеръ Варна, приспособенъ за хвърляне на мини, се натовари съ 9 мини и придруженъ отъ торпедоносецъ „Смѣли“ постави минна банка отъ 9 мини въ една линия на разстояние 12 километра отъ носа Св. Константинъ въ югоизточно направление.

Сжия денъ бѣ изпратенъ торпедоносецъ Храбри, да събере останалите неприбрани отъ руските миночистачни кораби вежи (знаци) на мѣстото отъ кждето сж провѣрвали и означавали чистѣ пжти отъ мини за ескадрата. На торпедоносца бѣ възложено да опредѣли точно мѣстото отъ кждето е стреляла ескадрата за да бжде минирано впоследствие. Предполагаше се, че руската ескадра на другия денъ може би ще се опита наново да бомбардира Варна, за това още, заранѣта бѣха изпратени подводниците № 17 и 18 да кръстосватъ около носъ Калиакра и чакатъ тамъ ескадрата.

Започнаха се усиленни нощни далечни разузнавания отъ отряда торпедоносци, но неприятелски кораби не срѣщаха около нашите брѣгове.

Това затишие бѣше използвано отъ нашия флотъ за да се нахвърлятъ новите минни банки, безъ да бждемъ обезпокоявани.

На 17 октомврий 1915 г. бѣха се изпратили 10 мини въ Бургасъ за

КНИЖНИНА

Г-нъ Петъръ Ив. Търновски е издалъ следните книги:

1) Где е нашето бждеще; 2) Водните пжтища и пристанища; 3) Какъ се насърчава корабоплаването и корабостроенето; 4) Бѣлг. корабоплавателно дѣло; 5) Бѣлг. дунавско параходно дѣло; 6) Бѣлг. корабостроително дѣло; 7) Защо не успѣ едно велико кооперативно дѣло; 8) Где е стопанско, финансово и търговско бждеще на Бѣлтария; 9) Какъ Бѣлгария трѣбва да използва Дунава; 10) Бѣломорскиятъ излазъ за Бѣлгария; 11) Международните договори и уедняквяването морските и раборнически закони; 12) Какво трѣбва да се направи за Бѣлгария; 13) Земледѣлска Бѣлгария и нашиятъ износъ; 14) Германия и свѣтовната търговия и политика; 15) Морско търговския и стопански речникъ; 16) Н. В. Царѣтъ и Б. Н. М. С.; 17) Н. В. Царѣтъ и аквариума; 18) Нашите представители въ чужбина; 19) Библиотека „Народенъ гласъ“, книга 1—40.

Горните книги сж препоръчани отъ министерствата (съ окр. № № V—73—2926 отъ 21.II.38, T—73—4383 отъ 17.III.38, I—30—56 отъ 26.T.38, V—73—9370 отъ 30.V.38, V—73—10397 отъ 14.VI.38, V—73—15472 отъ 1.IX.38, V—73—16229 отъ 12.IX.38, V—73—17494 отъ 26.IX.38, V—73—18544 отъ 10.X.38, и др.), военни институти № № 1866 отъ 30.I.38, 823 отъ 25.III.38 и др.

Книгите се доставятъ отъ автора: Петъръ Ив. Търновски, ул. „Бродъ“ 35—София V или „Народенъ гласъ“ „Бродъ“ 35—София V или пощ. чек. сѣка 3866 за гл. редакторъ Търновски—София V.

Редакцията препоръчва книгите на г. Търновски.

усилване и изнасяне на заграждения въ залива.

Следъ хвърлените мини на 15 октомври 1915 г. предъ Варна и изпратените такива въ Бургасъ, нашите минни складове бѣха изпразнени и флотътъ не можеше веднага да започне усиляването на минните заграждения предъ Варна и Бургасъ. Поржчените въ Германия мини още не пристигаха, за това трѣбваше да искаме отъ турския флотъ, каквито ни се изпратиха въ скоро време, но много ограничено количество.

На 27 октомврий 1915 г. пристигна отъ Цариградъ въ Варна турския минензаградител „Ихтибехъ“ натоваренъ съ 16 мини и се постави сжия денъ минна банка на 18 км. разстояние югоизтокъ отъ носъ Галата.

ПОЩА

Редакцията благодари за следните получени дарения:

1. Майоръ Хр. Йовчевъ—Сопотъ 260 лв.
2. Г. Демиревъ—Перникъ . 250 „
3. Здравко Найденовъ—техн. курсъ—Плѣвенъ 200 „
4. Огъ подоф. събр. при 10 п. Родоп. полкъ—Кърдж. 133 „
5. Коста Николовъ—адвокатъ—София 110 „
6. Архитектъ Кирилъ Стояновъ—Варна 100 „
7. Михаилъ Пашовъ—Омор-тагъ 100 „
8. Храбъръ Р. Русевъ—Сливенъ 100 „
9. Стефанъ Бъчваровъ—село Габрица 80 „
10. Отъ група чиновници при въздухоплаването—София 180 „
11. Стоянъ Пеневъ—Свищовъ 61 „
12. Ник. Бръснаровъ—София 60 „
13. Капитанъ Явашевъ—Разградъ 60 „
14. Иванъ Янковъ—Пловдивъ 60 „
15. Павелъ Павловъ—София 50 „
16. Проданъ Продановъ—гара Костинбродъ 50 „
17. Стефанъ Николовъ—Горна Джумая 50 „
18. Стеф. Йончевъ—Ямболъ 50 „
19. Василь Бърневъ—София 50 „
20. Хрисанъ Подполковникъ Златевъ—Сливенъ 50 „
21. Георги Бояджиевъ—село Долна Баня 40 „
22. Георги Маноловъ—Божурище 40 „
23. Стефана х. Стателова—Лѣсковецъ 40 „
24. Върбанъ Ст. Върбановъ—Варна 40 „
25. Атан. Г. Минковъ—София 30 „
26. Ст. Бравдговъ—Шуменъ 30 „
27. Владимиръ Диканаровъ—Разградъ 30 „
28. Иванъ Бояджиевъ—журналистъ—София 25 „
29. Пеню Гергиновъ—Разгр. 20 „
30. Митю Митевъ—с. Остъръ Камъкъ—Харманлийско 20 „
31. Любомиръ Пешевъ—Русе 20 „
32. Димитъръ Банковъ—село Ковачене—Никополско 20 „

(Следва)

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

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

НЕГОВО ВЕЛИЧЕСТВО ЦАРЬ БОРИСЪ III

18/31.I—1894 г.—30.I—1940 г.

Всѣка година, на 30 януарий, всички българи отъ всички краища на родната земя чествуватъ рождения денъ на Негово Величество Царя.

И макаръ това чествуване по желанието на Негово Величество да става скромно и тихо, ние не можемъ да не изразимъ чувствата си на радост и народна гордостъ. Това е защото въ днитъ на великото изпитание за обединение на българския народъ той взе непосредствено участие. Той слѣзе въ низинитъ на народа, самъ проучи неговитъ болки, заживъ съ нѣговитъ мъжки, подири сили въ скро-

вищницата на неговата мъдростъ, издири и поощри новитъ творчески сили и започна безшумно да гради новата държава, за да

всички българи отъ всички краища на родната земя.

Моряцитъ отъ родния флотъ, преизпъл-

нени съ чувство на радостъ и проникнати отъ съзнанието за великото дълго на своя народъ, въ всенародния празникъ — рождения денъ на Негово Величество Царь Борисъ III, отправятъ молитви къмъ Всевъшнийя, да дарува на нашия любимъ Царь, Върховенъ Вождъ, Шефъ и прѣвъ Морякъ, здра-



израстне днесъ като единственъ НАРОДЕНЪ ВОДАЧЪ, къмъ когото въ тѣзи тревожни дни сж отпра-

венъ сила за да стои всепо-твърдо на престола на българскитъ царе и осъществи идеалитъ които живѣятъ въ всѣко българско сърдце.

ПОДВОДНАТА ВОЙНА

11. **Новопостройки.** Замѣстването потопените кораби съ новопостройки, изглежда, е било най-подходящо средство за неутрализиране последиците от подводната война. За това, обаче, е трябвало корабостроителниците на воюващите да съгласят за единъ извънредно усиленъ строежъ, нѣщо което не е било предварително подготвено. Гражданите загуби въ параходи отначало убиватъ духа не само въ мореплавателите, но и въ корабостроителите. По после, следъ настъпващото опомняне, когато се захваща усиления строежъ, вече е било много късно за едно ефикасно замѣстване понесените огромни загуби. Затова, за отстранение кризата въ трафика чрезъ замѣстване потапянията чрезъ новопостройки и дума не може да става.

Въ Англия — Въпрѣки повишаването се фрахтови цени поради ангажирането всичките корабостроителници за военното корабостроене, търговското такова съвсемъ престава. Сжщото става, макаръ и въ по-малъкъ размѣръ, и въ Америка, въ корабостроителниците на която Англия поръчва множество военни кораби.

Едва презъ X.1915 г., когато фрахта достига застрашителни размѣри и загубата въ тонажъ почва да става опасна, наново се подхваща търговското корабостроене. За него биватъ резервирани нѣколко отъ голѣмитъ корабостроителници. Презъ декемврий 1916 г. вече самото адмиралтейство упражнява давление за засилване търговското корабостроене, като за военното биватъ задържани само нѣколко корабостроителници. Оказва се, обаче, че нѣма достатъчно нито материали, нито работници, още повече, че наличната корабна стомана е била реквизирана отъ муниципалното министерство.

Една голѣма частъ отъ опитните работници сж били вече мобилизирани въ армията. Затова, макаръ презъ 1917 г. въ корабостроенето да работятъ повече отъ когато и да е работници, тяхната производителностъ едва достига половината отъ мирновременната. Всичко това предизвиква презъ декемврий 1916 г. въздигането контролора по корабостроенето въ степенъ диктаторъ на сжщото. Изработватъ се 7 типа товарни кораби, къмъ най-простата и бърза постройка на които енергично се пристѣпва, а пасажерското корабостроене, като много по-сложно и по-деликатно се съвсемъ изоставя.

За да се отстранятъ всички възможни спънки и недоразумения, презъ май 1917 г. адмиралтейството, армейското командване и министерството на корабоплаването биватъ

обединени подъ управлението на съръ Брикъ Гедесъ. Биватъ веднага построени 4 голѣми държавни корабостроителници. Съ голѣми усилия се удава къмъ края на 1917 г. да се засили корабостроенето, обаче отъ началото на 1918 г. то наново запада. Причина за това сж голѣмото число кораби, пущащи се отъ поправки — (повече отъ 100 кораба месечно е трябвало да бждатъ докувани, което съставлявало 10 пжти повече отъ това презъ мирно време). Презъ 1918 год. Англия вече е трябвало да се предостави на помощта на Америка, чието корабостроене едва въ априлъ 1918 год. успѣва да построи толкова кораби, колкото въ тоя месецъ сж били потопени.

Въ Америка. Следъ първоначалното западане на търговското корабоплаване, Америка първа се опомня. Още въ началото на 1915 год. то наново се съживява, за което допринасятъ поръжките на Англия, чийто корабостроителници сж били заети за военния строежъ. Повишаватъ се веднага твърде много надниците, скоро се появява недостигъ отъ материали, главно отъ желѣзни листове и машини, защото американската корабостроителна индустрия отъ началото не е била развита.

На два пжти правителството се опитва да обедини частните усилия на корабостроителниците и да ги постави подъ ръководството и контрола на държавата. Първиятъ пжтъ този опитъ, благодарение неохотата на американската индустрия да се подчинява на държавното вмѣшателство, пропада, а втория пжтъ, макаръ и съответниятъ законъ миналъ презъ сената, бива отложенъ въ изпълнението си съ цѣли 3 месеца. Едва въ началото на 1917 г., Shipping board почва да функционира. Следъ като това учреждение се повѣрва въ ръцете на енергични инженери корабостроители и ръководни лица отъ едрата индустрия, следъ редица радикални мѣрки, като: забрана продаването корабите на други държави, правото на държавата да ревизира корабите, контролъ върху цените на стоманата и други — почватъ да се получаватъ отличните резултати на добре прокараната организация на масовото корабостроене. Построяватъ се 3 голѣми корабостроителници, които, обаче, влизатъ въ действие едва презъ срѣдата на 1916 год.; създаватъ се премии и глоби при корабостроенето. Къмъ декември 1918 г. на Shipping board сж подведомствени вече 132 корабостроителници, отъ които 58 стари и 74 нови. Достига се рекордъ въ бързина на постройка: — за единъ 8,000 т. корабъ отъ залагането на кила до спу-

щането му на вода — само 64 работни дни.

Когато, обаче, войната почва да се чувствува и въ Америка и тукъ се появява недостигъ отъ работници и материали, вече много отъ контрактите не могли да се изпълняватъ на време. Появяватъ се и редица други прѣчки и така, следъ грамадни усилия, едва къмъ самия край на войната, корабостроителниците почватъ наново да работятъ съ пълната си производителностъ. Достига сеновъ рекордъ — 5 500 тоненъ параходъ бива построенъ за 27 дена, 2 часа и 50 минути. Пакъ обаче, се появяватъ разни спънки и прѣчки и корабостроенето наново запада. Обаче, трѣбва да се признае, че героичните усилия на американците и корабостроенето значително намаляватъ съкрушителното действие на германската подводна война. Споредъ данните на Bureau of Navigation Department of Commerce били сж построени (по-голѣми отъ 100 тона) следните кораби:

Въ Англия	Въ Америка
1913 г. — 1,930,000 т.	230,000 тона
1914 г. — 1,680,000 т.	160,000 "
1915 г. — 650,000 т.	160,000 "
1916 г. — 650,000 т.	380,000 "
1917 г. — 1,160,000 т.	820,000 "
1918 г. — 1,340,000 т.	2,600,000 "

Неутрално корабостроене. Новопостройките на неутралните, въ сравнение съ горните, сж съвсемъ незначителни. Въ началото на войната неутралното корабостроене бързо запада, като достига морно-временните цифри едва презъ 1917 година (800,100 тона).

12. **Реквизиции.** За да се помогне въ голѣмата криза за параходенъ тонажъ, освенъ усиленото корабостроене, Съглашението пристѣпва къмъ реквизирането неутралните кораби. Така, къмъ декемврий 1918 година въ служба на Съглашението има:

Германски и австрийски 730,000 тона (118 к.) конфискувани.
Холандски 526,000 т. 86 кораба
Др. неутрални 953,600 „ 215 кораба

Всичко 2,209,600 т. 610 кораба

Ясно е, че спечелениятъ така тонажъ е много по-значителенъ отъ колкото новопостройките. Освенъ конфискациите, за да се добие съ необходимия тонажъ, Съглашението предприема принудителни мѣрки спрямо неутралните, като ги снабдява съ храни и други материали отъ първа необходимостъ само срещу отстъпване съответния тонажъ.

Само така може да се обясни какъ, въпрѣки грамадните загуби, още презъ 1921 г., Съглашението не само успѣва да компенсира загубите си, не само докарва търговския си флотъ до състоянието отъ преди войната, но и успѣва да го засили

ЗАГРАДНИ МИНИ

Заградната мина е водонепропусъчен сждъ, въ който се поставя известно количество зарядъ и се задържа под водата на мѣста, дето минаването на неприятелски кораби (надводни и подводни) е най-вѣроятно.

Тя е едно отъ мощнитѣ срѣдства на морската война. Появила се още съ откриването на барута, тя расте, усъвършенствува се, а заедно съ това сж се измѣнявали и начинитѣ на използването ѝ: отъ едно крепостно съоръжение, тя става едно активно оръжие, което почти се поправни съ артилерията и торпедото. Днесъ използването на заградната мина е свързано съ идеята за голѣма подвижностъ.

Презъ войната 1914—1918 година, отъ всички потопени кораби, ней се падатъ: линейни кораби (броненосци) 23%, кръстосвачи, изгребители и торпедоносци — 57%, подводници — 27%.

Обикновено мината се състои отъ тѣло, котва и минно вжже.

Тѣлото е сфера, сфероцилиндъръ или цилиндъръ. Прави се отъ стоманени листове дебелы 5—10 мм. Обема му е отъ 1—3 м³. Въ тѣло то се помѣстватъ зарядътъ, запалнитѣ устройства и хидростатътъ.

Котвата има различни форми, като преобладава призмата и цилиндърътъ. Тя трѣбва да е сигурна, ефтина и да заема малко мѣсто на заградителя. Тежи 300—800 кгр. Кѣмъ нея се прикачва спирачната тежина.

Минното вжже съединява тѣлото съ котвата. То е винаги стоманено. Дебело е 9—15 мм. и дълго 100—400 метра. Издържа тежина отъ 7,500—8,200 кгр. Поставя се въ повечето случаи на барабанъ, задържащъ за котвата.

Хидростатътъ е приборъ, съ който мината се задържа на желаната дълбочина подъ нивото на водата. Той се поставя на мини, които следъ хвърлянето имъ (заедно съ котвата) слизатъ до дъното и следъ 2 минути до 15 дни се освобождаватъ отъ котвата и се дигатъ кѣмъ повърхнината на водата. Хидростатътъ върви съ мината, и минното вжже минава свободно презъ него; когато мината дойде на желаната и поставена предварително на хидростата дълбочина, една специална пружина надвива водното налѣгане и хидростатътъ захваща и спира развиването на минното вжже. Мината застава на предварително нагласената дълбочина.

Спирачната тежина, сжщо като хидростатъ, служи за нагласяване

заставането на мината подъ водата. Състои се отъ тежина и вжже. Поставятъ се мини, чийто котви се отдѣлятъ още надъ водата и сами тръгватъ кѣмъ дъното, като отъ тѣхъ се развива минното вжже. Спирачната тежина върви предъ котвата, а вжжето ѝ тегли и освобождава спирача на барабана съ вжжето. Щомъ тежината спрѣ на дъното, спирачътъ спира барабана и котвата увлича мината подъ водата на такава дълбочина, колкото е дълго вжжето на спирачната тежина. Така мината може да се постави на позиция отъ 0'50—120 м. подъ водата.

По начина на заставането си на позиция имама закотвени и отнасяни мини.

За сигуренъ и решителенъ ударъ за надводнитѣ кораби, мината трѣбва да застане на такава дълбочина подъ водата, че когато минава кораба тя изненадано и вѣрно да го удари. Срещу малкитѣ кораби минитѣ се поставятъ по-близо до повърхнината на водата. Отъ друга страна се налага да се удари кораба на по-дълбоко подъ водата, защото тамъ бронята е по-слаба и пробитото остава дълбоко подъ водата и трудно се поправя.

Съвременнитѣ подводници се гуркатъ до 120 метра подъ водата и затова минитѣ срещу тѣхъ се поставятъ до тая дълбочина подъ нивото:

Зарядътъ на една мина трѣбва да е устойчивъ и способенъ да нанесе сериозни повреди на всѣки ударилъ се корабъ. Въ миналото минитѣ имаха 50—150 кгр. зарядъ. Отъ тѣхъ потъваха всички търговски и голѣма частъ отъ военнитѣ кораби. Презъ войната се появиха и усъвършенстваха специалнитѣ противоминни устройства и удебеления и по-раншиятъ зарядъ стана недостатъченъ. Днесъ въ минитѣ срещу надводни кораби се поставя 150—400 кгр. тротилъ. Въ специалнитѣ противоподводникови мини зарядътъ е 80—200 кгр.

При избухването си до небронирания корабъ, мината отваря дупка въ стената на кораба 20—40 м.

За да избухне мината, корабътъ трѣбва да се легне до нея, или да мине близо край нея. Възпламеняването става съ помисъта на запалнитѣ устройства: ударно, ударно-електрично, антенно, звуково и магнитно. При ударното, едно специално махало или пѣртъ освобождава ударника, който възпламенява капсула. При ударно-електричното, отъ вѣнъ по мината има кухи оловни рога, въ които се намиратъ стѣк-

ла отъ кисела течностъ; при удара на кораба, рогата се огхватъ, стѣклото се троши, киселината се излива върху сухъ галваниченъ елементъ и полученото електричество възпламенява капсула. Достатъчно е време $\frac{1}{10}$ секунда отъ удара до пълното избухване. Тия устройства сж най-евтини, най-сигурни и за това се употребяватъ най-много.

При антенното устройство надъ подъ и въ страни отъ мината се издаватъ особни пипала дълги по 35 метра. Тия пипала сж така устрсени че като се допре до тѣхъ само $\frac{1}{4}$ квадратенъ см. желѣзо, тѣ възбудатъ токъ, който възпламенява капсула. Тия мини се употребяватъ изключително противъ подводниците. Тѣ сж много скъпи. Въ 1918 год. само въ минната заграда между Англия и Скандинавия сж употребени 70,000 такива мини, които заедно съ поставянето имъ сж стрували 44 милиарда лева.

Италия, Англия и Франция сега произвеждатъ много такива мини. Като се премахнатъ антенитѣ, мината може да се употреби срещу надводни кораби.

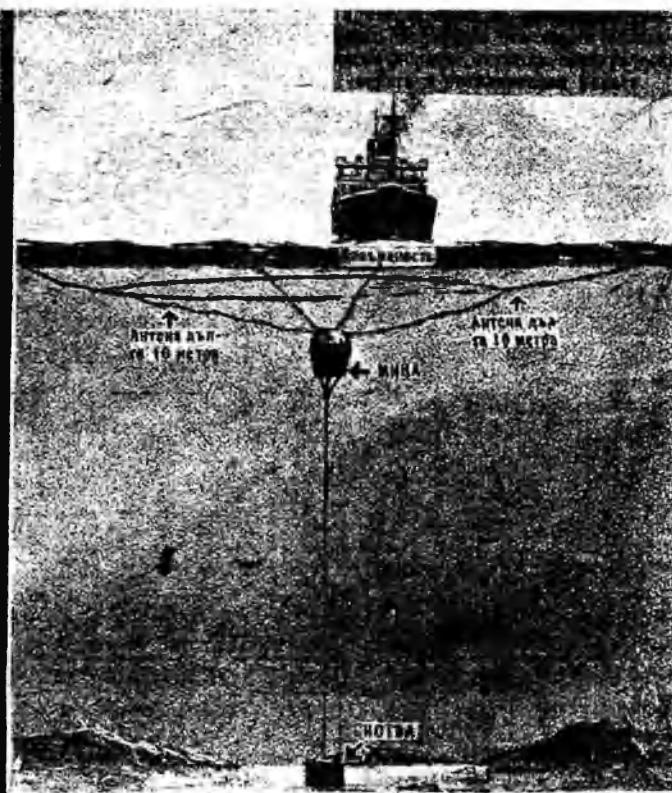
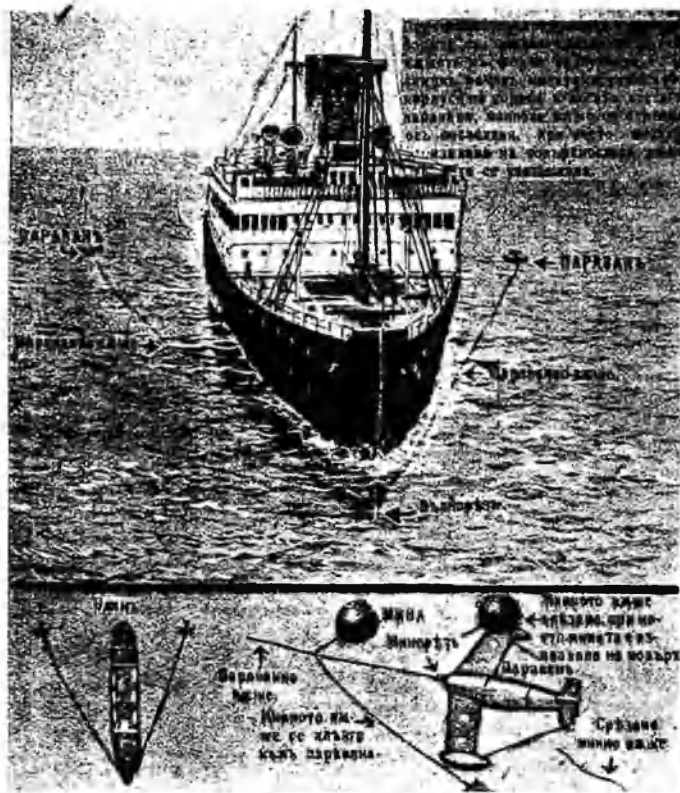
Звуковото устройство е приложено сжщо най-много въ противоподводниковитѣ мини. При него отъ шума на машинитѣ винтове на движещия се корабъ, се възбужда единъ микрофонъ, който отъ своя страна предизвиква избухването на капсула, когато корабътъ е по-близо отъ 30 м. до мината.

Магнитното устройство запалва капсула и мината избухва, когато до нея се доближи желѣзенъ корабъ.

За сигурно и безопасно работене, на всички мини има специални предпазни устройства. Когато мината е застанала на позиция, всичкитѣ ѝ предпазители сж отстранени — едни ръчно преди хвърлянето ѝ, а други автоматично, следъ като тя падне въ водата или въ момента когато застава на позиция. Има много видове предпазители, които иматъ добри и слаби страни. Капсулитѣ и заряда на съвременнитѣ мини сж така устроени, че да не избухнатъ при стрѣла на корабната артилерия и при попадане на противникови снаряди.

Минитѣ се поставятъ на позиция отъ надводни, подводни и въздушни заградители. Въ зависимостъ отъ това и минитѣ иматъ различни форми, устройства и приспособления, които позволяватъ щото на заградителя да не носятъ най-много мини и поставянето имъ да е сигурно.

МАГНИТИТЪ МИНИ



Магнитниѣ (неко пактниѣ) мини бѣха отдавна известни на английското адмиралтейство, и тѣхното устройство бѣ добре познано на експертитѣ. Тѣзи мини нѣматъ нито кабелъ за взриваване, нито котвено вжже. Тѣ могатъ да бждатъ поставени въ водата отъ кораби и самолети. За да се намали ударѣтъ при падането, когато тѣ се поставятъ отъ самолетъ, и да не се повреди

механизмът на мината, пускането може да се извърши съ парашутъ. Този начинъ е необходимъ почти само за спускането на минитѣ отъ височина надъ 15 метра. Единъ трети начинъ за поставянето на минитѣ е отъ самолета, който плава по повърхността на морето.

Германските самолети „Хенкелъ — 115“, за които се предполага, че се използват за поставянето на

магнитни мини, могат да носят по четири такива мини. Предполага се, че мините, поставяни от самолети, са по-леки типъ от тѣзи, които се поставятъ от подводниците. Въ всѣки случай, магнитните мини са далечъ по леки отъ обикновените заградни мини. Тѣлото имъ е направено отъ дуралуминий. Тѣзи мини нѣматъ никакви плавателни свойства, и почти цѣлата имъ

БХНОТО ДЕЙСТВИЕ



THE STATIONER

СЛУШАЮЩАГО
ОТ МИЛЫХ ДОВОДИТЬ
НЕ ОТ ПО-ЛУБЫ
СОМНЕНИЕ ИЛИ
ПЛАКИ НАСЛУШАЮЩАГО

Симптома
на поврхностна

Мината удря по
върхността.

Дальбочина, в. высота
приблизительно от
36 до 38 метров.

MAILING LIST

Полъ-ракостъ

MINOTA
H.B.

ИЗЪЯТИЕ НА ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ НА ВЪЗДУШНИ СИЛИТЕ

РАКНООБРАЗ
УМРЪ, И НА

Администрация
Ленинградского
наша за переру
теперь самое ст

Внутренний минный отделення.
содержащи четыре магнитни минни

1997年12月

ΠΡΟΪΚΤΑ ΜΕΤΕΩΡΙΤΩΝ ΑΘΗΝΑ.

[illegible]

G. H. JAVIS
1930

вътрешностъ е изпълнена съ експлозивъ.

Такива мини има смисъл да бъдат поставяни само въ плитките води, съ каквито изобилствува Северното море. Когато падне на морското дъно, тя лежи недействаща от 15 до 30 минути, като по този начин дава време на поставача да се отдалечи, без да действа на мината със магнетичното свойство на

своята маса. Мината е снабдена за тази цел с единъ предпазителъ отъ разтворима соль. Следъ изтичането на казанитѣ 15 до 30 минути предпазителътъ се напълно разтваря въ морската вода, и мината е готова за действие.

Ако мината е поставена на дълбочина от 15 до 18 метра, то тя остава въ бездействие до преминаването на корабъ надъ нея. Тя за-

почва да действа, когато дъното на минаващия корабъ е отдалечено от нея най-много 10 метра.

Всёко мегалитическо тѣло, каквото е и тѣлото на кораба, е заобиколено отъ магнитно поле; макаръ и слабо, това пространство е наситено съ магнитни силови линии, които сж достатъчни да възбудятъ първата електрическа бобина въ взривателя на мината, а тази бобина по-

индукция усилва електрическата енергия на останалите бобини на минния механизъм. Вследствие на това една чувствителна магнитна игла, поставена всрѣд бобините, предизвиква електрически контактъ въ запалката, и мината се взривава.

Експлозията пробива дупка нагоре въ водата и подобно на подводните бомби разкъсва чрезъ налѣгането на водния стълбъ стоманените листове на корабната обшивка. Самата мина никога не идва въ прѣкъ досѣгъ съ тѣлото на кораба.

Главната опасностъ, която представляватъ магнитните мини, е, че тѣ не се подаватъ на чистене отъ обикновените миночистачни срѣд-

ства, понеже не сж закотвени.

Това важи сжщо до известна степенъ и за закотвените мини, действащи чрезъ антена, Тѣзи мини сжщо сж показани на приложената снимка.

Единъ миночистачъ или параванъ би могълъ да намали ефекта на експлозията чрезъ възпламеняването на мината на по голѣмо разстояние отъ кораба, но последниятъ все пакъ ще получи единъ силенъ ударъ.

Тукъ му е мѣстото да пояснимъ, че обикновената мина (контактната) не удря носа на кораба, тъй като малката водна възглавничка, която се надига, предъ вълнорѣза на

кораба, откланя мината на страни, за да я върне обратно въ срѣдата на кораба.

Английската миночистачна служба е успѣла да се справи лесно съ новия видъ магнитни мини, като за целта използва дървени миночистачни кораби, прибирайки мините съ дѣнни мрежи (тралове), подобно при нашенската ловитба на рибата калкант. А пъкъ търговските кораби за предпазване отъ магнитните мини избиратъ пжтища въ дълбоките води, кждето мини не се поставятъ, а и да сж поставени, не могатъ да действуватъ, предъ видъ на свойствата имъ, описани по-горе.

В. П.

ВЪ ПРОСТОРИТЪ НА ОКЕАНА

Адмиралъ Крадокъ, командующъ английската ескадра, състояща се отъ остарѣли кораби,—два стари бронирани кръстосвача „Гутъ Хоупъ“ (флагмански) и „Монмаутъ“, два леки кръстосвача „Бристолъ“ и „Глазго“ и въоръжениятъ пжтнически корабъ „Отранто“, получава заповѣдь отъ адмиралтейството да напусне фалклендскитъ острови и излезе въ океана. Въ океана се намираше германската ескадра на графъ Шпее. Мненията на адмиралъ Крадокъ и адмиралтейството се различаваха. До като английските лордове смѣтаха, че силите на графъ Шпее сж разпрѣснати за действие въ Тихия океанъ, „стариятъ джентлементъ“ бѣ увѣренъ, че цялата германска ескадра въ пѣленъ съставъ се приближава къмъ Атлантическия океанъ. Неговите сили не сж достатѣчни за да я спие. Той иска помощъ. Обещаватъ му стариятъ брононосецъ „Канопусъ“, съ скоростъ 12 мили, и му даватъ задача—да следи едновременно за появяването въ Атлантическия океанъ на кръстосвачите „Карлсруе“ и „Кронпринцъ Вилхелмъ“.

На 26 октомврий всичките четири кораба на адмиралъ Крадокъ се събиратъ въ залива на Валленелъ на Чилийското крайбрежие. Ескадрата бавно се отправя на северъ, оглеждайки бряга. За адмиралъ Крадокъ и неговата ескадра се приближава сѣдобносенъ день: като не може да разбие противника „стариятъ джентлементъ“ решава съ цената на своята собствена гибелъ да му нанесе поне таква повреда които да го лишатъ отъ възможността да действува повече.

На 1 ноемврий въ видимостта на английските кораби се появили германските кръстосвачи.

Предъ боя

Адмиралъ графъ Шпее бѣ истински изненаданъ виждайки предъ себе си цялата британска ескадра. На него току що бѣха му съобщили по радиото, че отъ пристанището на Коронелъ е идвалъ и напусналъ сжщото само английския кръстосвачъ „Глазго“. Затова той реши да го хване та да събере нѣкои по-точни сведения за английските морски сили. Открилъ обаче цѣлиятъ съставъ на английската ескадра, той реши да я атакува и унищожи веднага.

По това време всички германски кораби, които се намираха въ водите на Тихия океанъ, се бѣха при-

сѣединили: „Шарнхорстъ“ и „Гнайзенау“, „Нюрнбергъ“, „Лайпцигъ“ и „Дрезденъ“ представляваха една наистина силно съединение отъ кораби.

Веднага отъ адмиралския корабъ се предаде сигналъ до вжглищните кораби придружаващи германската ескадра, да се оттеглятъ къмъ пустия островъ Масъ а Фуера, известенъ съ юношеските похажденія на Робинзонъ Крузо. Спомогателните кръстосвачи „Корморанъ“ и „Айтель Фридрихъ“, които поради тѣхните слаби бойни качества не бѣха необходими, получиха заповѣдь да се отправятъ въ самостоятелни действия противъ британската морска търговия, до като главните сили отъ

влѣкатъ къмъ себе си неприятелската бойна ескадра.

Когато на 1 ноемврий вечерята на хоризонта се откриха пушѣците на английските кораби, германските кръстосвачи „Дрезденъ“ и „Нюрнбергъ“, бѣха останали много назадь отъ своята ескадра и адмиралъ Шпее имаше при себе си само три кораба срещу четирите английски. Това обстоятелство обаче не го смути понеже той знаеше преимуществата на своите кораби, а освенъ това нима можеше да се счита за сериозенъ противникъ четвъртия корабъ отъ английската колсна, ксѣто бѣ единъ голѣмъ въоръженъ пжтнически корабъ?

Неговата малка скоростъ задържаше явно хода на английската ескадра, ксето щѣше да даде възможностъ на „Дрезденъ“ и „Нюрнбергъ“ да се явятъ на мѣстото на боя въ решителния моментъ. Предадоха имъ сигналъ по радиотелеграфа:

— Неприятелската ескадра е на видимостъ. Присѣдинете се веднага къмъ адмиралския корабъ.

Но какво чака адмиралъ Крадокъ? На негово мѣсто графъ Шпее, отдавна би освободилъ „Отранто“, а съ останалите кораби би отишълъ въ атака. Оше освече че благоприятната обстановка бѣше на страната на англичаните. Следъ единъ часъ слънцето ще залѣзе. Неговите лжчи свѣтъха правс въ очите на германските моряци, ослѣпявайки далекоблеститѣ, които не можеха да видятъ английските кораби.

Адмиралъ Крадокъ обаче не по лошо отъ графъ Шпее преценяваше положението. Ето изведижъ всички негови кораби измѣниха курса си съ 45° на лѣво къмъ германската колсна. Но графъ Шпее, който не искаше да започне боя при неблагоприятната за него обстановка, промѣни сжщо курса си на лѣ-

во, като съ това разруши замислената маневра на англичаните.

На английските кораби не им достигаше 3—4 мили скорост за да могат да преследват отдалечаващата се все повече германска ескадра. Разстоянието беше още твърде голъмо за тяхните стари орждия. Наистина адмиралъ Крэдокъ и не мислеше, че той ще може да победи, но той разчиташе да нанесе такива повреди на германските кораби, които лишени от пристанища и бази ще им попречат за продължаването на корсарските операции, а заедно съ това втората английска ескадра ще може да се справи по лесно съ тях. Ето единствената задача, която си бе поставил за разрешение английският адмиралъ.

Буря

Сега двете ескадри се движеха на успоредни курсове към юг. Разстоянието е 12 мили. И от двете страни наблюдателните тръби, далекомерите, оптическите прибори за примърване и биноклите сж насочени по посока на противника. Следи се всъко негово движение. Вятърът се усилва. Океанските вълни порастват все повече и повече и достигат гигантски размери. Въздухът е редът те се движат една след друга. Ту тукъ, ту тамъ, се блъскат тяхните върхове, които вятърът сърдито разпръсва на бѣла пѣна. Бронирани крѣстосвачи се зариват дълбоко съ носовите си и потоци вода се изсипва на тяхната палуба и облива съ капките си мостика, даже стожера чакъ до неговия връхъ. Десетки разноцветни джги се образуват от прѣскащите ги лъчи на заходящото слънце. Леките крѣстосвачи страдат още повече. Те като малки лодки подскачат по развълнувания океанъ, наклоняват

се 15—20° на всеки от бортовете си, показвайки своите сиви, обраснали съ миди и водорасли дъна. От време на време те изчезват съвършено въ потоците вода, въ пѣната и капките, и тогава тяхните стожери се разтърсват така силно, като че ли нѣкой иска да ги изкубне от мѣстото им и ги захвърли навсѣкжде — въ бойната рубка през амбразура, даже въ димовите тръби, изъ които веднага излитатъ клѣба от пара изпарена от огъня въ пещите.

Въ мирно време кой би рискувалъ да се движи съ 16 мили скорост при такава буря? Сега обаче вниманието бе насочено само върху противника. Командата и на двете ескадри бе спокойна. Германците бѣха увѣрени въ себе си, въ своето знание и въ своето умение. На английските кораби духътъ предъ боя е винаги добъръ. Нима нѣкой помни да е била разбита английска ескадра въ откритъ бой? Като че ли и морето бѣше на страната на англичаните. Колкото и добре да стреляха германските крѣстосвачи, това клатене щѣше да се отрази на точността на тяхната стрелба сведайки я до случайни попадения.

Въ 6 часа и 20 минути слънцето започна бавно да се потапя въ морето. То стана грамадно. Свѣтлото клѣбо все повече и повече растѣше и червенѣше до като неговият последенъ, днесъ така странный и мраченъ като на погребална свѣщъ, лъчъ не угасна въ вълните на обезпокоения океанъ.

Следъ залѣза на слънцето.

Въ артилерийските кули и батареините палуби на силно осветените дискове отъ приборите за управление на огъня, стрелките показващи разстоянието до противника се сирѣха внезапно. Това е на ан-



Адмиралъ Крэдокъ

глийските крѣстосвачи. Германските кораби се виждаха все по-малко. Силуетите на тяхните кораби, които така ясно се очертаваха на блестящите слънчеви лъчи, сега все повече и повече се сливаха съ сивата мъгла започнала да покрива източната част на хоризонта. Не се виждаха повече стожерите, а ето и димовите тръби започнаха да се скриват. На оловеното сливащо се съ морето небе едва се виждаха само стоманените корпуси на германските кораби. Приближаваха ли се те или се отдалечаваха, не можѣха повече нищо да опредѣлятъ английските далекострѣсти.

Въ това време до като англичаните не можѣха да видятъ нищо, условията за видимостъ се промѣниха рѣзко въ полза на германците. Силуетите на английските кораби се очертаваха ясно на зачервения отъ залѣза хоризонтъ. Не само крѣстосвачите, а даже всѣки човѣкъ на палубата се виждаше ясно въ хубавите цайсови тръби.

Сега всички шансове бѣха на страната на графъ Шпее. Не трѣбваше да се губи време. Скоро тъмнината като доброжелателенъ посредникъ ще побърза да раздѣли сражаващите се. Само тя може да спаси адмиралъ Крэдокъ и неговата ескадра. Луната изплава надъ хоризонта. Но бързо гоненетъ отъ вѣтъра облаци я скриха, и нощта обещаваха да бѣде не само бурна, но и тъмна. Времето ставаше все по-лошо. Въ германските батареини палуби, разположени ниско надъ водата, хората стояха до колѣне въ вода. На английските крѣстосвачи тѣзи палуби бѣха още по-ниско и стана нужда просто да се напуснатъ. Поради това, още въ самото начало на боя въ англичаните бѣха извадени отъ строя повече отъ половината имъ орждия.

Мичманъ отъ флота

(Следва)



Германския адмиралъ Графъ Шпее наблюдава английските кораби.



МОРСКИ ВЕСТИ

МОРСКАТА ПОЛИТИКА НА АМЕРИКА

Въ настоящия момент един от най-актуалните въпроси за Америка е този за нейната морска политика.

Нейният злободневен характер се определя от три фактора: 1. Наличието на два вероятни театъра на военни действия — тихоокеанския и атлантическия. 2. Извънредно сложното стратегическо положение за С. Щ. и на двата тези театъра, а особено това въ тихоокеанския. 3. Големото нарастване на американските морски сили, изискващи съответното разширение въ системата от бази и на двата театъра. Особено остро изниква въпроса за последното, ако сегашната война се разпространи на изток, и на Германия се удаде да въвлече въ своята орбита Япония, по пътя на сключването на пакт между Москва и Токио, подобен на този между С.С.С.Р. и Райха. Подобна възможност предизвиква понякога безпокойство въ С. Щ., вследствие на което морския генерален щаб разработва редица планове за въ случай че се наложат съвместни действия между американския и британския флоти.

Още през есента на 1937 год. през време на заседанията на конгреса е бил обсъден въпроса за увеличение бюджета на флота съ 20%. Началникът на морския генерален щаб докладвал:

„Ако числото на нашите бази отстъпва от порастването на флота и авиацията, то като имаме предвид сериозното международно положение, можем да провалим всички оперативни разчети въ случай на една война“.

Въ потвърждение на своите думи, началникът щаб е привел някои данни:

„Ако числото на корабите и тяхната мощ се е почти удвоило, то количеството на сухите докове се е увеличило само съ 2%, числото на базите за снабдяване съ 8%, а площта на котвените стоянки съ 4%. За същото време числото на самолетите се е увеличило съ 100%, площта на хангарите само съ 54%. Адмиралът поискал екстренно отпускане на кредитите за увеличение на всички тези площади и за разширяване мрежата от бази. Въ частност за обзавеждане на базата Гуамъ сж били поискани 80 милиона долара, т. е. според направения доклад само тогава тя щела да бже годна да гарантира безопасността на Филипинските острови, а заедно съ това да засили и стратегическото значение на Хавайските острови. Мощната и добре обзаведена база Гуамъ ще бже способна да отбива сама настъпателните опити на противника, като не

допусне стоварването на един десант на Филипинските острови и затрудни една настъпателна акция срещу най-уязвимата част от американския континент. Тези искания на морското министерство сж предизвикали някои възражения от страна на така наречените изолационисти, които изказали опасение, че отпускането на исканите кредити може да се смѣтне от страна на Япония като враждебен акт, насочен срещу нея. Въпреки това, обаче, морският генерален щаб при пълната подкрепа на Рузвелъ, продължавал да настоява на своето и по всичко изглежда, че е имал успехъ. Въ всеки случай, правителството на С. Щ. е пристъпило към трескаво обзавеждане на цѣла редица от нови бази, изнесени твърде навътре въ Тихия океанъ към страната на Япония, включвайки въ себе си Алеутския архипелагъ, което е най-показателно въ случая. Това обстоятелство дава основание да се смѣта, че морското командване на С. Щ. създава през последното десетолѣтие благоприятни условия за отбрана на двете американски крайбрежия, загрижено от създаването се напоследък благоприятни условия за една настъпателна операция въ случай че се разпространят войната на изтокъ.

СВЕДЕНИЕ ЗА ПОТОПЕНИТЕ КОРАБИ

На 10 януарий морските вълни край Айзебергъ сж изхвърлили на брѣга части от потъналъ корабъ, на които може да се прочете цифрата „132“. Предполага се, че това е част от потъналия германски миночистачъ „М—132“, взривалъ се на минното заграждане.

На същата дата английският корабъ „Дейбъръ Кастелъ“ — 10,000 т., се взривалъ на мина и потъналъ около югоизточните брѣгове на Англия. Отъ обслугата и пътниците сж загинали отъ взрива командира на кораба и двама моряци.

— На 10 януарий сж потопени въ водите на Северно море отъ германски самолети, британския корабъ „Коури“ — 689 т. — обслугата му е спасена. Датският корабъ „Ивонъ Кондрупъ“ — 2,369 т. Десетъ души отъ обслугата му сж загинали. Дат-

ския корабъ „Фреди“ — 955 т. Обслугата му е спасена съ изключение на единъ човѣкъ.

— На 11 януарий лондонския нефтоналивен корабъ „Елъ Озо“ — 7,267 тона се взривалъ на мина и потъналъ около западното крайбрежие на Англия. Отъ обслугата — 36 души трима сж се удавили а 8 сж тежко ранени.

— На 11 януарий въ Северно море се е натъкналъ на мина и потъналъ италианския корабъ „Травията“. Командата му е спасена.

Същия денъ на разсѣмване се е взривалъ на мина близо до източните брѣгове на Англия и потъналъ английският корабъ „Граната“ — 2,718 тона. Командата му е спасена.

— На 12 с. м. германският товарен корабъ „Бахия Бланка“ — 8,558 тона се сблъскалъ съ една ледена планина

близо около Исландия и потъналъ. Обслугата му е спасена отъ единъ рибарски корабъ.

— Английското адмиралтейство съобщава, че за седмицата отъ 7 до 13 януарий, германците сж потопили 12 британски кораба съ общо водоизмѣстване 34,077 т. и 4 неутрални кораба съ водоизмѣстване 7,792 т.

Общото число на конвоираните английски, френски и неутрални кораби за деня на 10 януарий е съставлявало 6,363 кораба.

— На 14 януарий е потопенъ отъ съветски подводникъ въ Балтийско море финския миненъ заградителъ „Аура“ — 126 т. Корабътъ потъналъ за петъ минути. Командата му е спасена отъ единъ шведски корабъ. Командирътъ и помощника му сж загинали заедно съ кораба.

— На 16 януари секретара на британското адмиралтейство е съобщилъ че изпратенитъ преди една седмица за действие около германския брѣгъ три английски подводници — „Сигорсъ“, „Андинъ“ и „Старфишъ“ не сж се завърнали въ базата си.

Сжщия денъ германското радио съобща:

На 16 януари около брѣговетъ на Германия сж потопени тритъ английски подводника: „Сигорсъ“, „Андинъ“ и „Старфишъ“.

Това сж първитъ английски подводници потопени презъ сегашната война.

Подводника „Старфишъ“ бѣ построенъ презъ 1933 год. и ималъ водоизместване 640 т. Сжщия се е числилъ къмъ подводната флотилия отъ Портсмутъ.

„Андинъ“ е ималъ по малки размери — 540 тона и 27 души обслуга.

„Сигорсъ“ е отъ типа на „Старфишъ“ — 640 т. Обслугата на този типъ подводници се състои отъ 40 човѣка. Влизалъ въ състава на втората подводна флотилия.

— На 16 януари холандския корабъ „Арендскеркъ“ — 8,000 т., идващъ отъ Анверсъ за Южна Америка, е потопенъ отъ германски под-

водникъ. Обслугата му е спасена.

Корабътъ е билъ потопенъ следъ като сж били проверени отъ единъ германски офицеръ всички корабни документи.

Споредъ едно донесение на единъ английски авиаторъ, на 16 януарий той е атакувалъ и потопилъ единъ германски подводникъ въ водитъ на Северно море. Сжщия денъ единъ британски изтрѣбителъ е заловилъ германския търговски корабъ „Янусъ“. Последния обаче успѣлъ да отвори кингстонитъ си и се самопотопилъ.

МОРЯШКИ СУЕВѢРИЯ И ЛЕГЕНДИ

Въ единъ сбѣтъ предговоръ капитанътъ на далечно плаване Василь Каракостовъ обяснява, че книгата „Моряшки суетвѣрия и легенди“ е плодъ на съвѣстни старания и добри възможности презъ дългитъ му плавания изъ свѣтовнитъ води, като се е позовавалъ на писменото и устно творчество на морскитъ люде отъ всички времена и народи.

Къмъ това умѣстно указание авторътъ прибавя и признанието, че поднася само частъ отъ творбитъ на моряшкото въображение, чиято съкровищница той смѣталъ за неизчерпаема като самото море.

Така, освенъ представата за многолихото съдържание, което естествено дразни любопитството на четца, не липсва и предпоставката за единъ зрѣло измисленъ и съ грижовна обичъ осъщественъ трудъ.

Морякътъ презъ всички времена е носилъ на плещитъ си опасното дѣло на смѣлъ покорителъ на тъмнобездната стихия, като е съзерцавалъ една приказна действителност, чиято образи и явления сж възможни само въ синята морска пустиня. Сказания, суетвѣрия, своеобразни тълкувания на случки и явления извънъ обсега на сухоземната закономерностъ — всичко това е било въ неспиренъ творчески ходъ.

Безъ моряшкото творчество отъ моряци, макаръ дѣло на пламенно първобитно въображение, поемата на моряшкия битъ, изпъстрена съ нечетни неповторими хероични подвизи, би звучало непълно и неправдоподобно.

Въ редицата опадсловени откъси на книгата, украсена съ подходящи заглавни изображения отъ Василь Мавродиевъ — маменски, авторътъ ни разказва какъ людетъ, поради липса на научна осведоменостъ, сж си представяли морето и земята, описва ни необикновени чудновати ораби, съ странни размери, качества и услуги, построени съ срѣдствата на човѣшкото въображение преди да сж били съществени чудесата на съвременното корабостроителство. Ние узнаваме, какъ статитъ народи, въ съперничеството по море, сж измисляли страхотни невѣроятни истории, за да плашатъ малодушнитъ. Такъвъ случаятъ съ чудовищата Сцила и Харидата, които населявали Месинския каналъ, известенъ съ течения, водовъртежи и плитовичи. Къмъ морскитъ чудовища се отнасяли морскитъ животни съ голѣми размери, които сжщо били поводъ на необикновени вести. А измамата на зрение, на която ставатъ жертва моряцитъ — известна съ името миражъ, фата моргана, за пустиннитъ бродници „морето надяла“ — е доставила необходимото градило за множество любопитни сказания за съществуващи острови и кораби-призраци. Много разпространено е сказание-

то за кораба на капитана, известенъ съ прозвището „хвърчащия холандецъ“, чиято непокорна и невѣрваща душа е прокълната и наказана отъ Бога на безкрайно скиталичество всрѣдъ бури.

Появата на смерчове, огньове и свѣлини причинявала ужасъ и предизвиквала неотговарящи на действителността възприятия.

За приливитъ, отливитъ и вълнитъ старитъ мореплаватели сж давали съвсемъ произволни обяснения, подъ знакъ на чудодейната приказностъ. Особено внушителенъ е образътъ на „деветата вълна“. Неизбѣженъ съпроводникъ на моряцитъ е дяволътъ, злата сила, която въ нечерни превѣплещения властвува въ морето и причинява беда. И „фаустовски договори“ между моряцитъ и дявола сж били сключвани неведнѣжъ.

Безкрѣстнитъ моряшки гробове въ морскитъ дълбини биватъ напушани отъ своитъ обитатели, които се вестятъ като духове и призрици, и навремени живѣятъ редомъ съ живитъ свои другари; оставенитъ безъ последна почитъ удавници сж виновници за гибелни случки.

Светийското обущаване съ моряцитъ е въ областъта на сказанието, а вѣрата въ случая е суетвѣрие. макаръ да се касае за признати отъ църквата светци.

Вещицитъ и магьосницитъ, макаръ и простосмъртни, сж имали власт надъ вѣтрове, бури и морета. Въ лицето на птици и животни пѣкъ, нерѣдко морячеството вижда предвестници на щастие или нещастие.

Природнитъ явления, съ които морякътъ е въ непрекъснатъ досегъ, сж станали отличенъ източникъ за стѣкмяване на мѣрдавани времеуказателни поговорки.

Следъ двѣтъ сказания за соленостъта на морската вода и за изчезналостъта на морската Атлантида, В. Каракостовъ е преразказалъ похода на Аргонавитѣ, — първиятъ набѣгъ на обединена моряшка дружина за покоряване на морето и завладѣване на далечни земи.

Всички тѣзи сказания и суетвѣрия принадлежатъ на стария моряшки заветъ — когато плаващитъ люде сж живѣли пролѣтътъ на вѣковетъ, имали сж първобитни души, отъ сърцата имъ сж бликали детински наивни първични чувства — и като че сж се налагали, като че тѣзи измислици сж били като една насжжна потребба, която улеснявала тежкитъ поминѣчни условия на тогавашното морячество, до като въ новото време вѣрското чувство затопля съ вѣра моряшкитъ сърца и окриля съ надежда всѣка стѣпка въ тѣхния доживотенъ походъ.

Изложенитъ сведения, така любопитни по начало, сж двагъ по-ценни за насъ, които живѣемъ въ устремъ къмъ морето и съ неувѣхващъ блѣнъ въ сърцата си да

му останемъ вѣрни служители — ако не съслабитъ си ржце, съ частата си обичъ. Нашата радостъ съперничитъ съ прекланянето ни предъ всичко морско, когато въ моряшкото огнеструйно въображение виждаме да се потвърждава истината за всеобгорящитъ свѣтлина на едно чудо, наречено корабоплаване.

Книгата е написана особено прегледна съ съдържанъ предметенъ изказъ, безъ излишна претовареностъ. Притежава качества на увлѣкателно четиво, въ което полезнитъ сведения вѣрватъ редомъ съ добре стѣкмяния разказъ. Като първа по рода си поява въ книжата ни, тя дава възможностъ да се запознаемъ съ невидимитъ, но дейни сили, съзжствували мореплаването, и да вникнемъ въ сжщната на моряка като работникъ, херой и сърцатъ творецъ, който съ еднаква сржчностъ и мощъ тегли корабното вжже и се носи на крилато въображение къмъ сврхземни и сврхморски свѣтове.

Застѣпенитъ въпроси предполагатъ не само перо но даровитъ и просвѣтенъ творецъ, но посветенъ и сроденъ съ духа на морето морякъ, какъвто е капитанътъ на далечно плаване Василь Каракостовъ.

Ето защо, ние дължимъ благодарностъ на автора за сжщия даръ, поднесенъ на всички, жадни да надникнатъ въ морското царство, като разлистятъ великата книга за моряцитъ, моретата и тѣхното неподражаемо чудо, написана съ незаличими, вѣчни слова по синитъ страници на всички свѣтовни води.

Книгата „Моряшки суетвѣрия и легенди“ е скрепена съ единъ великолепенъ следговоръ — който трѣбваше да бжде предговоръ — отъ даровития работливъ нашъ писателъ Стефанъ Станчевъ, и съ едно усърдно проучаване на свети Николовий образъ въ народното ни творчество, пакъ отъ сжщия авторъ.

Понеже историческата правда изтъква, че морето като проявена дейностъ е липсвала въ бита ни, естествено е то да липсва и въ народното ни творчество. Съ нашитъ издирвания въ тази насока приливаме отъ пусто въ празно известни красиви, но звучащи пресилено и неубедително умувания, които не допринасятъ за самочувствието на българина като човѣкъ на морето.

И работата на Ст. Станчевъ не може да допринесе, за да се съгласимъ съ едно обратно твърдение, което си остава несъстоятелно, макаръ че се поддържа отъ нѣкои нашенци.

При това, моето мнение не е въ полза на единъ придаткъ къмъ разглежданата книга — какъвто се явява Стефанъ Станчевиятъ трудъ — независимо отъ съдържанието и стойността на тази придаткъ.

Крумъ Кънчевъ



Единъ изтрѣбитель тарани подводникъ