

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ ПУЖДА ОТЪ МОРЕ.
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ



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

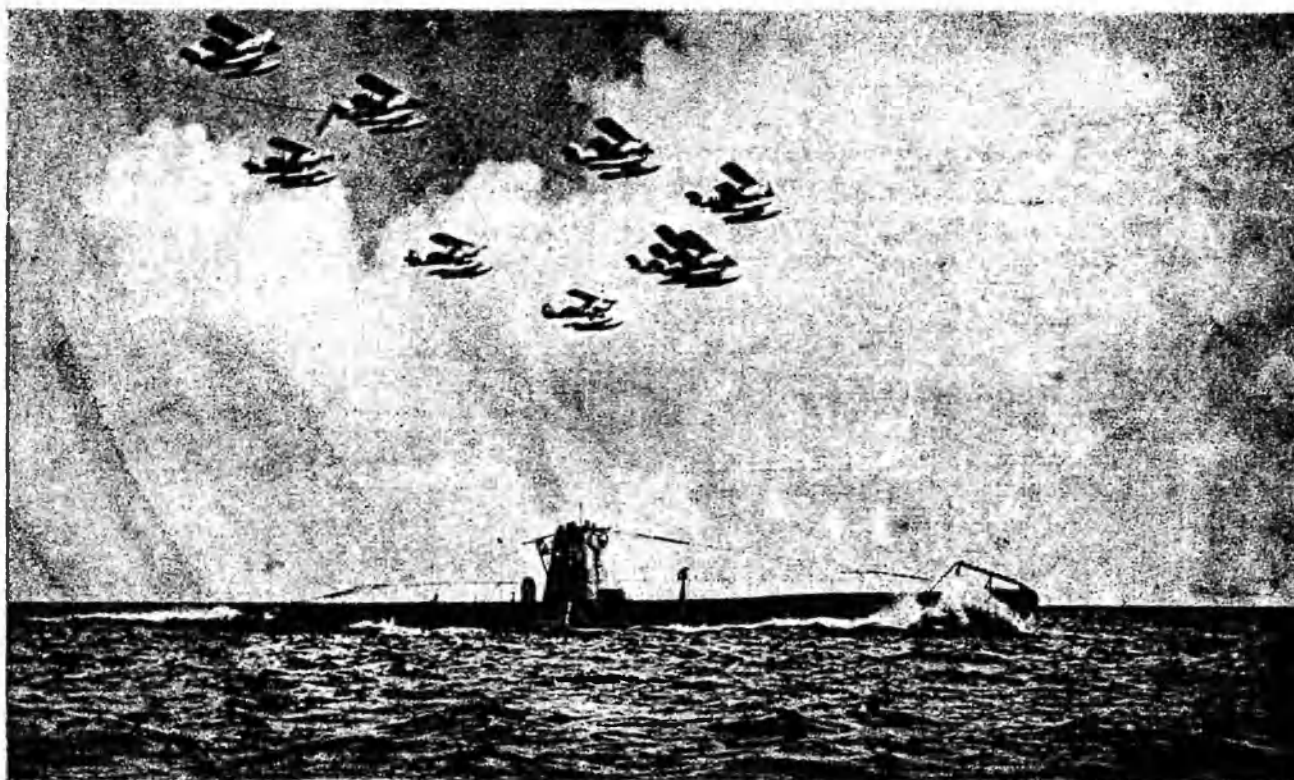
ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЪТА И ОБНОВА
РЕДКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година III.

Варна, 15 май 1937 год.

Брой 65.

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



Въ разузнаване.

ХРОНИКА

Пробните плавания на „Варна“.

— На 4 май н. г. нашият най-новъ търговски корабъ „Варна“ е извършилъ благополучно своите пробни плавания.

Въ 8 ч. 30 м. корабътъ е отплувалъ отъ Варнемюнде въ открито море.

Презъ цѣлия день, въ присъствието на директора на Б. Търговско Пароходно Дружество Н. Недевъ, и членоветъ отъ управителния съветъ, Дръновски и Ал. Маноловъ, корабътъ се движилъ въ Балтийското море.

Минавайки покрай лобното мѣсто на германския учебенъ вѣтроходъ „Ниобе“, загиналъ въ време на неочаквана силна буря на 26 юли 1932 год., „Варна“ застанала неподвижно и отъ нейния високъ команденъ мостъ при подобающа тържественостъ билъ хвърленъ въ спокойните морски води единъ вѣнецъ.

Точно въ 12 ч. 30 м. се извършило тържественото вдигане на българското и това на Търговското Пароходно дружество знаме, като командването на кораба се поелъ отъ неговия комендантъ Георгиевъ и българските моряци.

Въ 17 часа, приключвайки резултатно пробните си плавания „Варна“ се завърнала въ пристанището.

Въ пристанището Варна, къмъ което е зачисленъ, корабътъ се очаква да пристигне въ края на месецъ май.

Подробни данни за търговския корабъ ще бждатъ дадени въ следващия брой на „Морски прегледъ“.

— На 30 априлъ най-големиятъ националистки корабъ „Еспана“ билъ потопенъ въ Бискайския заливъ. Първоначално вестниците съобщиха, че републикански самолети атакували кораба и го потопили чрезъ бомби. Въ последствие се установи, че „Еспана“ загиналъ вследствие натъкването на заградна мина, която се взривала въ кърмовата частъ на кораба.

— Споредъ даннитъ на търговското статистическо отдѣление, въ пристанището Хамбургъ презъ месецъ януари сж влѣзли 1118 кораба съ общо водоизмѣстване 1,369,912 нето гистъръ тона.

Презъ сжщия месецъ сж напуснали пристанището 1238 кораба съ водоизмѣстване 1,448,610 н. р. т.

— Германия притежава два четиристожерни вѣтрохода, „Падуа“ и „Привалъ“, които обслужватъ редовните съобщения между Хамбургъ и Австралия.

Постъпили статии

595. Форсиране на плавателна рѣка.
596. Действието на подводниците въ позиционния бой.
597. Влияние на скоростта на подводника върху неговата плаваемостъ и наклоняване.
598. Сведения за военния флотъ на Италия.
599. Значение на апарата за подводно рѣзане въ военния флотъ.
600. Боятъ при Югландъ.
601. Англия и бждещиятъ линейен корабъ.
602. Изъ американския воененъ флотъ.
603. Развитие на лекитъ кръстосвачи следъ Свѣтовната война.
606. Тежките кръстосвачи.
607. Пъвече грижи за флота.
608. Морските договори между Англия и другитъ държави.
610. Предпазване отъ морската болестъ.
611. Обичамъ морето.
612. Скъпъ родъ оржие ли е военния флотъ.
613. Предъ нощния бой.
614. Презокеански съобщения на германските въздушни кораби презъ 1936 год.
615. Сведения за операциите при Дарданелитъ.
616. На неприятелския брѣгъ.
617. Бой между рѣчните сили.
618. Развитие и новости въ тактиката на торпедното оржие презъ и следъ Свѣтовната война 1914/1918 год.
619. Страници отъ Голѣмата война на море.
620. Стратегическо разузнаване.
621. На вѣтрохода „Стрела“.
622. Минни заграждения поставени презъ Свѣтовната война отъ германския флотъ.
623. Подводниятъ флотъ на Япония.
624. Военно-морската програма на Япония.
625. Боеви преимущества на голѣмата скоростъ на военния корабъ.
626. Действията на подводните минни заградители.
627. За личното въздействие.
628. Стремезъ за строежъ на голѣми надводни кораби.
629. Миннозаградни действия на рѣката.

ОДОБРЕНИ.

595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 606, 607, 608, 612, 615, 617.

НА ПРЕЦЕНКА.

610, 611, 613, 614, 616, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629.

ПОЩА

Редакцията благодари за следните постъпили дарения:

1. Пристанищното управление гр. Варна, сумата . . . 226 лв.
2. Дружество на запасните офицери отъ гр. Варна, сумата 200 лв.
3. Василь Ралчовски отъ Перникъ, сумата . . . 60 лв.
4. Димитъръ Стояновъ, адвокатъ гр. Варна, сумата . . . 50 лв.
5. Георги Генчевъ гр. Бургазъ, сумата . . . 50 лв.
6. Иванъ Сакжзовъ отъ гр. Варна, сумата . . . 25 лв.
7. Димитъръ Мичоровъ отъ гр. Варна, сумата . . . 25 лв.
8. Димитъръ Томовъ отъ гр. Варна, сумата . . . 20 лв.
9. Надежда Иг. Ангелова отъ гр. Варна, сумата . . . 20 лв.
10. Иванъ Иосифовъ Ивановъ отъ гр. Варна, сумата . . . 20 лв.
11. Петъръ Райчевъ отъ гр. Варна, сумата . . . 20 лв.
12. Иванъ Савовъ отъ гр. Елена, сумата . . . 20 лв.
13. Читалище „Борба“ с. Кнежа, сумата . . . 20 лв.
14. Христо Ст. Ивановъ, юнкеръ отъ гр. София, сумата . . . 20 лв.
15. Иванъ Мариновъ отъ с. Кнежа, сумата . . . 10 лв.
16. Методи Николовъ отъ с. Кнежа, сумата . . . 10 лв.
17. Димитъръ Петровски отъ с. Кнежа, сумата . . . 10 лв.

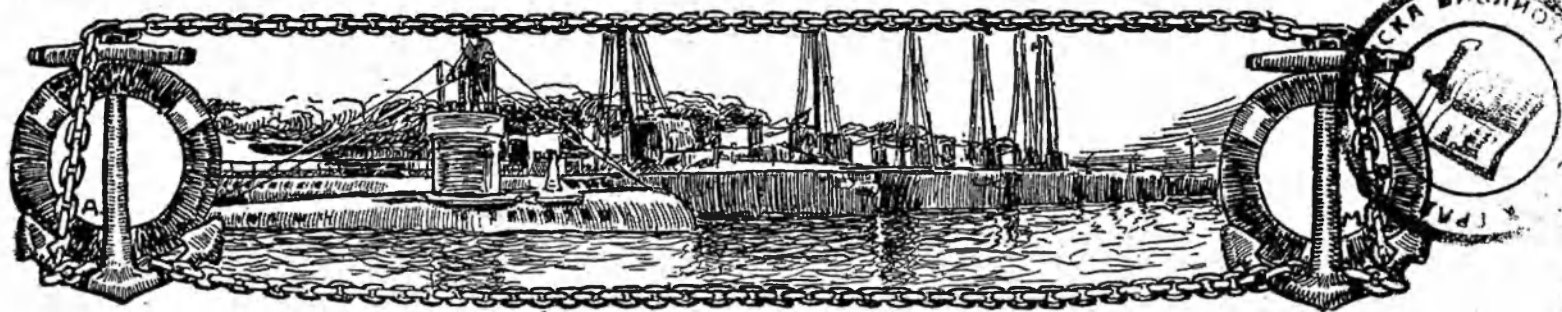
(Следва)

— Въ отговоръ на многобройните запитвания, кжде да се изпращатъ волните дарения за вестника и за улеснение на нашитъ четци отъ Варна, съобщаваме, че сумитъ за двуседмичника могатъ да се предаватъ и въ печатницата на Морската полицейска служба, находяща се на пазаря и въ сѣдство на пожарната команда и срещу фабрика „Вулканъ“ — учебната работилница.

Всички писма, снимки, помощи се изпращатъ на адресъ

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА.

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



ТЕЗОИМЕННИЯТЪ ДЕНЬ НА НЕГОВО ВЕЛИЧЕСТВО ЦАРЬ БОРИСЪ III — ЦАРЬ НА БЪЛГАРИТЪ.

Денътъ 15 май събужда въ душата на всички българинъ спомена за едно велико минало, свързано съ величавия образъ на Свети Царь Бориса.

На тая дата българското племе отправя своята мисъл къмъ епохата на покръстването, създаването на българската азбука и писменностъ.

Споменътъ за Царь Бориса е неразривно свързанъ съ онзи великъ примъръ на родолюбие, силна обичъ и безпредълно себеотрицание предъ олтаря на скъпата Родина, който Светия Царь завеща за достойно назида-

ния на всеотдайната служба за възхода и закрепването на Оте-

Негово Величество Царь Борисъ III.

Въ тоя свѣтълъ празникъ, сърцето на всички българинъ тупти въ избликъ на безгранична вѣрностъ и безпредѣлна обичъ къмъ Върховния Вождъ, като нашепва топли молебствия къмъ Небесния Отецъ за даруване крепко здраве, бодростъ и дълголѣтие на любимия Царь-символъ на мъдростъ и безкрайна любовъ къмъ родната земя, вдъхновяващъ българското племе за следване височайшия Му примъръ на вѣрна и всеотдайна служба за благоденствието, ща-



ние отъ българските поколения, примъръ, обгърнатъ отъ яркия блѣсъкъ на великата саможертва, осветляваща

чеството.

Всѣка година на 15 май единниятъ български народъ чествува Тезоименния день на

стието и напредъка на България, включваща въ своитъ граници открития бръгъ на Бѣлото море.

МОРСКА МИСЪЛ

БОЙ МЕЖДУ РЪЧНИТЪ СИЛИ.

Съ него се цели унищожаването на неприятелските ръчни сили. Това унищожение ще се наложи от обстановката: въ началото на операция от голѣмъ мащабъ или като неизбежно стълкновение при съдействие въ такава операция. Ръчниятъ флотъ е спомагателна сила и всѣки отъ противниците ще я използва като такава. За това ръчниятъ бой не представлява самоцель, какъвто е боя между флотитѣ на море.

Сражението може да се проведе на малки разстояния, ако противниците се откриятъ едновременно въ зоната на действителния огънь, и на голѣми такива, ако тѣ бждатъ заставени да преодоляватъ известно пространство за сближение.

При боя на малките разстояния не бива да се забравятъ условията за добра позиция, — въпреки краткотрайността на боя.

При боя на голѣми разстояния е за предпочитане да заставимъ противника къмъ сближение.

Ръчните сили могатъ да бждатъ заставени да приематъ боя само въ случай на засада, а въ останалитѣ случаи тѣ ще бждатъ, подкрепени отъ сухопътни сили и винаги, ще могатъ да се откажатъ отъ двубой.

Случаитѣ на засада сж възможни въ началото на ръчните операции въ моменти на размѣстването и съсредоточаването на ръчните сили.

Ако една група кораби се премѣства отъ единъ секторъ на рѣката въ други и по пѣтя ще трѣбва да премине край противникова база — то не е трудно да се препрѣчатъ на пѣтя на тази група, преодоляващи сили отъ базата, а пѣтя на отстъплението се пресѣче отъ друга мощна група, заела позиция задъ нѣкой островъ.

Боятъ тукъ е наложителенъ, като ще се предпочете да се води съ помалката противникова група.

За избѣгване на засадитѣ е потребно сигурно разузнаване и подържане безупрѣчна семафорно-наблюдателна служба.

Друго е влиянието на обстановката, която е наложила участието на ръчните сили. Напримѣръ, заети въ преминаване на рѣката, сухопътните сили (въ това число и придружаващата артилерия) не биха могли да се справятъ съ огневитѣ средства на противника и за неутрализирането имъ ще се привлѣкатъ

ръчните сили като най-подходящи. Наличието на противникови ръчни сили ни заставя да се справимъ първо съ тѣхъ, като ги унищожимъ, ако тѣ сж на видъ, или да елиминираме действията имъ съ нашитѣ спомагателни срѣдства, ако сж отдалечени, а следъ това ще употребимъ бойните сили въ съдействие на армията.

Така ръчните сили могатъ да влѣзатъ въ стълкновение съ отдѣлни групи: За това е потребно въ плана за съсредоточаване на ръчни сили въ даденъ секторъ да се предвидатъ групи, които да съответствуватъ на задачата и на обстановката.

Действията ще се предшествуватъ наистина отъ щателно разузнаване за дислокацията, за позиционнитѣ срѣдства и въроятнитѣ сили, съ които противникътъ може да действа, както и за устройванитѣ отъ него засади, но групитѣ трѣбва да сж готови за срещенъ бой, защото търсенето на противника, съсредоточаването и бойния редъ се извършватъ едновременно.

Действията на групитѣ сж идентични съ описанитѣ при самостоянитѣ действия на корабитѣ, като групата се стреми да нанесе първа удара, използвайки настѣпателнитѣ си и отбранителни качества.

При използването на позицията се препорѣчва, заетата позиция да се намира предъ преградитѣ и предъ мѣстата удобни за засада (устия на рѣки и канали), като противникътъ се поставя по течението на рѣката. Това е винаги възможно, когато групитѣ съдействуватъ при операцията на сухопътните сили.

Ще се цели да се унищожатъ главнитѣ сили на противника или най-мощната му група. За да се следятъ действията на тия сили се изпраща група бронирани катери — предната охрана, която се стреми да разстрои противника и да мине въ неговия тилъ. Така тѣ създаватъ благоприятни условия за действие на собствениитѣ главни сили.

Всѣка отъ странитѣ ще се стреми да използва позиционнитѣ срѣдства и подкрепата отъ брѣга, затова боятъ ще се проведе въ не голѣмъ участъкъ, където участието на спомагателнитѣ сили ще е ограничено.

Това налага бързи действия за да се използва смущението предизвикано отъ действията на бронирани катери и когато последнитѣ преминаватъ линията на противника и откри-

ятъ простора, е моментътъ за нанасянето на решителния ударъ.

Въ резултатъ една отъ странитѣ ще бжде принудена да се оттегли и освободи участъка, следъ което главнитѣ сили пристѣпватъ къмъ изпълнение втората задача: подкрепа на сухопътните сили.

Съпротивлението на бронирани катери е незначително, но стремението имъ да проникнатъ задъ тила на противника, което се улеснява отъ очертаванията на брѣга, спомага твърде много и обезпечаватъ действията на главнитѣ сили.

Изненадитѣ и тукъ сж възможни.

Особено важно е да се запазва тила, което ще наложи участието на тилна охрана или сигурни, преградни срѣдства.

Къмъ пълното унищожение на ръчните сили ще се пристѣпи следъ разрешението задачата на сухопътните сили. Използването на успѣха въ случая се заключава въ изолиране действията на неприятелскитѣ ръчни сили. За това е необходимо да се осигури непрекъснато наблюдение надъ противника съ самолети, съ балони или семаф. наблюдателни постове. Секторътъ за съсредоточаването на ръчните сили трѣбва да се избира съ огледъ на величината или качествата на ръчните сили. Сжщиятъ се подобрява съ позиционни срѣдства: минни прегради, торпедни батареи, плаващи и брѣгови батареи — до такава степенъ, щото липсващитѣ тактически качества на корабитѣ да бждатъ запълнени отъ тѣхъ.

Командующиятъ ръчните сили въ боя не е свободенъ да действа самостоятелно.

Сухопътното командване ще разчита не само на предвиденитѣ по плана действия, а и всѣки критически моментъ ще очаква помощта на ръчните сили.

Ще има случаи, когато ръчните сили ще бждатъ застрашени съ преодоляващи сили. Тогава тежкитѣ придружаващи батареи за да облекчатъ положението ще заематъ удобна позиция. За това се налага двамата командующи да бждатъ еднакво ориентирани относно обстановката, което ще се постигне съ размѣна на офицери за свързка между съответнитѣ щабовете.

Въ заключение, ръчните сили не могатъ да водятъ напълно самостоятелни действия подобно на морскитѣ флоти.

Б. Рачевъ.



ВЕНФ-МОРСКА ИСТОРИЯ

Минозаградните действия на германския спомагателен кръстосвач „Волф“.

Преди двадесет години, на 30.XI. 1916 год. германският спомагателен кръстосвач „Волф“ (търговски 6,000 тонен кораб, въоръжен с 4—15 см. орджия и 458 заградни мини), успял да се провие през линията на английската блокада и се отзовал в откритите океани и морета.

През време на своето кръстосване, „Волф“ обходил нощ Добра Надежда; действувал известно време в Индийския океан; заобиколил Австралия от юг; минал покрай Нова Зеландия, о-в Фиджи и покрай Нова Гвинея, Холандска Източна Индия и обратно край нощ Добра Надежда, се насочил за отечествените си води.

За успешното преминаване през вражеската блокадна линия, както

при отплуването, така също и при завръщане, сж способствали намиращите се на позиция подводници, а също и предвождащите го такива, които своевременно го отклонявали от възможността да се срещне с неприятелските блокадни или други сили.

През своето петнадесет месечно кръстосване, „Волф“ прекосил важните съобщителни линии за корабоплаването в океаните и моретата, като поставил следните минни загради: 25 мини в водите пред Капшад на остров Дасен; на 18 януари 1917 год., — 29 мини към южния край на Африка, около нощ Егуляс; на 15.II.1917 г. — 39 мини около Коломбо и 19 пред нощ Коморин на остров Цейлон.

Около Бомбея били поставени 67

мини; около югоизточната част на Австралия, при остров Габо—14 мини, в пролива Кука, между северните и южни острови на Нова Зеландия—15; около остров Трикингс—17 и последните 110 мини сж били поставени на 4 септември 1917 год. в водите на Индийския океан, северозападно от Андамските острови.

Освен това, „Волф“ заловил търговския кораб „Турителла“, който въоръжил и преименувал в спомагателния кръстосвач „Илтис“. Последният поставил минна заграда от 25 мини пред Адент, в южния вход на Червеното море.

На поставените от „Волф“ заградни мини сж загинали 15 неприятелски кораба. В. Тонков.

Кратки данни за Дарданелската операция.

Както е известно, като най-голяма десантна операция през Свѣтовната война се счита Дарданелската, която въпреки дадените многобройни жертви не даде желаните резултати.

Десантът в пролива бил предшествуван от направените демонстрации в Сароския залив и азиатския брѣг.

На 108 превозни кораба били натоварени 80,000 бойци. За всяка пушка били превозени по 150 патрона, за всяка картучница по 1000, за всяко орджие по 150 снаряда, а освен това храна и фураж за 7 дни.

Съюзният флот участващ в операцията бил раздѣлен на 7 дивизии, от които 4 извършили десанта, 2 били използвани за предварителните демонстрации, а последната прикривала миночистенето на залива.

От стоварените на брѣга войски, в продължение на 15 дена, съгласените сж дали 23,000 жертви, т. е. около една четвърт от десантната армия.

През месеците юни и юли бил назначен комитет за ръководене на Дарданелската операция, който намѣрил за необходимо да усили сухопътните войски и увеличи състава на морските сили с нови бойни кораби и подводници с голѣм район на действие.

През месец юли сж 45 превозни кораба били стоварени нови 70,000 души.

В началото на август пред Дарданелите действували 100 английски и 21 френски кораба. Заградните мрежи против подводниците имали дължина 14 километра.

През месец август 1915 год. били стоварени следните десантни войски: 46,500 души бойци; 1,900 коня; 60 орджия; 465 каруци и 1,050 тона припаси.

Заедно с десантиращите части, през цялата операция на сушата били стоварени около 200 тежки и 200 леки орджия.

Въпреки благополучното стоварване на десанта, действията на съгласените войски не могли да се увѣнчаят с положителен успех.

През месец декември командването решило да изостави съвършенно операцията и оттегли войсковите части от полуострова.

Дължината на Дарданелския пролив е 47 мили (87 клм.) при най-голяма широчина 7 клм. и дълбочина по средата около 100 метра. В пролива се наблюдават две противоположни течения, следващи едно над друго. Повърхностното течение има направление към Бѣло море и скорост до 1½ мили в час, което при силен вѣтрѣ достига до 3½ мили (6 ¼ клм.) Долното течение има обратна посока, към Мраморно море.

Повърхностното течение е спомогнало на отбраната, като е позволявало на турците да пускат по него плаващи мини.

Оттеглянето от Дарданелите на 145,000 души бойци, 15,000 коня, 400 орджия и грамадно количество военни материали и бойни припаси, под действието на неприятелския огън, без да се дадат жертви било трудно изпълнимо.

Планът за изтеглянето на войските от северозападната част на полуострова бил осъществен напълно, като на 18 декември от 90,000 души и 196 орджия останали само 20,000 човѣка и 37 орджия. До 20 декември и останалите 20,000 души бойци напуснали сушата, почти без всякакви загуби; орджията били разрушени, а припасите унищожени.

В южната част на полуострова оттеглянето се усложнило, тъй като турците открили намѣрението на съгласените да напуснат Дарданелите.

Окончателното изпразване на полуострова било завършено на 8 януари 1916 год.

Несполучливата Дарданелска операция е траяла около 324 дена.

От 600,000 души съгласенски войници, участвували в тая експедиция, загинали общо 255,932 човѣка, от които англичани 215,932 и французи 40,000 души.

Дарданелската операция е пропаднала само благодарение на лошата подготовка и командване, до като войските от експедиционната армия сж показали храброст и издържливост.

Мичманъ Василевъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

ЗАБЕЛЕЖИТЕЛНИ КОРАБИ ВЪ МИНАЛОТО.

Днес ние напълно се възхищаваме от красивия вид на съвременния кораб и правилните и съвършени линии на неговите форми, резултат на продължителни опити в корабостроителната техника.

Съвременното състояние на корабостроенето, при наличието на множество технически нововъведения, не среща вече трудности при постройката на новите видове кораби.

Въ миналото, обаче, когато тая модерна техника е била въ своето младенчество и корабостроителите са били затруднени въ разрешаване задачата за намиране подходящи форми на кораба, осигуряващи на последния най-малко съпротивление при движението му въ водата, били построени редица опитни кораби, твърде забележителни по своя външен вид и техническо устройство.

Въ 1866 г. английският корабостроител Winans, построил кораб, който имал формата на пура съ дължина 78 и ширина 5 метра. Горната му част, на височина 1'5 метра отъ водолинията била плоска и образувала палубата.

Корабът, който притежавал нов тип двигател, развиващ твърде необикновената за него време скорост отъ 22 мили (37 клм.), бил благополучно спуснатъ на вода, обаче, при направените опити, поради редица причини се указал съвършено несполучлив и непригоденъ за използване.

Същата участ постигнала и построения въ 1850 год. кораб „Сопектор“, който притежавал наистина чудновата форма.

Той се състоял отъ три части: предна, задна и кърмова, съвършено отдѣлени една отъ друга и съединени посредствомъ лекоподвижни (шарнирни) желѣзни свързки по начинъ, позволяващъ на отдѣлните части да се движатъ отъ вълнение по напрѣчната си ось.

Съ даването тая форма и устройство на кораба, се разчитало, последниятъ, при движението му въ открито море по лесно да устоява на голѣмото вълнение.

Опитите били направени около устието на р. Темза, обаче гжсеничните движения на кораба и неговото прѣкомѣрно клатушкане заставили неговия конструкторъ да преустанови опитите и побърза съ за-

върщането си въ тихото пристанище.

За обслужване пѣтническото съобщение въ канала между Франция и Англия, по проектъ на капитанъ Ducey, въ 1870 год. билъ построенъ „двойниятъ корабъ“. Последниятъ ималъ водоизмѣстване 1924 бр. р. тона и билъ съставенъ отъ два кораба съединени помежду си съ здрава платформа. Въ 1880 год. корабътъ билъ продаденъ на Франция и подъ името „Calais-Douvres“, до 1899 год. обслужвалъ съобщението презъ Ламанша. При вълнение, клатенето на кораба не било по-голѣмо отъ 5°, обаче особено неприятни били неговите рѣзки трусове.

Въ 1899 год. за обслужване на сѣщия каналъ, билъ построенъ корабътъ „Бесемеръ“, подобенъ на рѣчнитъ, привежданъ въ движение отъ 4 странични колела. Съгласно конструктивните данни, корабътъ трѣбвало да развива скоростъ 20 мили, обаче въ действителностъ, той едва достигалъ 13'5, тъй като задната двойка колела се движела въ причиненото отъ действието на носовата двойка водно течение.

Освенъ това, въ срѣдната си част корабътъ ималъ устроенъ специаленъ, тежъкъ 130 тона салонъ, висящъ на лекоподвижно (карданово) устройство, предназначенъ за пѣтниците непоносящи морската болестъ. Въпреки устроените въ последствие множество водни спирачи и ограничители, люлѣнето на тоя салонъ било толкова голѣмо, што тоя наново билъ направенъ неподвиженъ.

Така сѣщо и въ военното корабостроение съществуватъ редица опити въ постройката на бойни кораби.

Съгласно проекта на руския вице-адмиралъ Поповъ, въ 1873 год. била построена бронираната канонерка „Новгородъ“, предназначена за защита устието на р. Днепъръ.

Противно на общовъзприетите корабни устройства, канонерката на адмиралъ Поповъ, имала формата на пълненъ крѣгъ, съ диаметъръ 30'8 и газене 4 метра.

Въ срѣдата на кораба, между две-

тъ димни трѣби, били поставени 2 тежки орѣдия.

Шестѣхъ парни машини, система Кампаундъ, притежавали мощностъ 2,400 к. с. и привеждали въ движение 6 винта. Привсе това обаче, на пробните плавания канонерката едва развила скоростъ 7 мили (13 клм.).

Поврътливостта на кораба била много голѣма, поради което, въ 1875 год. билъ построенъ новъ крѣговиденъ корабъ, „Вице-адмиралъ Поповъ“, притежаващъ следните данни: диаметъръ 36'6 м., газене 4'1 м.; водоизмѣстване 3,600 тона.

По-късно, винтовете на канонерката били намалени на 4, въпреки това обаче, кораба не можалъ да развие по-голѣма скоростъ.

Канонерката била използвана като много добра плаваща батарея и послужила, въ последствие за образецъ при постройката на монитори въ Англия и Италия.

Подобенъ видъ е ималъ английският мониторъ „Marshall Soult“, съ водоизмѣстване 6,770 тона и 2—380 мм. орѣдия. Макарь, че съотношението на дължината къмъ неговата ширина да е било 4:1, отпредъ монитора напълно ималъ вида на руската канонерка.

Презъ 1917 год., за защитата на Венеция, Италия построила плаващата батарея „Far di Brugno“, съ водоизмѣстване 2,500 тона, скоростъ 4 мили (7 клм.), дължина 67 и широчина 20 метра.

Въ 1880 год. въ Русия била построена царската яхта „Ливадия“, която за по голѣми удобства имала приблизително крѣгла форма съ дължина 71'6 и широчина 41'2 метра.

Макарь, че развивала скоростъ 15'7 мили, яхтата не била напълно удобна, и превърната на спомагателенъ корабъ, била използвана за нуждите на руския флотъ до 1926 год.

При наличието на добре устроени изпитателни станции за корабни модели, понастоящемъ не е необходима постройката на кораби за изпитване тяхната издръжливостъ въ открито море. Достатъчно е само да се извършатъ редица опити съ модела на кораба въ специалните водни басейни на тия станции, за да се установятъ съ положителностъ качества, които кораба ще притежава при изработените отъ корабостроителя форми.

Куюджуклиевъ.



ЦЕНАТА НА ВОЕННИЯ ФЛОТЪ.

Както е известно, паричната стойност на военните кораби е твърде голяма: най-малката 15 тонна миночистачна лодка струва 500,000 лева, а цената на съвременния линейен корабъ надвишава внушителната цифра от 4 милиарда лева.

Поради това, на пръв поглед, създаването и подържането на военния флотъ изисква разхода на огромни парични средства, обаче, като се има предвид целите и задачите, които се възлагат на бойните кораби и тяхното дълго време-служене, установява се напълно, че голямото не представлява скъп родъ оръжие.

Всѣки боеен корабъ, въ зависи-мостъ отъ вида, има строго опре-дѣленъ срокъ на служба. Колкото корабътъ е по-голямъ, толкова и неговата служба е по-продължител-на. Обикновено, за линейните и бронирани кораби, този срокъ е 15—20 год., за леките и други кръстос-вачи—10—15, а времеморското на торпедните кораби и малките бой-ни единици не е по-дълго отъ 10 год.

Главните причини за остаряване-то на корабите сж следните:

1. Износване, поради дълговремен-но работене на корабните механиз-ми, главно на котлите и машините;

2. Отслабване (разяждане) на ко-рабния корпусъ, вследствие непре-къснатото действие на морската вода;

3. Остаряване поради постоянния прогресъ на военно-морската тех-ника на корабното оръжие, главно артилерията и торпедото.

4. Намаление на тактичните и стра-тегични качества: скоростъ, районъ на действие, непотопяемостъ и др.

При все това, обаче, така дошли-те до негодностъ кораби не се про-даватъ като старо желязо, а обик-новено продължаватъ още дълги години да служатъ съ други назна-чения. Така напр., единъ остарѣлъ торпедоносецъ може да бжде ус-пѣшно използванъ като страженъ ко-рабъ, миночистаченъ, корабъ-свързка и др.

Кръстосвачите и бронираните ко-раби могатъ да действуватъ въ близ-ките до базата райони и служатъ като кораби за брѣгова защита. Те сжщо се използватъ за учебни ко-раби: артилерийско-изпитателни, тор-педни, навигационни и др.

Най-подиръ преди да бждатъ на-рѣзани на кжсове и сложени въ пе-щите за претопяване, корпусите на остарялите кораби се превръщатъ на удобни корабни казарми, учили-ща и пр. Не сж рѣдки случаите, ко-гато военните кораби се преустрой-ватъ и още дълги години сжеству-ватъ като търговски такива.

Отъ това се установява, че бой-ните кораби, общо взето служатъ дълго време, благодарение на кое-то, въпреки, че постройката имъ изисква огромни парични средства, не се считатъ като скъпо средство за борба на море.

Твърдението, че въздушните сили, въ сравнение съ военния флотъ сж ефтинъ родъ оръжие, на първо вре-ме макаръ и правдоподобно, пред-видъ времеморското на различни-те видове бойни самолети, въ сжщ-ностъ се нуждае отъ основно измѣ-нение.

Боееспособността на самолетите, намиращи се въ строя, следъ нѣ-колко годишно действие се намаля-ва твърде много. Самолетите бързо се износватъ и за изпълнение на възлаганите имъ задачи, се нуж-даятъ отъ замѣняване съ нови типове.

Частно за рѣчните бойни кораби сравнението е още по-благоприятно. Поради редица условия, общо взето, рѣчните кораби притежаватъ още по-голямо времеморско отъ морските бойни кораби. Ако разгърнемъ спра-вочника за военните флоти ще уста-новимъ, че нашите съседи, гранича-щи съ рѣката Дунавъ, иматъ въ строя за главни бойни сили сжщитѣ онѣ-зи монитори, които действаха презъ Свѣтовната война като австро-унгарски такива.

Ето защо, когато се разисква въ-просътъ, дали военниятъ флотъ е твър-де скъпъ родъ оръжие и неговата необходимостъ за малките и бѣдни морски държавици, не трѣбва да се има предвидъ само паричната стой-ностъ на бойните кораби въ време-то на тяхната постройка, а дългото имъ служене, и най-главното, задачи-те и твърде ценното имъ и сждбо-носно действие въ решителния мо-ментъ за изхода на сражението, на войната и сжществуването на на-цията.

Въ това отношение историческите примѣри сж твърде много.

Очевидна истина е, че държавите, които разполагатъ съ силенъ воен-енъ флотъ, владѣятъ морето и сво-бодните морски пътища, въпреки огромните парични средства, които разходватъ за създаването и подър-жане на бойните си морски сили, се радватъ на завидно благосъстояние и напредъкъ.

АНГЛИЙСКИ МОРСКИ МАНЕВРИ ВЪ ВЕЛИКИЯ ОКЕАНЪ.

Следъ маневрите при Сингапуръ, които английскиятъ флотъ произве-де презъ м. априлъ, се е отправилъ въ боеенъ редъ къмъ Хонгконгъ, където продължава маневрите си.

Хонгконгъ е най-важниятъ севе-ренъ укрепенъ пунктъ на английския отбранителенъ четиригълникъ, съ който се брани Индия и Австралия.

НАЙ-ГОЛЯМИЯТЪ ПЕТРОЛЕНЪ КОРАБЪ.

Презъ месецъ априлъ т. г. стна-тъ на вода въ френското при-станище Дюнкеркъ най-голямиятъ петроленъ корабъ въ свѣта, „Емилъ Миге“.

Дългъ е 173 метра и широкъ 22'5 метра.

Корабътъ притежава 19 огромни цистерни дълбоки 12 метра, въ кои-то ще може да пренася 21,000 то-на петролъ. Дизеловите мотори на кораба иматъ мощностъ 7,260 конски сили, които осигуряватъ на „Емилъ Миге“ скоростъ 10 мили.

МОРСКИ ПАРАДЪ ПО СЛУЧАЙ КО-РОНАЦИЯТА НА АНГЛИЙСКИЯ КРАЛЪ.

Споредъ сведенията на англий-ското адмиралтейство, при голѣмия морски парадъ, който ще се състои на 20.V въ Спидхидъ по случай ко-ронацията на английския кралъ, сж поканени да участвуватъ флотите на всички държави съ по една или две отъ най-модерните си бойни единици.

До сега адмиралтейството е по-лучило съобщение за участието на 17 държави.

Франция ще бжде представена съ най-новия свой корабъ „Дюнкеркъ“ имащъ водоизмѣстване 26500 тона; Съединените Щати съ „Ню-Йоркъ“ 27000 тона; Германия съ „Адмиралъ графъ Шпе“; Аргентина съ „Море-но“, 27940 тона; Япония съ „Ами-ната“, 30000 тона и пр. Италия е от-казала да изпрати каквито и да било морски единици, поради направено-то предложение отъ страна на ан-глийското правителство за участие при коронацията на бившия абисин-скъ императоръ.

РУСИЯ И ТИХИЯТЪ ОКЕАНЪ.

Английскиятъ вестникъ „Ивнингъ Стандартъ“ съобщава, че съветско-то правителство е започнало уси-ленъ строежъ на военни кораби за базата си Владивостокъ въ Великия океанъ. Русия се стреми да съз-даде флотъ, който да не отстъпва по количество на японския. Тя ве-че направила поръчки въ частните корабостроителници на Съединени-те Щати. Преди това, тя се обър-нала къмъ английските корабостро-ителници, но последните сж отка-зали поръчките, понеже били заети въ строежа на английски бойни кораби.

Особено голямо внимание сж обър-нали русите за увеличение на под-водния си флотъ въ Тихия океанъ където по сведенията на сжщия вестникъ те иматъ надмощие надъ японския подводенъ флотъ. В. А.



СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЪ ФЛОТИ.

ГЕРМАНИЯ.

Съгласно Версаилския мирен договор Германия получава право да притежава ограничено число стари бойни кораби. Последните се нуждаеха от коренни преустройства и погълнаха значителни суми за да се модернизират и получат макар и минимална боева стойност.

Определяният ѝ личен състав от 15,000 души бѣше съвършено недостатъчен за обслужване на корабите.

Едва въ началото на 1925 г. Германия се сдоби съ построения след войната кръстосвач „Емденъ“. Следващото засилване съставя на нѣмския флотъ обхваща два периода. Въ първия строителен периодъ, обхващащ времето до Лондонската англо-германска морска спогодба, на Германия бѣ разрешено да замѣни старитѣ си бойни единици съ новопостроени съ строго опредѣленъ тонажъ, който за лекиѣ кръстосвачи не трѣбваше да надминава 6000, а за брониранитѣ кораби отъ типа на „Дойчланъ“ 10,000 т.

Въ втория периодъ, следъ спогодбата, Германия си извоюва правата да притежава флотъ въ размѣръ 35% отъ английския и пристѣпи къмъ усиления строежъ на кораби съ по-големо водоизмѣстване.

Къмъ 1 януари 1937 год. Германия притежава следнитѣ бойни кораби:

Видове кораби	Брой	Общо водоизмѣстване
Лин. кораби стари	3	39,600
Бронир. кораби .	3	30,000
Леки кръстосвачи	6	35,400
Торпедоносци .	18	14,240
Подводници . .	32	10,224
Всичко .	62	129,464

Въ последно време всички корабостроителници въ Германия работятъ денонощно.

Въ началото на настоящата година Германия има въ постройка следнитѣ кораби:

Видове кораби	Брой	Общо водоизмѣстване
Линейни кораби	3	87,000
Самолетоносачи	1	19,250
Бронир. кораби .	3	30,000
Изстрѣбители . .	22	36,866
Торпедоносци .	12	7,200
Подводници . .	4	2,000
Всичко .	45	182,316

Датата отъ линейнитѣ кораби „Шарнхорстъ“ и „Гнайзенау“ имащи водоизмѣстване по 26,000 тона сж спуснати на вода, а третиятъ, съ водоизмѣстване 35,000 тона се намира въ усиленъ строежъ.

Подробни данни за личния съставъ на германския флотъ липсватъ. Отъ направенитѣ груби изчисления, по настоящемъ на служба въ корабитѣ се намиратъ около 20,000 души моряци.

Така сжщо липсватъ сведения и за бюджета на флота. Безспорно, че голѣмото число кораби, които се намиратъ въ постройка, изискватъ наличието на голѣми суми, обременяващи до висша степенъ общия бюджетъ на държавата.

Знае се, че въ Германия е изработенъ законъ, по силата на който, всѣка фабрика, банка, предприятие и пр. сж длѣжни да отдѣлятъ известенъ процентъ отъ своята годишна печалба за засилване отбраната и въоръжението на държавата. По тоя начинъ ежегодно се получаватъ значителни суми използвани за постройката на новитѣ бойни кораби за германския флотъ.

АНГЛИЯ.

Англия полага голѣми усилия за бързото увеличение състава на своитѣ морски бойни сили. По настоящемъ въ английскитѣ корабостроителници се намиратъ въ усиленъ строежъ и сж готови за полагане въ постройка общо следнитѣ кораби:

5 лин. кораба съ водоизм. 175000 т.
 5 самолетоносача . . . 114600 „
 21 леки кръстосвача . . . 154800 „
 49 изстрѣбителя 81475 „
 19 подводника 19590 „
 99 бойни кораба 545465 т.

— Въ срѣдата на месецъ априлъ отъ корабостроителницитѣ при Ливерпулъ въ присѣстването на първия лордъ на адмиралтейството Съръ Самуелъ Хоръ е пуснатъ на вода самолетоносачътъ „Аркъ Ройалъ“. Новиятъ корабъ е дългъ 260 метра, има водоизмѣстване 22,000 тона и може да носи 70 самолети.

— Англия, за използване петролнитѣ извори въ Месопотамия (Иракъ) е построила трѣбопроводъ дългъ 1100 километра, който свършва въ пристанището Хайфа на Срѣдиземно море. Съ тоя трѣбопроводъ наливнитѣ кораби не сж принудени да изминаватъ дългия пътъ презъ Червеното море за Персийския заливъ.

Често тоя трѣбопроводъ се обхваща отъ пламъци.

ГЪРЦИЯ.

Къмъ 1 януари 1937 год. бойниятъ флотъ на нашата южна съседка е ималъ следния съставъ:

Видове кораби	Брой	Общо водоизмѣстване
Линейни кораби .	2	25,084
Бронир. кораби .	1	9,450
Лин. кръстосвачъ	1	2,115
Изстрѣбители . .	8	9,368
Торпедоносци . .	13	2,945
Подводници . . .	6	4,130
Торпедни катери	2	30
Минопоставачи .	4	1,750
Всичко .	37	54,872

Освенъ тия кораби Гърция е предвидила постройката на 4 изстрѣбителя и 4 подводника, отъ които 2 изстрѣбителя сж положени вече въ постройка отъ английската корабостроителница Яроу.

Тѣ иматъ по 1330 тона водоизмѣстване и развиватъ скоростъ отъ 40 мили.

Въоръжени съ 4—120 мм. оръдия; три 40 мм. противосамолетни и съ по 6 торпедни трѣби.

Френското списание La revue Maritime съобщава, че Гърция ще почне постройката на други шестъ изстрѣбителя съ сжщото водоизмѣстване и скоростъ както на горнитѣ четири.

Двата линейни кораба „Килкисъ“ и „Лемносъ“ сж бивши американски кораби, построени въ 1905 година. Иматъ водоизмѣстване по 12,542 т. и сж въоръжени съ по 4—305 мм. и 8—203 мм. оръдия. Подводницитѣ сж построени презъ 1926—28 год., а изстрѣбителитѣ отъ типа на „Псарѣ“—презъ 1931 и 1932 год.

Бронираниятъ корабъ „Георгиосъ Аверовъ“ е подаренъ на грѣцкия флотъ презъ 1910 година отъ известния грѣцки богаташъ Аверовъ.

Личниятъ съставъ е 10,000 души.

ДАНИЯ.

Изработена е програмата за постройката на 12 леки кораби (торпедоносци и подводници).

По настоящемъ въ държавната корабостроителница—Копенхагенъ се намиратъ въ постройка 3 подводника, притежаващи следнитѣ данни: водоизмѣстване 300 тона; надводна скоростъ 15, подводна 8; въоръжение: 2—40 мм. оръдия и 5—456 торпедни трѣби.

Куюджуклиевъ.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



Н. Ракитинъ.

Н А Б Р Ъ Г А.

Все по далечъ се хоризонтътъ виши.
Звъни все по близко напъвенъ плъсъкъ.
Подъ клонитъ пжтеката изви се
И моренъ ето ме връзъ бългий плъсъкъ.

Солена влага и просторъ лазуренъ.
И стъкашъ че следъ сънъ дълбокъ и траенъ,
Далечъ отнесенъ отъ живота буренъ,
Събуждамъ се при слънчевъ бръгъ незнаенъ.

Небето е бездънна синя чаша,
И гледамъ азъ съ душа опиянена,
Какъ ласкаво морето ми поднася
Голъми рози отъ сребриста пъна.

НЕВИДИМАТА ВРЪЗКА.

На кавказския фронтъ сраженията сж въ своя разгаръ. Рускиятъ черноморски флотъ, съ своитъ линейни кораби, леки кръстосвачи и множество торпедоносци е блокиралъ турскитъ бръгове. Поради това, пренасянето по море на войски, действащи противъ нашата кавказска армия е прекъснато.

Турскиятъ линейенъ кръстосвачъ „Гьобенъ“ вследствие повреда се намира на поправка въ Златния рогъ. Останалитъ неприятелски единици, чувствувайки своята слабостъ, не смѣятъ да излѣзатъ изъ Босфора.

Нашата ескадра се движи като призракъ въ тихата нощъ. На водаческия корабъ „Ефстафий“ адмиралътъ неотлъчно се намира на командния мостъ и почива въ своето кресло. Намиращиятъ се на стража навигационенъ офицеръ съ секстантъ въ ржка опредѣля височината на звездитъ, необходима за изчисляване мѣстонахождението на кораба.

На последния е тихо, спокойно. Стражитъ сж застанали неподвижни на своитъ мѣста и бодърствуватъ въ нощта. Водата шуми покрай стѣнитъ на кораба, носътъ на който се рови въ фосфорисциращата грѣдь на морската ширь. А ниско подъ бронираната палуба, въ машинното отдѣление тупти сърдцето на кораба, — огромнитъ корабни машини, които денемъ и нощемъ, съ единъ и сжщъ еднообразенъ туптежъ се движатъ непрекъснато....

Разсъмва се. На „Ефстафий“ се издига сигналъ: „Престройте се за дневенъ походъ.“ Кръстосвачитъ и торпедоносцитъ се отдѣлятъ и заематъ своитъ мѣста за охрана и разузнаване.

Въ далечината, на хоризонта се забелязва димъ. Кръстосвачътъ „Кагулъ“ получава заповѣдь да се насочи къмъ него и разузнае.

— Пъленъ напредъ!
Всички сж любопитни да узнаятъ произхода на забелязания димъ.

„Бреслау“?, „Гьобенъ“? Кой отъ двата?... Застаналиятъ високо на стожерната площадка наблюдател, отсѣчено съобщава: „Търговски корабъ!“ Настава общо разочарование.

„Кагулъ“ бързо приближава кораба, издига сигналъ по международната разговорна книга и дава изстрелъ. Гранатата пада близо предъ носа на търговския корабъ, който спира своето движение.

Корабътъ е добре натсваренъ и плува подъ италианско знаме. На носовата му частъ се чете надписа „Амалия“.

„Кагулъ“ спуска лодка съ гребци. Мичманитъ Язиковъ, Соловинъ, механикътъ Максимовъ и въ качеството си на преводчикъ, морскиятъ юнкеръ Якимовский, се отправятъ съ лодката къмъ кораба, за да провѣрятъ неговитъ книжа и товаръ. Следъ малко тѣ се изкачватъ на палубата, на която настъпва обща уплаха и се чуватъ женски писъци.

Бледенъ като смъртникъ, капитанътъ на кораба посреща групата.

— Кжде отивате?

— Въ ко... заеквайки отъ уплаха, капитанътъ безпомощно маха ржка и замлъква.

Офицеритъ се изкачватъ на командния мостъ.

— Вашитъ книжа?

Съ треперяща ржка капитанътъ предава документитъ. Установява се, че корабътъ принадлежи на левантинецъ и пжтува подъ чуждо, италианско знаме. Намира се на пжтъ отъ Кюстенджа за Цариградъ. Натсваренъ е съ множество каси яйца, хранителни продукти и бѣчви петролъ.

Вмѣсто пжтници на кораба се намиратъ 15 жени отъ харема на нѣкакъвъ паша, заедно съ децата и прислугата.

— Ще ви стигнатъ ли вжглищата до Севастополъ? пита мичманъ Язиковъ. Капитанътъ утвърдително кимна съ глава.

Мичманъ Соловинъ се връща на

„Кагулъ“ и докладва на командира. Тѣй като петролътъ се счита за контрабанда и забраненъ продуктъ за доставяне на воюващитъ страни, а освенъ това корабътъ незаконно е вдигналъ италианско знаме, командирътъ на кръстосвача заповѣда, „Амалия“ да бжде задържана и отведена като плячка въ Севастополъ.

На кораба се пренесе запасъ отъ масло, провизии и двадесетъ души моряци. Мичманъ Язиковъ получи заповѣдь да поеме командването на „Амалия“ и се отправи за Севастополъ.

„Кагулъ“ се насочи къмъ ескадрата, а търговскиятъ корабъ, легна на северенъ курсъ и се изгуби въ далечината. Времето е тихо и морето гладко като огледало....

Флотътъ отдавна се завърна въ Севастополъ, усилено товари вжглища и се запасява съ други материали необходими за предстоящия походъ и подържане блокадата предъ турскитъ бръгове.

Нашата изненада е голѣма. Противно на очакванията „Амалия“ не бѣ сварена въ пристанището. Денътъ мина въ очакване, настъпи нощта и проблѣсна утрото, но корабътъ — плячка не дойде въ Севастополъ. Между това, въ откритото море бушува яростна буря. Какво се е случило. Не търпи ли „Амалия“ бедствие?

Командирътъ на „Кагулъ“ е неспокоенъ. Той мисли за намиращитъ се на търговския корабъ 22 души свои хора отдѣлени отъ повѣрената му услуга. Нѣкаква невидима връзка го принуждава да чувства, че въ момента неговитъ любими моряци търпятъ бѣдствие и се нуждаятъ отъ помощта и подкрепата на своя командиръ. Затова, съ твърди стѣпки той се отправя и иска разрешение отъ командующия флота адмиралъ, да излѣзе съ кръстосвача „Кагулъ“ въ открито море и търси „Амалия“. Предвидъ полученитъ све-

дения, че „Гьобенъ“ се намира вече въ строя и е възможно да предприеме набѣгъ къмъ нашитѣ брѣгове, адмиралътъ отказва да даде това разрешение.

Предъ силнитѣ настоявания, обаче, на командира той дава своето съгласие.

Скоро „Кагуль“ вдига котва и бързо се отправя за откритото море да търси останалия всрѣдъ бурята корабъ.

Продължително време „Кагуль“ се мята по разпѣненитѣ вълни на кипящото море, но отъ „Амалия“ не забелязва нищо. Едва късно презъ деня на хоризонта се открива димъ. Отъ кого е тоя димъ? Отъ „Амалия“ или другъ корабъ? Кръстосвачътъ бие тревога и е готовъ за бой.

— „Амалия“ се провиква морякътъ отъ наблюдателницата. Танцувайки „Кагуль“ се насочва и приближава кораба, като вдига сигналъ: „Можете ли да увеличите скоростта“? Отговарятъ, че на кораба отдавна сж привършили вжглицата и поддържатъ горението въ котелнитѣ печи съ откъртенитѣ отъ корабната мобилировка дървени части.

Отъ кръстосвача даватъ нареждания „Амалия“ да се приготви за вземане на влѣкало.

Влаченето на добре натоварения корабъ въ това бурно време, посрѣдъ голѣмитѣ разбѣснати вълни не се счита за лесно действие, обаче другъ изходъ нѣма.

„Кагуль“ издебва момента, бързо извива срещу посоката на вълнението и приближава „Амалия“, на която успѣва да хвърли вжже.

При тоя опасенъ завои, кръстосвачътъ застава единъ мигъ паралелно на една широка вълна, която съ яростъ врѣхлетява и го наклонява силно. Множество предмети изкачатъ отъ своитѣ мѣста и се посипватъ по палубата.

Хората отъ „Амалия“, застанали до колене въ вода и измокрени до кости отъ налитачитѣ вълни, успѣватъ да закрепятъ дебелото стоманено влѣкало (дебело вжже за влачене на корабитѣ). Кръстосвачътъ се движи първоначално съ най-малъкъ ходъ напредъ. Влѣкалото се заопъва и постепенно се издигна надъ водната повърхност. Мѣстото, за което е завързано започва да се тресе и скърца отъ напрежение, но цѣлата система издържа и „Амалия“ послушно следва пжтя на „Кагуль“. Двата кораба усилено танцуватъ. „Амалия“ ту се губи отъ погледа, потънала въ нѣкоя бездна образувана между две вълни, ту се издига високо, върху гребена на нѣкоя вълна, като че ли готова да скокне върху палубата на „Кагуль“. При тия рѣзки издигания и спущания влѣкачното вжже се опъва силно, го-

тово да се скжса. Но то издържа. Благополучно двата кораба достигатъ Севастополъ. Подъ прикритието на брѣга, силата на вълнението отслабва и съвършено изчезва въ тихитѣ води на пристанището.

Влѣкалото е отдадено и „Амалия“ застава на котва.

Мичманъ Язиковъ се яви на портъ.

Ето що разказва той:

Едва що „Кагуль“ се изгуби въ далечината, при менъ се яви капитанътъ на „Амалия“ и съ плачливъ гласъ занарежда: Корабътъ е гнилъ, старъ и не ще може да издържа дългия пжтъ до Севастополъ, особено, ако излѣзе буря. Но, ние не обръщаме внимание на неговитѣ приказки. Времето е много добро, както и нашето настроение. До вечерята пжтуването продължи безпрепятствено.

Преди захождане на слънцето се появяватъ първитѣ признаци за влошаване на времето — переститѣ облаци. Слънцето залѣзва задъ облакъ. Задухва североизточенъ вѣтръ и температурата бързо спада. Заповѣдвамъ на нашитѣ хора да обхоятъ кораба, закрепятъ всички предмети по палубата и извършатъ необходимото за посрещане на бурята.

На следното утро вѣтрътъ задуха съ пълната си сила, образуваха се огромни вълни, а къмъ обѣдъ се развихри бурята съ своята стихийностъ.

Съ всѣки изминатъ часъ, положението все повече се влошаваше. Претоваренъ, корабътъ не се подемаше отъ вълнитѣ, а се врѣзваше и ровѣше въ тѣхъ. Наложи се да изхвърлимъ частъ отъ товара. Въ това време се установи, че и вжглицата сж на привършване и не ще ни стигнатъ да доплуваме до своето предназначение. Какво да се прави? Заповѣдахъ да разбиятъ, всички мобили, шкафове и откъртятъ всички дървени части на кораба, съ които да подържатъ огъня въ печитѣ и получаватъ необходимата за движението на машината пара. Въ котелното отдѣление спущатъ дори и човали съ бобъ и сандъци съ яйца, които сжщо се използватъ за гориво. Въпрѣки това, обаче, корабътъ едва пѣпли като костенурка и трудно се управлява.

Непрогледна нощъ се спуствна надъ разбѣснатото море и обви кораба. Късно презъ нощта при менъ дойде капитанътъ на „Амалия“ и блѣдъ като лимонъ, съ плачливъ гласъ, отъ името на женитѣ и децата ме помоли да се върнемъ въ Кюстенджа, иначе корабътъ го очаква неминуема гибелъ. Всички листове на корабнитѣ стени сж прогнили, машината е стара, разбита. Ние, казва, не ще стигнемъ никога Севастополъ. Заповѣдахъ да го отведатъ.

На третия день положението се влоши още повече: въ носовата частъ стенитъ пропушатъ вече вода, която бавно, но сигурно пълни помѣщенията. Ние не разполагаме съ срѣдства за преустановяване на тая течъ. Бурята продължава да реве. Всичко е потънало въ вода. Съобщението между носовата и кърмовата части е прекжснато. Изъ кораба плаватъ бѣчви, сѣндъци и др. части, повдигнати отъ водата. Моряцитѣ едва сварватъ да привездатъ най-необходимото въ редъ. Тѣ видимо сж много изморени и изтощени.

Въ четвъртия день, корабътъ се движи едва съ 4 километра въ часъ. Неговата гибелъ е неминуема. Обаче, отчаяние не скова моята душа. Като подъ влиянието на невидима, духовна връзка, до моето съзнание долита убеждението и вѣрата, че въ тоя сжdboносенъ часъ, нашиятъ любимъ командиръ не ще ни остави на произвола на сжdbата и сигурно ще ни се притече на помощъ.

И, подъ влиянието на тая невидима връзка, която сжществува между военнитѣ и въ решителнитѣ моменти ги застава да подпомогнатъ и се саможертватъ за своитѣ другари, азъ бѣхъ убеденъ, че до вечерята ще ни бжде дадена помощъ, за което отправихъ подбодрителни думи къмъ моитѣ моряци. Последнитѣ, забелязвайки израза на увѣреностъ и спокойствие въ менъ, удвоиха своитѣ сили.

Ето, въ най-критичния моментъ, на хоризонта се появи димъ! Лицата просвѣтнаха. Дали димътъ ще приближи къмъ насъ, или ще се отправи къмъ друга посока? Не, димътъ расте, приближава се. Видятъ се вече стожеритѣ, но невъзможно е още да се различи корабътъ.

Дали е неприятелски? Чувствувамъ какъ кърмчията е впилъ погледъ въ менъ и отправя нѣмъ въпросъ. Внимание! Въ далечината изплава силуета на воененъ корабъ. Не е ли това миражъ? „Кагуль“! На оловния фонъ на небето ясно се обрисоваха три димни тржби и характернитѣ отвори на провѣтреницитѣ.

— Момци! Нашиятъ командиръ ни идва на помощъ, извикахъ азъ. Въ желанието си да се увѣрятъ напълно, моряцитѣ се втурнаха на командния мостъ. Радостта имъ е неопикуема. Вие чухте възторжения викъ на моряцитѣ. . .

Нито злокобнитѣ предсказания на капитана, че „Амалия“ не ще издържа на бурята, нито молбитѣ и отчаянитѣ писъци на женитѣ не можаха да сломятъ духа и разколебаятъ вѣрата на младия мичманъ да изпълни до край своя дългъ.

Българско Търгов. Параходно Д-во

ВАРНА.

Дружеството поддържа редовни съобщения отъ черноморскитѣ пристанища и Дунава до севернитѣ европейски страни: Франция, Англия, Белгия, Дания, Холандия и пр.

Освенъ тая континентална линия, която се поддържа отъ три първокласни линейни парахода типъ „РОДИНА“, дружеството поддържа и редовна линия между черноморскитѣ пристанища и всички страни на Близкия Изтокъ, като параходитѣ му посещаватъ редовно Цариградъ, о-въ Родосъ, Хайфа, Александрия и Портъ Сайдъ и факултативно — Бейрутъ, Яфа, Пирея и пр.

Тия последни пътувания даватъ възможностъ въ единъ срокъ не по-дълъгъ отъ 18—20 дни и съ разходи, които не надминаватъ ония, необходими за преживяване въ страната за сжщото време, да се видятъ останкитѣ и паметницитѣ на всички древни култури: ЕГИПЕТСКА, АСИРО-ВАВИЛОНСКА, СТАРО-ГРЪЦКА, ВИЗАНТИЙСКА, АРАБСКА и пр., много отъ които паметници, по своята величественостъ и художество сж още ненадминати. Никое друго пътуване не може да даде толкова разнообразие на неизгладими впечатления отъ природата и творенията на човѣшкия гений въ неговитѣ най-всестранни прояви отъ началото на човѣшката история до днесъ.

Дружеството поддържа редовни съобщения—два пъти въ седмицата, и между всички черноморски български пристанища съ луксозния параходъ „Евдокия“.

Освенъ горнитѣ редовни линии, дружеството, презъ лѣтнитѣ месеци, прави извънредни пътувания отъ ВАРНА до ЦАРИГРАДЪ съ параходъ „Царь Фердинандъ“ съ престояване въ Цариградъ 3 дни. Пътуването между дветѣ пристанища трае само 12 часа — една нощъ.

Презъ настѣпващия сезонъ, тия пътувания ще ставатъ по-следното разписание и условия:

ТРЪГВАНЕ ОТЪ ВАРНА:

ЮНИЙ	ЮЛИЙ	АВГУСТЪ	СЕПТЕМВРИЙ
23 и 30;	7, 12, 17, 21 и 26;	2, 7, 11, 16 21, 25 и 30;	4, 11, и 15.

ЦЕНИ НА БИЛЕТИТЪ ЗА ЕДНО МѢСТО:

Горна палуба I	класа въ 2 мѣстна кабина	1900 лева.
Главна „ I	„ въ 2, 3 и 4 мѣстна кабина	1500 „
„ „ II	„ въ 2 мѣстна кабина	1450 „
„ „ II	„ въ 3 и 4 мѣстна кабина	1150 „
„ „ II	„ въ 6 мѣстна кабина	1080 „
Долна палуба III	„	700 „

ХРАНА — пълненъ дневенъ абонаментъ (закуска 20 лв., обѣдъ и вечеря по 52 лв.) всичко 126 лева дневно, или за цѣлото пътуване 452 лв. Нощуването презъ цѣлия престой въ Цариградъ става на парахода.

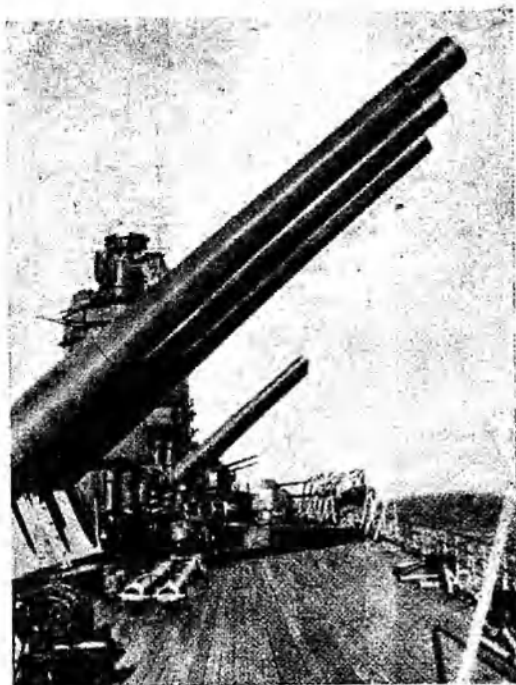
За всички изброени линии се приематъ както пътници, така и стоки.

Дружеството си е спечелило хубавото име на добъръ пазителъ на повѣренитѣ му интереси.

За всички необходими сведения, упътвания и др., заинтересованитѣ се умоляватъ да се отнесатъ до Дирекцията на дружеството въ Варна и до агентитѣ на сжщото.



Свечеряване край Созополъ.



Готовитъ за стрелба оръдия на лин. к. „Нелсонъ“.



Полицейскитъ кораби „Бѣломорецъ“ и „Черноморецъ“ на котва при островитъ Бекиритъ на Дунава.