

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

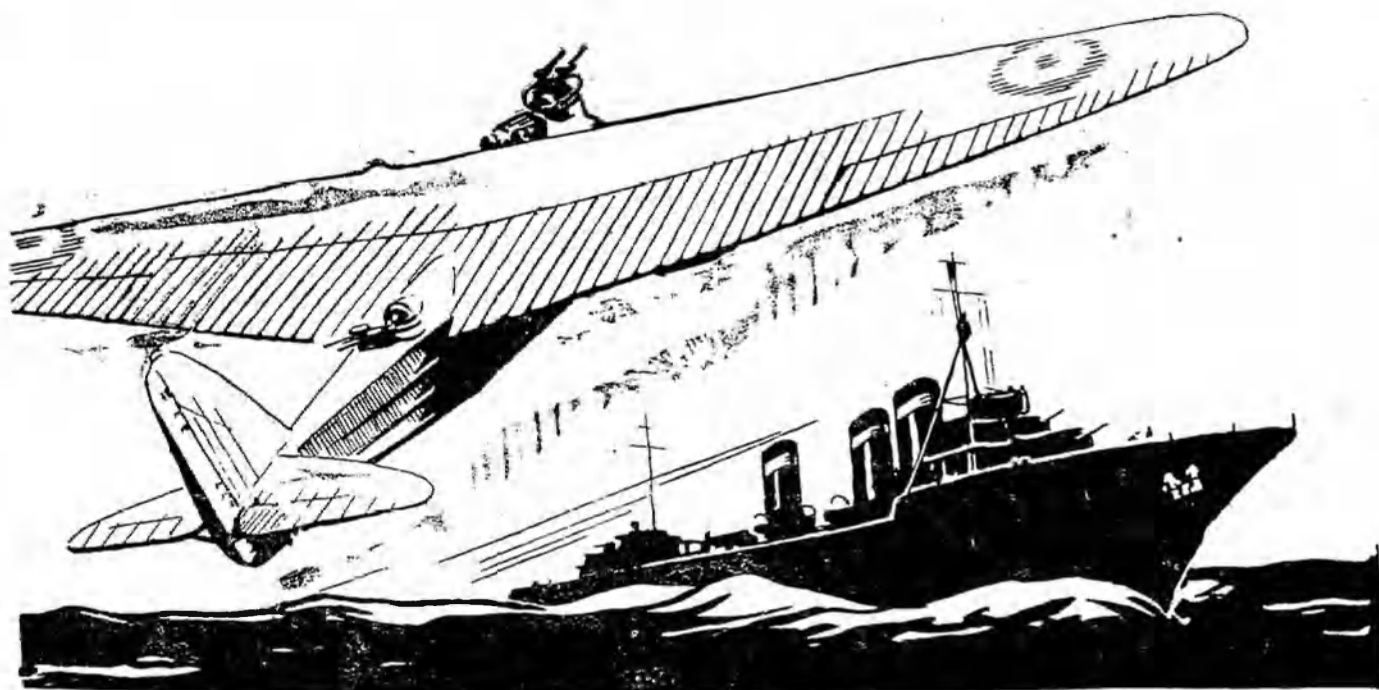
ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОКЪРЪТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година IV.

Варна, 1 май 1938 год.

Брой 88.

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



Въ разузнаване

МОРЕТО И ДУНАВА СЪ
НЕИЗЧЕРПАЕМИ БОГАТСТВА.



ДЪРЖАВА БЕЗЪ МОРЕ,
КЪЩА БЕЗЪ ПРОЗОРЕЦЪ.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

Поради невъзможност да отговоримъ по отдѣлно на всички четци, които отправиха благопожелания на „Морски прегледъ“ по случай Възкресение Христово, съ настоящето редакцията изказва своята благодарност, като заявява, че цени твърде много изказанитѣ насърчителни слова за дълото и преуспѣването на вестника.

На П. И. Иванловградъ.—Произходъ на наименованието корабъ.

Положителни данни за първоначалната поява и постройка на лодкитѣ и корабитѣ, а сжщо и произхода наименованието на последнитѣ нѣма.

Първобитния човѣкъ вѣроятно се страхувалъ отъ неспокойната водна стихия и е бѣгълъ навжтре въ сушата, за да се укрие отъ това необикновено за него зрелище.

Следъ време обаче, той забелязалъ, че течението на рѣкитѣ и вѣтъра по морето носятъ на далечни разстояния голѣми дърери, и въ него се появила мисълта, да се възползва отъ това леко съобщително срѣдство.

Ето защо, ние може да си представимъ първия морякъ възседналъ нѣкой вѣковенъ пѣнъ, да се спуща по течението на пълноводна тропическа рѣка и управлява до колкото е възможно движението съ ржце и нозе.

Въ послѣдствие пѣноветѣ били вдѣлбани и получили кухня, въ която плувецътъ се разполагалъ поудобно.

Следъ това се появили плотовѣтѣ, представляващи груби, свързани съ жилави клончета пѣнове, управлявани съ помощта на дълги върлини за отблъскване отъ брѣговетѣ, дъното или случайно срещнатитѣ или настигнати плаващи предмети.

Обаче, човѣшкиятъ умъ не се задоволилъ съ зависимостта на плотовѣтѣ по отношение на течението и дълбочината. Изнамѣренъ билъ новъ двигателъ, греблата, които позволявали плотътъ да се движи срещу течението на всѣкаква дълбочина.

Въ послѣдствие плотътъ получилъ формата на лодка съ стени, която безспорно била по удобна за движението и при това, запазена отъ заливане.

Лодкитѣ отначало били плоскодѣлни, а после получили корубчатъ видъ, отъ гдето произлѣзла и думата корабъ.

ФОНДЪ
„Кръстосвачъ Бѣло море“

Извадки отъ правилника за фонда „Кръстосвачъ Бѣло море“

(Продължение отъ бр. 87).

Глава I.

Наименование и източници.

- в. Фондове съ сродна цель, които сж прекратили, дейността поради бездействие на своитѣ основатели, или поради тѣхната смъртъ;
- г. Дарения отъ разни организации;
- д. Отъ продажба на карти и книги, издания на фонда;
- е. Разни:
 1. Волни дарения отъ всички ученици въ страната;
 2. Волни дарения отъ всѣки преподавателъ;
 3. Специални фондови марки;
 4. Други подобни приходи.

Глава II.

Управление.

Чл. 4. Фондътъ се управлява отъ централенъ комитетъ съ седалище Варна—Морската и Рѣчна Отбрана, назначаванъ и подмѣняванъ ежегодно отъ началника на отбраната.

Чл. 5. Централния комитетъ се състои отъ 3 члена: председателъ, секретаръ и касиеръ.

Чл. 6. Фондътъ има клонове при всѣко учебно заведение въ страната, които се управляватъ отъ клонови управи. Всѣка клонова управа се състои отъ: председателъ, секретаръ-касиеръ и членове—дейци. За председателъ се назначава главниятъ учителъ (директоръ) на заведението, или неговъ представителъ; за секретаръ-касиеръ—единъ отъ учителитѣ, представителъ на учителския съветъ; за членове-дейци се назначаватъ по единъ ученикъ отъ всѣки класъ или отдѣление.

Назначението се извършва съ протоколно решение отъ учителския съветъ, като тована членовѣтѣ-дейци става следъ изборъ отъ ученицитѣ въ всѣки класъ (отдѣление).

(Следва)

— Всички суми, отнасящи се до фонда, да се изпращатъ на адресъ: фондъ „Кръстосвачъ Бѣло море“ при Морската и Рѣчна отбрана—Варна, или направо до Б. З. К. Банка по влогова смѣтка на горното име, като едновременно се съобщава на началника на Морската и Рѣчна отбрана—Варна.

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

ПОЩА

Редакцията благодарни за следнитѣ постѣпили дарения:

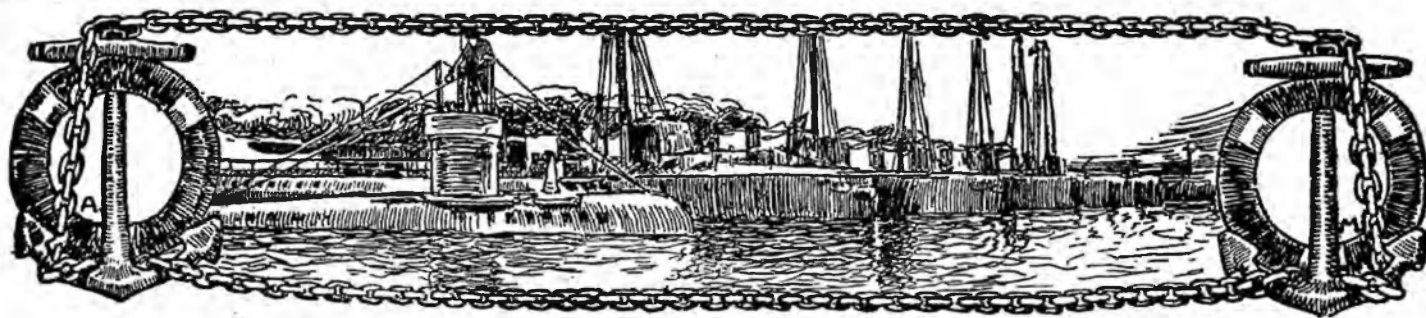
1. Варненското Пристанищно управление, сумата . . . 238 лв.
2. Радославъ Юрд. Миховъ държ. бирникъ, сумата 100 „
3. Атанасъ Мерасчиевъ отъ с. Раздѣлна—Варн. сум. 50 „
4. Д-во на запас. подофиц. „Защита“—Русе, сум. . 50 „
5. Д. В. Поповъ отъ с. Смѣдово, сумата 20 „
6. Божанъ Йордановъ отъ с. Смѣдово, сумата . . 20 „
7. Миланъ Кръстевъ отъ с. Смѣдово, сумата . . . 20 „
8. Илия Михайловъ Поп. илиевъ—Варна, сумата 20 „
9. Атанасъ Костовъ отъ гр. Варна, сумата . . . 20 „
10. Петъръ М. Петровъ отъ гр. Карлово, сумата . . 15 „
11. Иванъ Василевъ Русе, сум. 10 „
12. Кръстю Бѣленски—Русе сумата 10 „
13. Моряка Здравко Кърневъ Ахтополъ, сумата . . . 10 „
14. Живко Цанковъ отъ Разградъ, сумата 10 „
15. Атанасъ Ив. Ганевъ отъ Разградъ, сумата . . . 10 „
16. Ангелъ Ив. Томовъ отъ Разградъ, сумата . . . 10 „
17. Йовчо Ат. х. Йордановъ отъ с. Кардамъ, Поповско 10 „
18. Асенъ Бакаловъ отъ Разградъ, сумата 10 „
19. Маринъ х. Иванчевъ отъ Разградъ, сумата . . . 10 „
20. Петко Ст. Джумалиевъ отъ Разградъ, сумата . . . 10 „
21. Ненко Тодоровъ отъ Разградъ, сумата 10 „
22. Георги Ат. Бозаджиевъ отъ Разградъ, сумата . . 10 „
23. Александъръ Койчевъ отъ Разградъ, сумата . . . 10 „
24. Димитъръ Славковъ отъ с. Александъръ, Търгов. 10 „
25. Иванъ Ив. Василевъ подоф. 19-й пех. друж. Разградъ 10 „

(Следва)

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

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

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



ПРАЗДНИКЪТЪ НА БЪЛГАРСКАТА ХРАБОСТЪ.

Ежегодно на 6. май, по всички кѣтища на Царството тържествено се празнува денѣтъ на българската храбростъ.

Въ тая прослава на храбростѣта, цѣлокупниятъ български народъ съ заслужена гордостъ си спомня за славнитѣ победи на родната войска.

Храбростѣта е безценниятъ бисеръ въ душата на българския войникъ, най-висшата войнска добродѣтель, която, съ високия борчески духъ на българина създадоха съ блѣсъка на ненадмината прослава величавитѣ епопеи на борцитѣ при Шипка, Сливница, Одринъ, Тутраканъ и безбройния низъ отъ свѣтли имена, неразривно свързани съ стремежа на българското племе за осъществяване на народнитѣ идеали.

Тая обилна проява на храбростъ, всѣкога е съпровождала славнитѣ дѣла на безстрашнитѣ български синове по браннитѣ поля на Балкана.

Храбростѣта, всадена здраво и бликаща въ кръвѣта на българския народъ; изразена въ неспиренъ устремъ, твърдостъ, себеотрицание и готовностъ за саможертва предъ олтаря на скѣпата Родина, се прояви еднакво, както по бойнитѣ поля, така и следъ поемане тежкитѣ вериги на Нѣойската неправда.

Българскиятъ народъ съ удивителна храбростъ понесе тежкитѣ, унижителни и несправедливи клаузи на тоя договоръ, като не загуби сили и вѣра за справедливостъ и посвѣтли бѣжднини.

Ежегодно на Гьорговденъ българскиятъ народъ и младото българско войнство се прекланятъ предъ скѣпата паметъ на хилядитѣ храбѣрци, които достойно изпълниха отечествения дългъ и сложиха кости въ бранъ на Родината.

Въ тоя празникъ на храбростѣта и победитѣ, младитѣ народни сили, подъ такта на

звучни маршове и гордото плюшение на бойнитѣ знамена, ще минатъ съ бодра стѣпка предъ живитѣ бойци — кавалери на ордена за храбростъ, и ще изразятъ сплотено своето въодушевление и възторгъ предъ славния имъ подвигъ, като покажатъ своята готовностъ да бѣждатъ под достойни и по-храбри при следване на начертания съ кръвѣта на толкова скѣпи жертви пѣтъ за възхода и величието на Отечеството.

Въ тоя тържественъ денъ на българската храбростъ, младитѣ воински сили, съ твърда стѣпка, гордо вдигнатата глава и огненъ погледъ ще подчертаятъ своята безпредѣлна вѣрностъ и преданостъ къмъ любимия **Върховенъ Вождъ**, първиятъ кавалеръ на ордена за храбростъ, **Негово Величество Царя** и ще изразятъ въодушевено готовността си за нови победи на родната войска и нова прослава на българската храбростъ.

МОРСКА МИСЪЛ

ЕДНА НАЛЕЖАЩА НЕОБХОДИМОСТЪ.

Презъ течение на вѣковетъ морската сила е била всѣкога първостепененъ факторъ въ живота на народитѣ. Държавитѣ, които сж схващали своевременно важната роль, която флотътъ има за тѣхното всестранно развитие и напредѣкъ, съумѣли сж да създадатъ и устроятъ своята морска сила на надлежна висота и затова днесъ се радватъ на стопанско благополучие, политическа мощъ и свобода.

Тази безспорна истина, въпрѣки непрекъснатото издигане гласъ за нейната защита и убедителностъ, не се има предвидъ отъ нашето общество, което притежава твърде смѣтни понятия по морскитѣ въпроси. То е наклонно да изпада въ заблуждения относно тази необходимостъ, като често си служи съ не напълно обосновани заключения, сравнявайки нашитѣ неотложни нужди и възможности съ сръдствата на голѣмитѣ държави при което, достига до слѣпо безразличие по отношение на сегашното състояние на нашата морска сила.

Това обстоятелство представлява голѣма опасностъ за бждещето състояние на нашия народъ и държава. Обаче, при общата свѣтловна нагнетаностъ нѣма здравъ български разумъ, който да не схване това крайно рисковано за нашето съществуване положение.

Наблюдавайки близкитѣ и далечни събития и главно, поуки отъ нашето минало, ще трѣбва да се признае, че при днешнитѣ политически условия и отношения въ международния животъ, липсата на надлежно създаденъ флотъ увеличава до висша степенъ изненадитѣ и неиз-

вестноститѣ на бждещето.

Тая неподготвеностъ по отношение на морскитѣ ни сили, сигурно ще бжде изкупена въ една бждеща война съ грамадни човѣшки жертви и материални загуби, а така сжщо ще представлява голѣма угроза за нашата народна сигурностъ.

Народитѣ безъ флотъ сж слуги на народи съ флотъ, казва американскиятъ морски авторитетъ Мехенъ.

Презъ войнитѣ, въ близкото минало, малкиятъ български флотъ достойно изпълни възложениѣ му тежки задачи. Неговитѣ възможности обаче, биха били много по-широки и по-резултатни ако притежавахме достатѣчни материални сръдства.

Тогава много отъ развитиѣ се събития и самиятъ ходъ на войнитѣ биха имали по-другъ и благоприятенъ за насъ изходъ. Безспорно, че една отъ причинитѣ за загубване най-ценнитѣ ни народни придобивки, между другото е и липсата на необходимия флотъ. Само когато имаме достатѣчно кораби, за да се връжемъ съ тѣхъ дълбоко въ просторитѣ на нашитѣ морета, ще имаме възможностъ да стѣпимъ здраво на тѣхнитѣ брѣгове.

Съпоставяйки поуки отъ нашето минало и преценявайки съвременнитѣ събития, ясно изпъква необходимостта за едно належащо създаване, развитие и увеличение бойнитѣ елементи на нашата морска сила съ огледъ, изискванията за бждещата защита на нашитѣ брѣгове. Останали въ това отношение твърде назадъ, ние трѣбва да бързаме съ гигантски крачки, за да бждемъ въ готовностъ и да отбѣгнемъ ударитѣ на по-зла и горчива участъ.

МАСКИРОВКА НА МОРЕ.

Едно отъ пасивнитѣ сръдства за борба е маскировката. Тя е намѣрила приложение презъ последната война еднакво на суша, на море и въ въздуха, обаче, не сж едни и сжщи целитѣ които съ нея си поставяме, когато искаме да маскираме на суша или на море.

Докато на сушата е възможно чрезъ цѣтлове, отговарящи на близката околностъ да скриемъ даденъ уредъ, машина или войски, това на море не всѣкога е възможно.

Цельта която си поставяме съ маскировката на море е, да излъжемъ противника относно нашиятъ курсъ, размѣритѣ и типа на нашия корабъ и разстоянието на което се намира той отъ противника.

Измѣнение вида и размѣритѣ на кораба се постига, като чрезъ боя-

дисване съ силни цѣтлове, напримѣръ бѣло и черно, създадемъ лъжливи краища: носъ, кърма; лъжлива височина на стениѣ, на зодолинията, а замаскираме естественитѣ. По такъвъ начинъ корабътъ, гледанъ отъ далечъ, ще измѣни своя видъ и ще излъже противника относно своя типъ, а отъ тукъ и относно въоръжението, скоростта и бронируваността. Видътъ на кораба сжщо сполучливо се маскира съ увеличаване на димнитѣ тръби, чрезъ поставяне на лъжливи такива, или като се намалятъ съществуващитѣ, чрезъ маскирано боядисване на нѣкои отъ тѣхъ.

Симетрично разположените части по кораба: стожери, стрели, димни тръби и пр., даватъ възможностъ да се опредѣли курса на против-

Крайно време е да се създадѣтъ необходимите условия за успѣшното водене на нашата морска отбрана споредъ нуждитѣ на новото време и въ интереса на бждещето ни.

Схващайки вѣрно здравата морска мисълъ, изключвайки увлѣченията, трѣбва да се подчертае, че флотътъ за насъ е една належаща необходимостъ, тъй като той има своето изключително предопредѣление въ широката областъ на действисъ — морето.

Тази необходимостъ се потвърждава и отъ всеобщо наблюдавания фактъ въ днешната международна политическа действителностъ: усиления строежъ и непрекъснатото влизане въ строя на различни видове бойни кораби въ флотитѣ на всички голѣми и малки държави, плодъ на всеобщитѣ усилия за създаване, споредъ нуждитѣ и възможноститѣ имъ, здрава и въоръжена сила, необходима за тѣхната отбрана.

Морската сила не е луксъ, за каквато нѣкои невежи българи считатъ военния флотъ. Напротивъ, тя съставлява живъ родъ войска, чиято наложителностъ се изтъква поради историческата необходимостъ: осигуряване стопанския и политически възходъ на държавата.

За нашето съществуване като народъ и държава ни трѣбва флотъ, достатѣченъ за защита нашитѣ морски граници.

Нека се надѣваме, че тази неотложна необходимостъ ще бжде най-подиръ разбрана отъ всички българи, които ще намѣрятъ достатѣчно сили за да последватъ примѣра на нашитѣ съседи и напредналитѣ морски страни, като създадатъ напълно дѣеспособенъ флотъ. Данаджиевъ.

ника. Практикувано е размѣстване на тия симетрични части, главно на стожеритѣ, а товарнитѣ стрели, надстройкитѣ и др. сж скривани съ маскирано боядисване.

Така практикуваната маскировка на море е дала ценни резултати, въпрѣки, че почти никога съ нея не сж могли да скриватъ напълно корабитѣ, а само сж ги преобразявали. Това последното е било причина за заблуждение относно истинския типъ на кораба, а дългото разузнаване, което противникътъ е трѣбвало да извърши за точното опредѣляне на така маскирания корабъ, често е давало възможностъ последния да избѣгне атаката на подводния или надводенъ противниковъ корабъ.

Крумъ Манасиевъ



ВЕНЪ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ДЕЯТЕЛНОСТЪТА НА ГЕРМАНСКИТЕ ПОДВОДНИ ЗАГРАДИТЕЛИ ПРЕЗЪ СВЪТОВНАТА ВОЙНА.

Следъ като Германия се убедила, че войната ще продължи още дълго време и надводните минни заградители лесно се унищожаватъ отъ противника, пристъпила къмъ постройката на специални подводници за поставяне на заградни мини.

Деятелността на тѣзи подводни заградители значително превъзхождала тази на надводните. Резултатитѣ очавидно биха били още по-голъми, ако нѣмцитѣ имаха подводни заградители още въ началото на войната.

Веднага следъ заемането на Остенде, 14 октомври 1914 год., Германия започнала строежа на 10 подводни минозаградители, които били разглобени и пренесени на части по желѣзницата както следва: 6 въ Бельгия, 3 въ Австрия и 1 въ Турция. Тѣзи подводници били малки, съ водоизмѣстване 130 тона и носели по 12 мини. Последните съдържали 120 кгр. взривно вещество.

Тѣзи заградители започнали своята деятелностъ въ срѣдата на 1915 г. каго Фландърската флотилия заградители поставила около 10000 мини край французскитѣ и английскитѣ брѣгове. Най-често нѣмскитѣ подводни минозаградители посещавали устието на Темза, кждето поставили повече отъ 4000 заградни мини.

За да се нанесе последенъ ударъ на съглашенската армия, която се продоволствала чрезъ срѣдствата на флота, трѣбвало да се разхвърлятъ мини по всички морета. Ето защо, следъ завършване постройката на първата серия подводни заградители, Германия пристъпила къмъ постройката на нови съ много по-голъмъ районъ на действие отъ

5000 до 7000 м. (9000—13,000 клм.). Тѣзи подводни заградители получили названия „УЦ 15“ до „УЦ 45“, а следващата серия, „УЦ 46“ до „УЦ 114“. Тѣзи заградители имали по 18 мини въ три кладенеца. Заряда на минитѣ билъ увеличенъ отъ 120 на 160 кгр. Подводните заградители отъ последните две категории действали въ Атлантически океанъ и Срѣдиземно море, като обхождали Шотландия отъ северъ и не минавали презъ Ламаншъ, тъй като последниятъ, следъ поставеното отъ англичанитѣ гжсто минно заграждане, билъ твърде опасенъ. Скоро се установило, че тѣзи подводни заградители не били така съвършени, поради което кладенцитѣ били изоставени въ последните две серии „УЦ 71—80“ и „УЦ 117—126“ и замѣнени съ външни тръби. Серия „УЦ 71—86“ били въоръжени съ по 34 мини. Отъ тѣхъ една частъ се помѣщавали въ кърмовитѣ тръби, а другитѣ стояли въ вжтрешността на подводника.

Подводницитѣ „УЦ 117“ до „УЦ 126“ били въоръжени съ по 42 заградни мини и притежавали огромния районъ на действие 15000 мили.

Тѣзи минни заградители имали водоизмѣстване 1170 т. и могли свободно да пресичатъ Атлантически океанъ.

Деятелността на подводните минозаградители е голѣма. Всѣки единъ отъ тѣхъ има своя история. Общо подводните заградители поставили около 1000 отдѣлни минни групи. Тѣзи тѣхни действия предизвикали необходимостта, щото минсчистачитѣ на съглашението да бждатъ постоянно въ работа.

Въ 1917 г. подводната минна война била пренесена и около амери-

канскитѣ брѣгове. Броятъ на поставенитѣ мини неможе да се определи, защото и самитѣ нѣмци го премълчаватъ. Това действие закѣснѣло да окаже значително влияние на хода на войната. Въпрѣки това обаче, то заставило Съединенитѣ Щати да задържатъ частъ отъ своитѣ миночистачи и изтрѣбители за действие въ своитѣ води. На тѣзи заграждения загинали лекия кръстосвачъ „Санъ Диего“ и нѣколко кораба. Така напримѣръ, линейния корабъ „Миневота“ се ударилъ на поставенитѣ отъ нѣмскитѣ подводници мини и едва се прибралъ въ пристанището.

Най-големитѣ загуби отъ минитѣ, поставени отъ подводните заградители били: потъването на „Хампшаиръ“ при Оркейскитѣ острови съ лордъ Китченеръ; загиването на линейния корабъ „Руселъ“; на кръстосвача „Аретуза“; френскиятъ линейенъ кръстосвачъ „Колбертъ“, голѣмъ брой изтрѣбители и множество спомагателни кораби.

Въ края на 1917 г. германскитѣ успѣхи въ областта на минните заграждения значително намалѣли. Това се обяснява съ силното развитие на противоподводнитѣ срѣдства. Освенъ това, английската служба по миночистането значително била подобрена. Въведена била и употребата на паравана.

Изобщо, въпрѣки отбелязанитѣ недостатѣци и приложенитѣ противомѣрки, минните заграждения поставени отъ нѣмскитѣ подводни заградители имали значителенъ успѣхъ. Установено е, че отъ всички поставени отъ подводницитѣ мини, 3 до 4% се взривали подъ неприятелски кораби.

А. Мариновъ.

А Д М И Р А Л Ъ Ш Е Е Р Ъ.

На 26 ноември 1929 год. завърши житейския си пжтъ най-големиятъ флотоводачъ на нашето време—германскиятъ адмиралъ Р. Шеръ. Съ настоящитѣ нѣколко реда помѣстваме въ преводъ надгробнитѣ слова, произнесени въ денъ на погребението отъ германскиятъ капитанъ I р. Гроосъ, които подчертаватъ ясно свѣтлата и благородна личностъ на знаменития адмиралъ:

„Отиватъ си нашитѣ близки; всѣки човѣкъ умира. Никога обаче не умиратъ дѣлата на човѣка, който е създалъ нѣщо велико презъ своя животъ. Така велика ни се представява личността на нашия знаменитъ видачъ въ боя при Скагеракъ.

Никога тя не е бивала така свѣтла, както сега, когато стоимъ тъй опечалини предъ неговия гробъ. Струва ни се, че всичко въ неговия животъ е било така насочено отъ съдбата, за да намѣри своето осжществяване въ деня на кървавото морско сражение.

Когато презъ 1879 година като 15 годишенъ младежъ той постъпи въ флота, всичко въ Германия бѣше още подъ впечатлението на славнитѣ победи на нашата войска, която обезпечи създаването на обединената германска държава. Презъ 1885 год., младиятъ офицеръ получи своето бойно кръщение въ боеветѣ при Камерунъ, които имаха за последици създаването на една ко-

лониялна държава при засилващата се млада морска сила.

При следващитѣ си плавания съ бойнитѣ кораби около Африка, източна Азия и южнитѣ морета, той преживя радостта да вижда развѣщащето се германско знаме въ далечнитѣ крайбръжия. Когато презъ 1890 г. се завърна отъ Китай, той бѣ преизпълненъ отъ болки за голѣмото неравновесие между тъй много разрастналата се търговия и недостатѣчнитѣ бойни кораби, както за нейната защита, така и за достойното представителство на държавата въ чужбина.

Още тогава му бѣ ясно, че е потребна военно-морска политика за прокарване търговско-политически-

тѣ стремежи и, че е дошло времето, когато флота ще играе решителна роля. На тази мисъл той посвѣти цѣлия си животъ и щастието, което трайно съпровожда само даровититѣ люде.

Презъ юли 1897 г., когато адмиралъ Тирлицъ започна своето голѣмо дѣло за създаване на военния флотъ, Шееръ бѣше повиканъ въ морското министерство, да работи по развитието на минното оръжие. Той прояви голѣма настойчивостъ при въвеждането на голѣмитѣ торпедоносци вмѣсто малкитѣ тогавашни, въпрѣки всеобщата съпротива и въздържането дори на всемогущия тогава морски министъръ. Това обаче, го приближи къмъ последния и въ него бѣше открита една бѣдеща сила отъ първа величина.

Следъ кратко престояване въ строя, той се завърна на поста началникъ на централното отдѣление въ морското министерство, гдето престоя 4 години.

Въ 1913 год. Шееръ е вече началникъ на общия отдѣлъ въ морското министерство и сътрудничи по въвеждането на 380 м.м. оръдия. По този начинъ той отдаде мисълта си и своята винаги голѣма енергия въ служба при морското министерство. Сърдцето му обаче, принадлежеше на строя, на командния мостъ, на сърдечната служба и сътрудничество съ корабния и топедоносенъ съставъ при другарската офицерска срѣда.

Морето бѣше всѣкога неговиятъ най-голѣмъ учителъ въ живота и на него той посвѣщаваше своя чистъ младежки духъ и тѣло. Той не бѣше приятенъ на канцеларщината и неговата бърза и вѣрна съобразителностъ, почти безъ изключение, всѣкога го ръководѣше сигурно къмъ правилни решения. Неговиятъ вимпелъ се развѣшаваше въ 1890 г. на малъкъ торпедоносецъ, а следъ завършване на морската академия, той служи въ различни бойни кораби като задграниченъ и ескадренъ мореплавецъ офицеръ.

Много често неговото призвание го изправяше предъ опасности, въ които той проявяваше само мъжество, решителностъ, смѣлостъ, дързостъ и настойчивостъ. Разцвѣта на корабната артилерия той изживѣ при Тсемзенъ; командваше линейенъ корабъ въ ескадритѣ на Шредеръ, Принцъ Хенрихъ Прусски и Кюстеръ.

По-късно, като началникъ щаба на германския флотъ при Холцендорфъ, благодарение на свои лични заслуги и схващания, той можѣ да въведе нова и съ по-голѣма подвижностъ тактика на флота, плодетѣ на които адмиралъ Шееръ видя да узрѣятъ при Скагеракъ.

Съ своитѣ по-сетнешни противници той се запозна, съ Лордъ Китчинеръ, а презъ 1910 г., по чуднитѣ

пжтища на сѣдбата, се срещна въ Килъ на борта на адмиралския корабъ, съ своя бѣдещъ противникъ адмиралъ Джелико.

Въ 1913 г. той е вече началникъ на 2-а ескадра линейни кораби. Следъ това настѣпва войната, а заедно съ нея разочарованието: нашиятъ флотъ не бѣше насоченъ къмъ голѣми действия на море. Обаче, малкитѣ бойни срещи засилваха убеждението, че както корабитѣ, тъй и личния съставъ сж пригодни за по-голѣми задачи.

Презъ декември 1914 год. адмиралъ Шееръ е вече началникъ на третата и най-силна ескадра линейни кораби. Когато на 15 януари 1916 год. неговото знаме като началникъ на флота се развѣ на линейния корабъ „Фридрихъ Велики“ веднага стана ясно, че се предвиждатъ съвсемъ други и нови планове за изпълнение. Той повика въ своя щаба капитанитѣ Грангъ фонъ Тротта и други, които „му бѣха известни, че не одобряватъ досегашното въздържане на флота“.

Размишленията, които дълго време бѣха таени въ войнишкото сърдце, бѣха бързо превърнати въ действия. При убеждение, че нападащия има всѣкога преимущество на своя страна и съ изненада ще наложи своята воля дори и на по-силния противникъ, той предприема цѣла редица далечни набѣзи съ всичкитѣ си морски сили, които най-подиръ завършиха съ успѣхъ на 31. май, когато германскитѣ линейни кръстосвачи нанесоха ударъ върху ескадрата на адмиралъ Бити. Единъ часъ по-късно Шееръ стоеше предъ най-голѣмата задача на своя животъ: Рѣзкото измѣнение на обстановката, като отъ бой за преследване на разбититѣ английски кръстосвачи, сражението се превръща въ такова срещу всичкитѣ английски ескадри т. е. двойно по-мощенъ противникъ.

При това тежко положение адмиралъ Шееръ се проявява като майсторъ въ тактиката: съ спокойствие и мигновена решителностъ, съ които той се отличаваше въ важнитѣ моменти, въпрѣки заблуждаващитѣ сведения за противника и липсата на ясенъ погледъ върху положението, Шееръ успѣ чрезъ усиленъ тактически маневъръ, по нечуванъ начинъ, съ единъ решителенъ ударъ върху срѣдата на неприятелската линия да прекъсне стоманениятъ обръчъ, който заплашваше да го обкръжи напълно и по този начинъ успѣ да отскубне отъ знамето на английския флотоводачъ, адмиралъ Джелико победоносния лавровъ вѣнецъ. Стоящъ на командния мостъ, всрѣдъ грохота на артилерийския двубой, Шееръ не изтърва отъ ржката си нито за мигъ многобройнитѣ си кораби, като съ това прояви качества на водачъ, какъвто

свѣтътъ рѣдко е виждалъ.

Презъ следващата нощъ той си пробива пжтъ презъ многобройнитѣ английски торпедоносни флотилии. Неприятелътъ, който е считалъ този пробивъ сжщо тъй невъзможенъ, както невѣроятния маневъръ презъ дневния бой, не се опитва да го застави да приеме на ново сражение.

Колко велико е постижението на адмиралъ Шееръ, се вижда отъ официалнитѣ английски източници: „Славата е достатъчна за да бѣде той причисленъ къмъ най-великитѣ морски водачи отъ всички времена. Сѣдбата на Германия лежеше на раменетѣ му въ момента на боя при Скагеракъ: едно поражение би лишило Германия отъ владение на нѣмското море, което сигурно означаваше края на войната“.

Победителътъ—адмиралъ се яви много късно, а сжщо така късно се постави въ изпълнение строителната подводна програма и създаването на обединено водене на морската война подъ негово ръководство презъ 1918 год.

Преждевременното преустановяване на подводната война и въздържането на флота отъ голѣми действия, каквито адмиралъ Шееръ предполагаше да развие, за да подкрепи затрудненитѣ наши войски на западния фронтъ, заставиха тоя доблестенъ воинъ да приживѣе най-горчивитѣ часове отъ своя животъ. Дори и презъ тежкитѣ изпитания презъ 1918 год. той пакъ бѣша на поста си и се бори съ злобнитѣ клеветничества върху флота. Чрезъ сказки, статии и въ своитѣ издадени съчинения, той посочваше най-настойчиво до последния моментъ, че макаръ, задачитѣ и възможноститѣ на флота да сж измѣнени, все пакъ Германия и днесъ има да охранява брѣгова ивица отъ 1000 клм. — отъ Емденъ до Мемелъ.

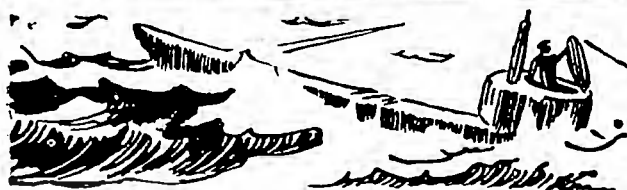
Никога не може единъ морски народъ като германския, доброволно да се откаже отъ морето и своя флотъ.

Презъ Свѣтовната война нѣмския флотъ изъ основи разклати положението на Англия и по този начинъ разклати пжтя къмъ свободата на моретата.

Нашето знаме не бива да изчезне никога отъ свѣтовнитѣ морета и океани.

Това е, опечалено събрание, за вѣщанието на победителя при Скагеракъ, и ние, които бѣхме негови близки, всѣкога ще си спомняме за великия флотоводачъ, застаналъ на командния мостъ на „Фридрихъ Велики“ посрѣдъ бучението на люто морско сражение, да води вѣрно многобройнитѣ кораби на нашия флотъ за слава и победа на Отечеството“.

Отъ нѣмски: Алекс. Петковъ



МОРСКИ ВЕСТИ

ПОЖЕРТВОВАТЕЛНОСТЪТА НА НЪМСКИТЕ МОРЕЦИ.

Знайно е, че отъ 1933/34 год. насамъ, въ Германия се предприематъ така нареченитѣ „зимни помощни акции“ имащи за задача, да се съберътъ парични и други помощи необходими за подпомагане и подобрене участъта на бѣднитѣ германски граждани.

Отъ помѣстениитѣ въ нѣмския ежедневенъ и периодически печатъ сведения относно тия „помощни акции“ се установява, голѣмата готовностъ на германския народъ за предлагане доброволно и съзнателно своята лепта въ помощъ на нуждающитѣ се свои сънародници.

Всѣка фабрика, всѣко предприятие, всѣки чиновникъ, всѣки дребенъ стопанинъ, предлагатъ съ радостъ грамадни суми отъ своятъ париченъ добивъ на разположение на „зимната помощна акция“.

Учащата се младежъ и работниците сжщо не оставатъ безучастни въ това дѣло, като често отдѣлятъ отъ своя „нажщепенъ залъкъ“, а нѣкои предлагатъ дори и последниятъ си спестенъ левъ за подпомагане лишенитѣ отъ възможностъ граждани за прекарване по-леко на свѣтлигѣ Христови празници и дългитѣ мразовити зимни дни.

Ежегодно нѣмския печатъ отбелязва събирането на грамадни суми за тая помощна акция.

Така, въ февруарската книжка на германското морско списание „Мореплаването е необходимостъ!“ е помѣстена специална статия за пожертвувателността на нѣмскитѣ моряци, като се отбелязватъ и размѣритѣ на полученитѣ общи суми както слѣдва:

Презъ 1933/34 г.	получени	1537012 лв.
„ 1934/35 „	„	12538000 „
„ 1935/36 „	„	15665854 „
„ 1936/37 „	„	16501710 „

Или всичко . 46242576 лв.

На пръвъ погледъ, като се иматъ предвидъ грамаднитѣ суми получени за „зимнитѣ помощни акции“, събранитѣ отъ нѣмскитѣ моряци парични срѣдства не сж голѣми, обаче, слѣдва да се вземе подъ внимание, че германскитѣ моряци нѣматъ милионнитѣ приходи на различнитѣ индустриални заведения, фабрики и пр., освенъ своитѣ моряшки заплати, които тѣ получаватъ като услуги на пѣтуващитѣ по всички морета нѣмски кораби.

Съ тия ежегодни „помощни ак-

ции“ ясно се подчертава пожертвувателността, както на нѣмскитѣ моряци, така и на цѣлокупния германски народъ, който манифестира своята единодушностъ и сплотеностъ за подобрене положението на нуждающитѣ се граждани и общия напредѣкъ на Отечеството.

Нашиятъ народъ, който въ повечето случаи е билъ привърженикъ за усвояване чуждитѣ културни начинания отъ всѣкакво естество, слѣдва да почерпи добра поука отъ тая проява на германския народъ и бжде по отзывчивъ къмъ благороднитѣ дѣла, целящи единствено подобрене общото културно и материално състояние на българския гражданинъ. **Куюджуклиевъ.**

РАДИО-МЕДИЦИНСКО СРѢДИЩЕ.

Въ Римъ се устройва първото въ свѣта „международно радио-медицинско срѣдище“, което ще има за целъ да уясни деятелността на всички радио-станции, указващи помощи на заболѣлитѣ пѣтници и членове отъ обслугата на движещитѣ се въ открито море кораби.

Сжществуватъ множество подобни, специални станции, каквито въ Америка има 48, въ Англия 10, въ Франция 5 и въ другитѣ страни по нѣколко.

Римското „Радио-срѣдище“ обаче, ще служи като съединяващо звено между всичкитѣ тѣзи станции. Въ него ще се намиратъ въ постоянно дежурство различни лѣкари—специалисти, които ще даватъ при поискване необходимитѣ съвети на четири езика: френски, английски, италиански и нѣмски.

Въ всички случаи, когато това бжде възможно, тая срѣдищна станция ще се сношава посрѣдствомъ радио-телефона съ корабитѣ, при което ще бжде възможно дори и прислушването на болнитѣ съ помощта на специални уреди, въпрѣки грамаднитѣ разстояния между болнитѣ и лѣкаритѣ.

Корабитѣ, които не разполагатъ съ радио-телефонъ, ще могатъ да получаватъ съвети за своитѣ болни по радиото отъ другитѣ станции, притежаващи радио-телефонъ и имащи връзка съ „римското радио-медицинско срѣдище“.

За провѣрка правилността на диагнозата, римското радиосрѣдище ще поддържа връзка и съ болницата, гдето ще бжде изпратенъ болния, слѣдъ спиране кораба въ близкото пристанище. **М. Пешевъ.**

ГЕРМАНСКОТО КОРАБОПЛАВАНЕ.

Най-голѣмиятъ застой въ корабоплаването бѣ отбелязанъ въ 1932 год., презъ която значителенъ брой търговски кораби стояха здраво завързани въ пристанищата на почти всички морски държави.

Отъ нѣмски източници се установява, че презъ лѣтото на 1932 год. се намирили въ бездействие въ германскитѣ пристанища около 1.4 милиона бр. р. т. кораби, съставляващи една трета отъ общия тогавашенъ тонажъ на нѣмския търговски флотъ.

Въ началото на 1933 год., въпрѣки слабоото оживление въ корабоплаването, въ пристанищата се намирили безъ работа 303 кораба съ общо водоизмѣстване 917,818 бр. р. тона.

Презъ годината, поради продължителна служба и негодностъ били бракувани и продадени като старо желѣзо 400,000 бр. р. тона кораби.

Въ следващитѣ години корабоплаването показва значително нарастване и броятъ на безработнитѣ кораби намалява както слѣдва:

На 1 януари 1934 год. въ бездействие се намирили 149 кораба съ общо водоизмѣстване 522,833 бр. р. т.; на 1 януари следующата година 62 кораба съ 311,895 тона; на 1.1. 1936 год. 38 кораба съ 123,625, а на 1 януари 1937 год. само 25 кораба съ общо водоизмѣстване 57,637 бр. р. тона.

На 1 октомври сжщата година въ бездействие се намирили само 3 малки кораба съ 1158 бр. р. тона.

Въпрѣки усилената постройка на нови и голѣми товарни и пѣтнически кораби, германското корабоплаване се намира въ цвѣтущо състояние и презъ настоящата година въ Германия нѣма нито единъ безработенъ корабъ, завързанъ за кея въ пристанищата.

— Главниятъ доставчикъ на каменни вжглища за Бразилия е вече Германия.

Презъ 1937 г. последната е внесла въ Бразилия вжглища на стойностъ около 4 милиарда и 825 милиона лева, като съ това превъзхожда значително вноса отъ Англия, който за сжщото време е възлизалъ на 3 милиарда и 160 милиона лева.

До сега главниятъ вносителъ на каменни вжглища въ Бразилия е била Англия, обаче въ настоящата година Германия е завоювала пазаря на вжглищата въ Бразилия и има първенството на своя страна.

ПОСТРОЙКА НА ТЪРГОВСКИ КОРАБИ.

— Корабостроителницата Бломъ и Воосъ въ Хамбургъ е построила предназначения за Холандия моторенъ корабъ „Boissevain“, който има водоизмѣстване 14100 бр. р. тона и притежава 2 осемцилиндрови Дизелмотора съ мощностъ 7200 конски сили, осигуряващи скоростъ на кораба отъ 17.5 мили.

Новиятъ корабъ ще обслужва товарното и пжтническо съобщение между Китай, Холандска Индия и Южна Африка.

— Въ сжщата корабостроителница се завършва окончателната постройка на първиятъ моторенъ корабъ на организацията „Сила чрезъ радостъ“ „Вилхелмъ Густлофъ“.

Корабътъ има водоизмѣстване 25000 бр. р. тона и за движението си притежава дизелмоторъ съ обща мощностъ 9500 конски сили. Ще развива скоростъ 15.5 мили.

Първитѣ пробни плаваня сж извършени въ края на месецъ мартъ.

— Корабостроителницата „Вулканъ“ въ Бременъ е завършила постройката на норвежкия наливенъ корабъ за течено гориво „Erting Brovig“, моторенъ и съ водоизм. 15,000 т.

— Спуснатъ е на вода строящиятъ се въ корабостроителницата „Германия“—Килъ, турски пжтнически корабъ „Тракъ“.

Корабътъ има водоизмѣстване 1500 бр. рег. тона.

Привежда се въ движение посрѣдствомъ турбинно устройство съ мощностъ 3600 конски сили и ще развива скоростъ 18 мили (33 клм.).

„Тракъ“ притежава съоръжения и удобства за 450 души пжтници и е предназначенъ за обслужване крайбрежното съобщение въ Мраморно море.

Трѣбва да се предполага, че поради голѣмата скоростъ, новия турски корабъ ще бжде използванъ като спомагателенъ такъвъ въ време на война.

— Въ сжщата корабостроителница е завършена постройката на голѣмия наливенъ корабъ за течено гориво, „Шина“ на сдружението „Щандортъ-оилъ“ Корабътъ има водоизмѣстване 17732 бр. р. тона и развива скоростъ 12 мили.

— Построениятъ презъ 1923 год. нѣмски корабъ „Аахенъ“, въ началото на настоящата година е преустроенъ и удълженъ съ нѣколко метра.

Въ последно време подобни корабни „операции“ и преустройства на корабитѣ за добиване на по-добри качества и съвършенство, благодарение съвременното състояние и възможности на корабостроителната техника, не представляватъ вече трудностъ, извършватъ се съ голѣма леснина и въ кратко време.

СЛИЗАНЕТО ПОДЪ ВОДАТА.

При слизането подъ водата самочувството на всѣки водолазъ се повишава въ известна степенъ.

Установено е, че колкото по-дълбоко се слиза подъ водната повърхностъ, толкова по-добре се чувствува човѣшкото тѣло. Голѣмото водно налѣгане не е толкова опасно, защото се упражнява едновременно върху цѣлото тѣло и се изпитва еднакво отъ всички органи. Само сърдцето бие малко по-бързо отъ обикновеному, което следва да се има предвидъ отъ всѣки водолазъ.

Всички движения подъ водата трѣбва да се извършватъ съвсемъ бавно, защото бързитѣ движения учестяватъ и усилватъ ударитѣ на сърдцето.

При слизането си подъ водата, водолазътъ може безвредно за съвсемъ кратко време да се спусти на голѣма дълбочина. Точно обратното обаче, при излизането на повърхността: изплаването изисква бавностъ и спокойствие, особено, ако водолазътъ е престоялъ продължително време на морското дъно, защото при бързото излизане извън водата кръвта се обръща въ пѣна.

Последното се дължи на следното: Знайно е, че въздухътъ се състои отъ кислородъ и азотъ. Кислородътъ се поглъща отъ кръвта. Азотътъ служи за разреждане на кислорода. Обаче, при високото налѣгане на голѣмитѣ дълбочини, въ кръвта навлиза сжщо и азотъ.

Затова, ако намиращиятъ се на морското дъно водолазъ, бързо изкочи на повърхността, кръвта му, вследствие проникналия, макаръ и въ малко количество азотъ, започва да шуми и се пѣни, подобна на отворена бутилка сода.

Разпѣнването на кръвта е опасно и придружено съ внезапни заболявания, най-често парализиране.

При бавното изкачване къмъ повърхността, се дава време и възможностъ за постепенното освобождаване на кръвта отъ азота.

Тамамджиевъ.

— Въ началото на настоящата година различнитѣ нѣмски корабостроителници сж имали въ постройките следния тонажъ кораби, предназначени за другитѣ държави: „Дойче Верфтъ“—Хамбургъ—305,000 бр. р. тона; „Вулканъ“ и „Вегезакъ“ Бременъ—192,000 бр. р. тона; „Бломъ и Воосъ“, Хамбургъ—84,000 бр. р. т.; „Шишау—Данцигъ“ Кьонигсбергъ—78,480 бр. р. тона; „Дешимагъ“, Бременъ—70,000 бр. р. т.; и въ 40 различни други корабостроителници общо 350,000 бр. тона, или всичко 1,079,980 бруто регистъръ тона.

ПОТВАНЕТО НА „BALEARES“.

Споредъ съобщеното на времето отъ чуждестранния печатъ, на 6 мартъ н. г. националистическия испански кръстосвачъ „Baleares“, въ морския бой съ републиканскитѣ изстрѣбители, билъ потопенъ при югоизточнитѣ брѣгове на Испания.

Подробни сведения за тоя морски бой липсватъ. Съгласно изнесеното отъ английския вестникъ „Таймсъ“ отъ 10 мартъ се установява следното: Кръстосвачътъ билъ ударенъ отъ три торпеда, отъ които двете попаднали въ предната половина, а третото въ срѣдната частъ на кораба, въ систернитѣ за течено гориво.

Поради адския взривъ, кръстосвачътъ бързо потъналъ и голѣма частъ отъ течното гориво се разлѣло наоколо и покрило водната повърхностъ.

На спуснатитѣ на вода лодки и плотове се спасили твърде малко хора отъ обслугата, тъй като течното гориво е съставлявало сериозна прѣчка за скочилитѣ въ водата и стремящи се чрезъ плаване да се приближатъ къмъ лодкитѣ моряци.

Намиращитѣ се наблизо английски изстрѣбители „Kempenfeld“ и „Zogear“ (които малко преди сражението били бомбардирани отъ републикански самолети и имали 1 убитъ и нѣколко ранени) се притекли на помощъ и спасили мнозина.

Течното гориво е възпрепятствало твърде много на плуващитѣ въ водата моряци. Освенъ това, хвърленитѣ имъ спасителни вжжета, отъ разлѣното течено гориво сж били обвивани въ мазнина, ставали сж хлъзгави и се изплъзвали отъ прѣститѣ на давящитѣ се хора.

Кръстосвачътъ потъналъ съ развѣто знаме и съ командуващия го адмиралъ и множество офицери отъ неговия щабъ.

Кръстосвачътъ „Baleares“ е спуснатъ на вода на 20.IV.1932 год. и окончателно завършенъ презъ 1936 год. Притежава следнитѣ данни: Водоизмѣстване 12230 тона, скоростъ 33 мили (около 60 клм.); въоръжение: 8—203 мм., 8—120 мм. и 8—40 мм. орджия, 12—533 мм. торпедни тръби и 2 водосамолета.

Снабденъ е съ 2800 тона течено гориво и притежава турбини съ мощностъ 95,000 конски сили.

Обслужва се отъ 765 души.

Съ потопяването на кръстосвача „Baleares“ испанскитѣ националистически морски сили сж претърпѣли твърде чувствителна загуба.

— Голѣмиятъ презокеански корабъ „Leviathan“, бившъ германски „Фатерландъ“, вследствие дългата си служба и остарѣлостъ, билъ продаденъ въ Англия за 800,000 долара (около 70 милиона лева).

СВЕДЕНИЕ ЗА ЧУЖДИТЪ ФЛОТИ.

Съединенитъ Щати.

— Морският бюджет за 1939 година (отъ 1.VII. 1938 до 30.VI. 1939 година, е гласуванъ на 17 януари съ 283 срещу 15 гласа и възлиза на огромната сума отъ 553,266,494 долара (около 46,474,386,000 лева) и превишава сегашния бюджетъ съ 26,723,186 долара.

Съгласно бюджета, предвижда се построяката на следнитъ бойни кораби: 2 линейни кораба по 35,000 тона; 2 кръстосвача по 7,500 тона; 8 изстрѣбитела по 1,500 тона; 6 подводника по 1,450 тона и 4 спомагателни кораба: 1 миночистачъ, 1 корабъ—майка за подводници, 1 наливенъ корабъ за точно гориво и 1 влѣкачъ за открито море.

За построяка на отбелязанитъ кораби и за довършването на тия, които се намиратъ сега въ построяка (2 линейни кораба, 3 самолетоносача, 8 кръстосвача, 43 изстрѣбитела и 16 подводника) сж предвидени 182,008,421 долара (около 15 милиарда и 364 милиона лева).

— Цената на строящитъ се кораби значително е повишена. Така, построяката на всѣки линейенъ корабъ струва 70,850,300 долара, (5,951,425,200 лв.), всѣки кръстосвачъ по 2,072,237,200 лева; изстрѣбителитъ по 716,889,600 лева; всѣки подводникъ по 8,534,400 долара (538,900,000 лева).

— До 30 юни 1939 год. личниятъ съставъ на американския флотъ ще бжде увеличенъ съ 241 души офицери и 5,285 подофицери и моряци и ще възлиза общо на 110,570 човѣка.

— Отпуснати сж необходимитъ суми за построяката на нови 319 самолети, различни типове, отъ които около $\frac{2}{3}$ ще бждатъ използвани за замѣняване на старитъ вече видове, така щото, фактически съставътъ на въздушнитъ сили ще нарастне само съ 117.

Къмъ 1. юли 1939 год. Съединенитъ Щати ще разполагатъ съ 1870 самолета.

— За откриване на сжществуващата презъ Свѣтовната война и преустановила своето действие следъ сключването на мира торпедна работилница въ Александрия (Щата Виржиния) е отпусната сумата 1,277,000 долара (107,268,000 лева).

Така сжщо, за довършване укрепяването на Pearl Harbor, въ Хавайскитъ острови сж предвидени 2,824,244 долара (около 234 милиона лева).

— За довършване строящата се водолеище Аламеда при Санъ-Франциско сж отпуснати нови 1 $\frac{1}{2}$ милиона долара (106 милиона лв.).

ФРАНЦИЯ.

— По настоящемъ командния съставъ на флота се състои отъ 5134 души офицери и до 1942 г. ще бжде увеличенъ на 5571.

Офицеритъ се разпредѣлятъ по специалности както следва:

Корабни офицери	2340
Механици	516
Инженери и корабостроители.	688
Артилеристи	210
Продоволствени офицери	297
Лѣкари	397
Аптекари	67
Интендантанти	188
Контрольори по отчетността	39
Офицери по разни специалности, произведени въ офицерски чинъ отъ подофицери	392

Всичко . 5134

— Въ французския флотъ има по настоящемъ 27 Вице-адмирала; 68 контръ-адмирала; 246 капитани I р;

— На 18 февруари н. г. въ заднитъ машинни отдѣления на строящия се въ корабостроителницата „Сан. Назаръ“ линейенъ корабъ „Страсбургъ“ избухналъ неочаквано пожаръ, който билъ потушенъ съ голѣми трудности.

Загубитъ сж значителни. Разрушенъ е подътъ на машиннитъ отдѣления и електрическата мрежа. Въпрѣки това обаче, съгласно увѣренията отъ корабостроителницата, „Страсбургъ“ ще бжде окончателно завършенъ въ срѣдата на настоящата година когато ще извърши пробнитъ си плавания.

По всичко изглежда, че причината на пожара е отъ саботажно естество, тъй като въ течение на два месеца върху „Страсбургъ“ избухнали три пожара.

ИТАЛИЯ.

— Въ началото на януари настоящата година, правителството оповести строителния планъ за бойни кораби.

Планътъ обхваща времето отъ 1938 до 1941 год. и предвижда построяката на нови 2 линейни кораба по 35000 тона, 12 разузнавачи и множество подводници.

Двата линейни кораба, еднотипни на строящитъ се „Литорио“ и „Виторуо Венето“, ще носятъ имената „Рома“ и „Имперо“.

„Рома“ ще бжде построенъ отъ корабостроителницата „Сантиери“ въ Триестъ, а „Имперо“ при „Ансалдо“ въ Генуа.

Разузнавачитъ ще иматъ водоизмѣстване по 3000 тона и скоростъ 44 мили (81 клм.).

Отъ подводниците 16 ще иматъ голѣмъ тонажъ и ще бждатъ предназначени за действия извънъ Срѣдиземно море.

ЯПОНИЯ.

— На 1. януари 1938 год. е влѣзалъ въ строя новопостроениятъ самолетоносачъ „Сориу“. Съ това броятъ на самолетоносачитъ въ японския флотъ възлизатъ на 5 съ общо 245 самолета.

Шестиятъ самолетоносачъ „Хириу“ е спуснатъ на вода на 16 ноември миналата година и по настоящемъ построяката му се извършва усилено.

— Японо-китайскитъ „конфликтъ“. На 23 февруари китайски бомбовози сж атакували града Тайхоку, намиращъ се на северната частъ на островъ Формоза. Това е първата китайска въздушна атака върху японска земя.

Съгласно японски източници, въ атаката взели участие самолети отъ руски произходъ, а споредъ други сведения, много отъ самолетитъ били отъ американска фабрикация.

За покриване разходите по действията въ Китай, японското правителство гласувало новъ кредитъ, възлизащъ на 4850 милиона иени (около 115 милиарда лева).

Отпуснатитъ миналата година извънредни суми възлизатъ общо на 2022 милиона иени.

До сега японо-китайскитъ „конфликтъ“ струва на Япония, освенъ предвиденитъ суми по редовния бюджетъ, допълнително още извънредни разходи за 7432 милиона иени (177 милиарда лева).

ШВЕЦИЯ.

— Изработенъ е петгодишенъ строителенъ планъ за засилване състава на флота, предложени отъ началникъ щаба на отбраната, генералъ Тьорнелъ.

Въ планътъ се предвиждатъ следнитъ възможности и комбинации:

Предложение I: 4 бронирани кръстосвачи за замѣняване 3 кораба за брѣгова отбрана отъ типа „Сверигъ“; 8 изстрѣбитела, 4 торпедоносца и 10 подводника.

Предложение А: 4 бронирани брѣгови артилерийски кораби съ 4—250 мм. и 6—120 мм. орждия съ достатъчна бронировка срещу 203 мм. гранати и въздушни бомби, скоростъ 20 мили; 2 кръстосвача; 8 изстрѣбитела; 6 голѣми и 4 малки подводника и 4 торпедни катера.

Предложение Б: 8 артилерийски кораба за брѣгова отбрана, съ малка скоростъ и 4—210 мм. орждия; 9 канонерки, 12 подводника и 24 торпедни катери:

Предложение В: 6 леки кръстосвача съ 150 мм. орждия, 4 торпедни тржби и скоростъ 32 мили; 12 изстрѣбитела, 15 подводника и 8 торпедни катера.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



ЗАПЪЙ МОРЯКО!...

Запъй моряко!... Запъй волна пъсенъ
За бурнитъ на туй море вълни!...
За ехтежа... за устремътъ имъ пъсенъ...
Запъй с'вихърътъ що в'простора гърми!...
Запъй, ти, смъло!... Морето бурливо
С'радостъ ще твойта пъсенъ понесе,
Нек'гърмне простора!... и по вълнитъ
Моряко пъсенъта нек'ее разнесе!...

Море!... Моряци!... Две стихии диви,
Повели отъ въкове безмилостча борба!
Исполни сжици — съ гигантски сили,
Подаватъ за сговоръ днесъ братска ржка...
Понесени отъ вихритъ природни,
Пропити съ злоба, съ яростъ и мъсть...
Не стиха тъ, че сж братя родни...
Че разлжчени нивга не помни ги свътътъ...

О!... Запъй моряко!... Запъй ми на воля!...
Запъй с'грохота на дивнитъ вълни...
Запъйте вси'дружно!... Нек'гърмне простора!...
Нек'литне пъсенъта ви по ширни далнини!...

Кирилъ Ст. Христовъ

уч. отъ II в. к. при Морското Н. В. у-ще.

ЕДИНЪ ДОБЛЕСТЕНЪ СЛУЖИТЕЛЪ.

Презъ лѣтото на 1927 год. бѣхъ изпратенъ за носене службата на кораба „Калиакра“, който бѣ хвърлил котва въ Созополския заливъ.

Малкиятъ корабъ, първиятъ построенъ изцѣло отъ наша корабостроителница, се командваше отъ младъ мичманъ и обслужваше отъ 12 души подофицери и моряци, все снажни и добросъвестни здравеняци, свикнали съ морската стихия.

Бѣше топълъ юнски день. Морето бѣ тихо и гладко като огледало. Корабътъ като бѣлъ лебедъ се оглеждаше въ синитъ и спокойни води на залива.

Бѣше празникъ, и нѣкои отъ подофицеритъ бѣха излѣзли изъ малкия градецъ — риболовното срѣдище по нешето крайбрѣжие. Бѣхъ отреденъ, привечеръ, въ точно определено време да бѣда на пристана за да ги отведа обратно на кораба.

Къмъ залѣзъ-слънце се отправихъ съ лодката къмъ брѣга. Слънцето бавно се спускаше на западъ. Появиха се облаци, които се обогриха червено, като че ли навлѣкоха кървави багренници.

Бѣхъ приполовилъ пѣтя къмъ брѣга, когато ненадейно се появи вѣтръ и задуха силно. Върху застаналитъ на котва околни турски вѣтроходи, които товарѣха вжглища се зачуха гласове по горния подъ и котвенитъ вериги затракаха тревожно. Предусещайки предстояща буря, на вѣтроходитъ се извършваха необходимитъ приготовления за посрещането ѝ: удѣлжаваха се котвенитъ вериги; спущаха се запаснитъ котви; прибираха се вѣтрилата и пр.

Подофицеритъ чакаха нетърпеливо на пристана и съ пристигането на лодката, скочиха пѣгаво въ нея. Съ усилено гребане се насочихме

къмъ кораба. Вѣтрътъ задуха стихийно, притъмнѣ и заваля дѣждъ, който носенъ отъ вѣтра яростно, шибаше нашиѣ лица. Напрѣгнахъ стоманени мишци, ний юнашки се борѣхме съ бушувашата стихия. Свѣтковици раздираха небосвода и мигновенно освѣтляваха силно люшката се лодка и околнитъ кораби, следъ което наставаше още по черна и непрогледна нощъ.

Измокрени до кости стигнахме кораба, гдето ни очакваха за да вдигнатъ котва и се премѣстятъ на позапазено мѣсто въ залива, тъй като отъ силния напоръ на вѣтра и дветъ котви не държаха здраво и кораба се носеше къмъ брѣга.

Съ голѣма мжка, направлявайки се по свѣтящото око на фара „Св. Иванъ“, „Калиакра“ се закотви на по безопасно мѣсто.

Посрѣдъ бѣсния вой на бурята фарътъ, единственъ пѣтеуказателъ въ тая непрогледна и бурна нощъ на намирашитъ се въ открито море кораби, внезапно угасна.

На какво се дължеше това? Сегане знаехме, че мнозина отъ моряцитъ ще срещатъ голѣми трудности при насочване своитъ кораби къмъ запазенитъ отъ бурята пристанища и заливи по крайбрѣжието.

Но следъ кратко време фарътъ наново свѣтна съ обичайнитъ свои два проблѣска...

На размѣвяне бурята затихна. Слънцето бавно изплува изъ развълнуванитъ води на морето. Бѣли чайки съ писъкъ и крясъци поздравляваха настѣпващия день.

Морето уморено, бавно стихваше, стоплено отъ благодатнитъ слънчеви лъчи. Уморено цела нощъ, то заспиваше, галено отъ слънцето, като отъ време на време издуваше

гигантската си грѣдь, и леко люлеѣше кораба. Командирътъ запоеѣда да се приготви лодката съ двама гребци, за да бѣде отведенъ на островъ „Св. Иванъ“ и узнае, защо фаратъ бѣ престаналъ да свѣти за кратко време презъ нощта.

Скоро стигнахме острова, а следъ малко и високата бѣлокаменна кула на фара.

Отъ малката кжшица на острова излѣзе малко босоного момиченце и още сънливо ни загледа боязливо.

— „Где е татко ти, дѣте?“ запита командирътъ.

— „Той е въ дома“, отговори дѣтето и побѣгна въ стѣята.

Отдохме къмъ фара. Вратата бѣше отворена. Влѣзохме въ кулата и се заизкачвахме по извититъ стълби къмъ горната площадка. Останахме много изненадани като заварихме тамъ жената на фаропазача, която чистеше съ бѣли кърпи стѣклата на самия фаръ.

Смутена, тя ни поздрави съ добре дошли. Нанашето запитване, защо фарътъ презъ известно време отъ нощта е престаналъ да свѣти, тя обясни, че механизма, който движи фара се повредилъ и фаропозачътъ, нейния мжжъ, този старъ морякъ, който бѣ изгубилъ единия си кракъ въ боя при Первели въ Златна Добруджа, цѣла нощъ, безъ отиди нито за минута е въртялъ непрестанно фара съ ржка, посрѣдствомъ ржното приспособление, искавайки съ това пѣтя на своитъ другари—моряци, пѣтуващи въ развълнуваното море въ она бурна нощъ.

Хвала и честъ на такива доблестни служители, които жертвуватъ всичко въ служба на Родината.

Стария ветеранъ, още веднѣжъ достойно изпълни своя дългъ.

Божидаръ Христовъ.

СКЛАДЪ

НА

ВЪЛНЕНИ ПЛАТОВЕ и ШИВАШКИ МАТЕРИАЛИ

„ВАСИЛЪ ХР. ПОПОВЪ & СИНЪ“

НА

ПЕТЪРЪ ПЕТРОВЪ

Варна ул. „Преславъ“ № 24, тел. № 27—97

Постояненъ изборъ отъ най-доброкачествени чисто вълнени платове за дамско и мъжко облѣкло.

===== Всички шивашки и шапкарски материали. =====

Единственъ магазинъ въ града разполагащъ съ пълненъ комплектъ отъ военни, полицейски, желѣзничарски, ученически и др. прибори по облѣклото като: пагони, вензели, копчета, галуни, шарфове, кортици, гербове, цифри и всичко друго необходимо по униформеното облѣкло.

ВСИЧКО НА ОПРЕДѢЛЕНИ И КОНКУРЕНТНИ ЦЕНИ.

Изпълнение и на държавни доставки.

ДЪРЖАВНИ МИНИ.

КАМЕНОВЖГЛЕНИ МИНИ

ПЕРНИКЪ,

БОБОВЪ-ДОЛЪ,

МАРИЦА.

ПРОИЗВОДСТВО НА КАМЕНИ ВЖГЛИЩА И БРИКЕТИ.

ДОСТАВКА НА ЕЛЕКТРИЧЕСКА ЕНЕРГИЯ

за всички видове индустрии въ и около градъ Перникъ, както и въ Старо-Загорската електрификационна областъ,

===== ПО СПЕЦИАЛНИ ИЗНОСНИ ЦЕНИ =====

Вноски и поръчки за вжглища и брикети се правятъ навсѣкжде въ страната чрезъ:

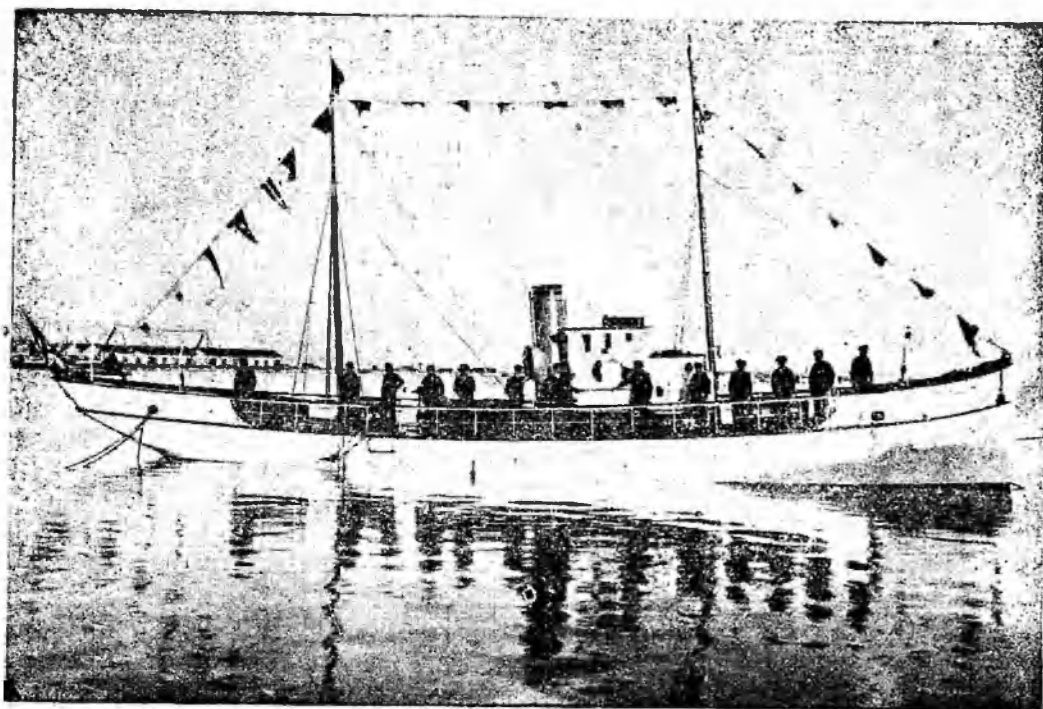
1. Българска народна банка — преводна служба;
2. Телеграфо-пощенскитѣ станции — Пощенска чекова служба, чекова сметка № 50;
3. Популярнитѣ банки;
4. Банка „Български кредитъ“ А. Д
5. Касата на минитѣ,

съ специални формуляри, съ изчерпателното попълване на които става излишно да се пише отдѣлно писмо — уведомление отъ страна на клиентитѣ

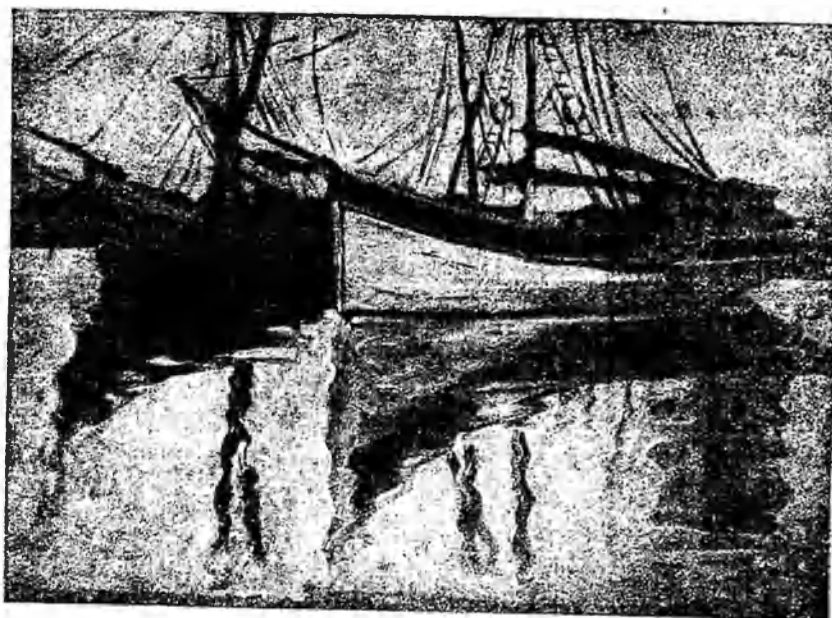
ГЛАВНА ДИРЕКЦИЯ НА МИНИТЪ ВЪ ГР. ПЕРНИКЪ.

АГЕНЦИЯ НА МИНИТЪ ВЪ СОФИЯ — УЛ. „РАКОВСКА“ 90. ТЕЛЕФОНЪ 2—18—49.

СКЛАДЪ ЗА БРИКЕТИ И ВЖГЛИЩА — ГАРА ПЕРЛОВЕЦЪ, ТЕЛЕФОНЪ 2—03—90.



Корабъ „Казанка“



Въ тихото пристанище

Картина отъ Ал. Мутафовъ.