

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛ
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!

ДРУГЕДИМЧИКЪ ЗА МОРИКА ПРОКВЪТА И ОБНОВА

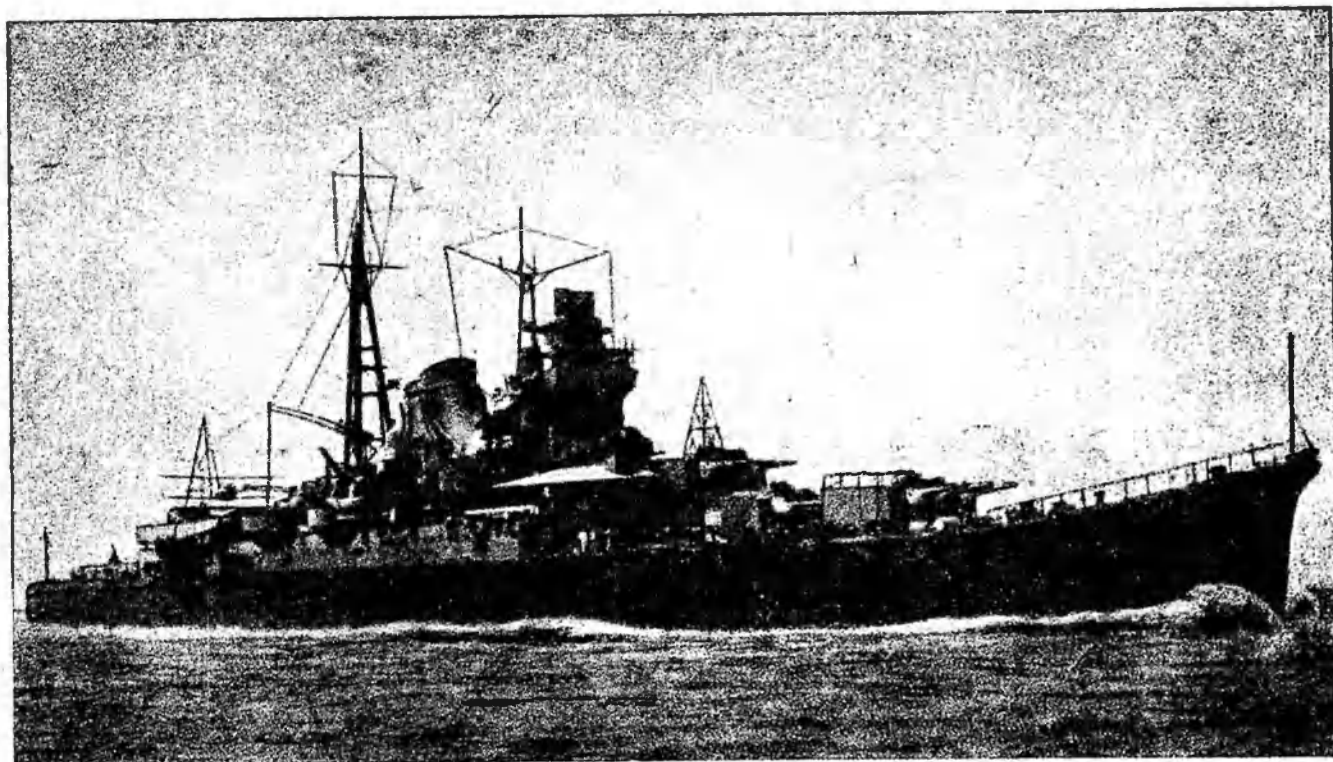
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година VII.

Варна 15. януари 1941 год.

Брой 151.

НЕ ЧАКАЙ ДА СЪЗДАВАШЪ ФЛОТЪ КОГАТО ТЕ НАПАДНАТЪ,
ЗАЩОТО НЕ СЕ КОПАЕ КЛАДЕНЕЦЪ, КОГАТО ОЖЕДНЪЕШЪ.



ЯПОНСКИЯТЪ КРЪСТОСВАЧЪ „МОГАМИ“

Дължина 190·5, ширина 18·2, газене 4·5 метра; водоизмѣстване 8500 тона; скорост 33 мили; въоръжение: 15—155 мм., 8—127 м.м. орджия, 12—530 м.м. торпедни тръби и 4 водосамолета. Обслуга 650 души.

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 1 януари 1915 год. германският подводник „У 24“ атакувал една английска ескадра линейни кораби и потопил с две торпеда линейния кораб „Formid. II“, притежаващ водоизместване 15,250 т. Второто торпедо попаднало въ кораба 45 минути след произвеждане на първата торпедна атака.

— На втори януари 1915 год. потънал въ Черно море турският изстрѣбитель „Берк-и-Сатвет“, притежаващ водоизместване 775 т. Изстрѣбителят загинал следствие взриваването на руска заградна мина, поставена от руския подводен заградител „Крапъ“.

— На 3 януари 1915 год. руският черноморски флот, под командването на адмиралъ Ебергартъ, започнал блокадата на анадолското крайбрежие и поддържане фланга на руската Кавказка армия настъпваща въ Мала Азия.

Съ поддържане на блокадата се прекъсвал важният морски път от Черноморските пристанища на Турция съ Цариградъ, по който се доставяли каменни въглища и др. материали за отоманската столица, а пристанищата и войските въ Анадола се снабдявали съ хранителни и бойни припаси. Подвозът на тия материали и припаси е бил от голямо значение, както за турското население, така и за действащите по бойните фронтове войски и затова неговото затрудняване не закъсняло да окаже своето влияние въ следващите събития.

— На 4 януари 1917 год. се взривал на мина предъ пристанището Портъ Саидъ въ Средиземно море, руският линейен корабъ „Пересветъ“, притежаващ водоизместване 11,900 тона. Заградните мини предъ Портъ-Саидъ били поставени от нѣмския подводникъ „У 73“.

На „Пересветъ“ били взривани муниционните погребни и корабътъ потънал за 17 минути.

— На 6 януари 1916 г. на поставеното от нѣмския спомагателенъ кръстосвачъ „Мьове“ минно заграждане край бреговетъ на северна Шотландия се натъкналъ и взривалъ английският линейен корабъ „Кралъ Едуардъ II“. Въпреки взетите мѣрки за прекратяване на нахлуващата въ кораба вода, последниятъ потъналъ следъ кратко време. Обслужата му била спасена.

— На 6 януари 1916 год. въ Балтийско море се взривалъ на нѣмска заградна мина и потъналъ руският изстрѣбитель „Забияка“, който

билъ построенъ въ 1915 год. и притежавалъ водоизместване 1260 т. — На 8 януари 1917 г. нѣмският подводникъ „У 32“ атакувалъ съ три торпеда въ Средиземно море, английският линейен корабъ „Cairn-lis“, притежаващ водоизместване 14,200 тона. И трите торпеда попаднали въ целта, поради което корабътъ потъналъ въ кратко време.

— На 8 януари 1916 г. австроунгарският флотъ въ составъ: бронирани кораби „Будапеща“, Кайзеръ Карлъ II и „Кайзеръ Францъ Иосифъ I“, 2 кръстосвача и множество торпедоносци бомбардирани откъмъ море крепостта Ловченъ въ Черна Гора, и указвайки съдействие на своята сухопътна армия, спомогнали за превземането на крепостта, надъ която следъ два дена на 10 януари с. г. били издигнати знамената на съюзниците.

— На 8 януари 1916 г. италианският спомагателенъ кръстосвачъ „Чита ди Палермо“ се натъкналъ на поставеното от нѣмския подводникъ „У Ц 14“ предъ Бриндизи минно заграждане и потъналъ въ кратко време.

— На 10 януари 1916 год. съгласенските войски напуснали окончателно Галиполския полуостровъ, което се счита за край на Дарданелската операция, въ която били убити и ранени около 200,000 англичани и 100,000 французи.

— На 10 януари 1916 г. французкият брониранъ кръстосвачъ „Жана д'Аркъ“ бомбардиралъ успѣшно и разрушилъ намиращите се край Яфа въ Палестина германски фабрични съоръжения на сдружението Вагнеръ.

— На 10 януари 1916 год. въ Варна пристигнали необходимите съоръжения и четири германски водосамолета, предназначени за водостъкменото водолетище.

На 12 януари водосамолетите започнали своите изпитателни летения, а въ следствие продължили ежедневната разузнавателна и бойна дейност. Съ това се поставило началото на българската морска въздухоплавателна служба.

— На 13 януари 1916 год. Приспособения за целта търговски корабъ „Борисъ“, натоваренъ съ заградни мини и охраняванъ от торпедоносците „Шумни“, „Строги“ и „Смѣли“ поставилъ външното минно заграждане на Варненския заливъ.



ПОЩА

Уредничеството на вестника благодарно за следните получени дарения:

1. Отъ Иванъ Унджиевъ, гр. София 100 лв.
2. Хр. Т. Желѣзковъ, Варна 100 лв.
3. Никола Робевъ, София 100 лв.
4. Г. Михайловъ, Казанлъкъ 80 лв.
5. Д-ръ Сариджалински, отъ гр. Сезополъ 50 лв.
6. Отъ абонатъ № 611, Варна 50 лв.
7. Стефанъ Минговъ, София 50 лв.
8. Иванъ Хр. Чолаковъ, с. Ломъ — Черковна — Бѣленско 50 лв.
9. Свѣтославъ С. Младеновъ гр. Варна 50 лв.
10. Асенъ Димитровъ, София 50 лв.
11. Инженеръ Ст. Лазаровски гр. Пловдивъ 40 лв.
12. Христо Л. Христовъ, отъ гр. Пловдивъ 30 лв.
13. Стефанъ Апостоловъ, отъ с. Страцимиръ, Варн. 30 лв.
14. Герасимъ Б. Стойчевъ с. Калитинецъ — Г. Орѣх. 30 лв.
15. Отъ абонатъ № 272, отъ с. Александрово — 22 лв.
16. Георги Петровъ Русевъ, гр. Русе 20 лв.
17. Д. Н. Пудовъ — Шуменъ 20 лв.
18. Милко Ц. Ценовски, отъ гр. Троянъ 20 лв.
19. Иванъ Хр. Поповъ, отъ гр. София 20 лв.
20. Петко Владовъ, отъ с. Бѣла Варненско 20 лв.
21. Бончо Д. Орѣшковъ, отъ гр. Казанлъкъ 20 лв.
22. Петъръ Дим. Турдоглу, гр. Пловдивъ 20 лв.
23. Дойчо Минчевъ — Варна 20 лв.
24. Недѣлко Арабаджиевъ, с. Кацелово Бѣленско 20 лв.
25. Димитъръ К. Ивановъ, с. Кацелово Бѣленско 20 лв.
26. Недю Пеневъ, отъ гр. Варна 20 лв.
27. Маринъ Юрганиевъ, отъ с. Величково Пловдивско 20 лв.
28. Георги Таневъ, гр. Ловечъ 20 лв.
29. Никола Бѣлчевъ, — София 15 лв.
30. Ив. Д-ръ Диковъ, — Троянъ 15 лв.
31. В. Петровъ, гр. Плевенъ 10 лв.
32. Борисъ Кириловъ Амиовъ гр. София 10 лв.
33. Михаилъ Хр. Амиовъ, отъ гр. София 10 лв.
34. Милко Стояновъ, Пловдивъ 10 лв.
35. Отъ абонатъ № 6,545, София 10 лв.

(следва)

Волните дарения, предназначени за подкрепа списването на вестника, четците могат да изпращатъ чрезъ пощенски записи, адресирани до уредничеството на „Морски прегледъ“, или въ пощенски и гербови марки.

Б Ъ Л О М О Р Е

Сжществувашитѣ исторически данни съ положителностъ установяватъ, че въ древното минало, нашитѣ праѣди свободно се ширили съ своитѣ корабчета и своитѣ лодки еднодрѣвки изъ просторнитѣ води на Бѣло море, изпoлзвайки всички ония многобройни и многоценни блага, съ които морето така обилно дарява всѣки, бестрашно впусналъ се въ неговитѣ ширини, да търси срѣдства за своето житейско сжществуване.

Още въ древността, Бѣло море е предлагало доходенъ поминѣкъ на всички поселници отъ родопския край и Тракия, които, съ настѣпването на зимата и прекратяване на полската работа, слизали отъ планинитѣ къмъ Бѣломорието, като се отдавали на морското поприще, риболовстването и морячеството въ водитѣ на това топло море, опасващо южната граница на Балкана.

Още тогава, нашитѣ праѣди напълно сънавали голѣмото значение на морето и открититѣ морски пѣтища за економическото и културно преуспѣване

на народитѣ.

Водими отъ съзнанието за голѣмото значение на открития морски брѣгъ за материалното благосъстояние на всѣка страна, управницитѣ на великитѣ европейски държави, чрезъ своитѣ прѣдставители, сбрани презъ лѣтото на 1878 год. въ Берлинския конгресъ, счетоха за необходимо да отнематъ Бѣломорието на освободената Санъ-Стефанска България и по тоя начинъ попрѣчатъ на възможността, славянството да се затвърди на отвореното море и използва свободнитѣ водни пѣтища.

Презъ Балканската война, третото българско царство успя да осжществи своя стремежъ къмъ Бѣло море, обаче, поради злополучниятъ завършекъ на миналата Свѣтовна война, Бѣломорието отново бѣ откъснато отъ родната земя.

Колкото озлобени и жестоки да сж били творителитѣ на Ньойския договоръ къмъ нашето Отечество, все пакъ, тѣ напълно сж преценили необходимостта България да получи свободенъ излазъ на Бѣло море,

който да спомогне за стопанското заздравяване на страната. Поради това, въ мирния договоръ бѣ създаденъ и чл. 48, по силата на който Отечеството получаваше правото за свободенъ излазъ на откритото Бѣломорие.

Вѣпрѣки тия договорни постановления обаче, на нашата миролюбива страна не се даде възможността да използва свещенното свое право за свободенъ достѣпъ на открития морски брѣгъ.

Бѣло море се явява като естественъ отдушникъ за българската земя.

Нашиятъ излазъ на Бѣло море, е жизнениятъ въпросъ, бѣлия дробъ, чрезъ който Отечеството диша, живѣе и достига своитѣ културни и стопански придобивки.

Днесъ, всѣко българско сърдце тупти отъ съкровенното желание за скорошното осжществяване мечтата за свободния излазъ на Бѣлото море—широкиятъ и свѣтълъ прозорецъ на югъ, презъ който ще грейне благодатното слънце на възхода, преуспѣването и величието на Родината.

БЪЛГАРСКОТО МОРЯЧЕСТВО ВЪ МИНАЛОТО И ДНЕСЪ

Относно морячеството на нашите прадеди и влиянието на морската мощ върху историческото развитие на славните некогашни български царства, съществуват твърде недостатъчни и непълни сведения. Въпреки това обаче, макар и оскъдни, тия кратки сведения подчертават съдостатъчна яснота съществуването и безстрашието на нашите прадеди — моряци и способността им въ областта на морското поприще.

Така, известно е, че въ 558 год., българският ханъ Заберганъ миналъ съ своите войски презъ Дунава и се насочилъ презъ Одринъ къмъ Цариградъ и Булаиръ съ задача, да завладее Галиполския полуостровъ и премине въ Мала Азия. Обаче, при Булаиръ тогава съществувала висока и здрава крепостна стена, отъ Сароския заливъ до Мраморно море, която българските войски не могли да преминатъ поради упоритата защита на византийците.

За сломяване на тая съпротива, българите решили да извършатъ едновременно нападение, по суша и по море, съ стоварването на десантъ за действие въ тилъ на византийските войски. За целта били събрани отъ снопи и тръстики и пристегнати съ греди 150 сала, които били заети отъ по 4 войника.

Когато тая чудновата българска ескадра смѣло заплавала по водите на Сароския заливъ и се насочила къмъ мѣстото на десанта, срещу нея неочаквано се отпавилъ скритиятъ до тогава въ едно малко заливче византийски флотъ. Започнала се неравна и ожесточена борба, въ която храбрите български моряци, естествено, че били разбити и загинали въ водите на залива.

Това историческо събитие нагледно установява, че още тогава, за безстрашните български бойци, морето не представлявало непристъпна и непреодолима водна стихия.

За морските действия на нашите прадеди сж отбелязани твърде ценни сведения въ „Житието на св. Димитрия Солунски“. Съгласно това житие, въ 617 год., при обсадата на Солунъ отъ нашите прадеди, последните предприели съвмѣстни действия по суша и по море, като извършили смѣла атака съ своите многобройни кораби, покрити съ дъски и кожи, защитаващи моряците отъ неприятелските стрели и камани.

Презъ седмиятъ вѣкъ прабългарите извършили съ своите малки еднодръвни лодки, наречени корабки, твърде смѣли пиратски нападения срещу търговските кораби и островите въ Егейско море, като достигнали и ограбили дори и брѣговете на островъ Критъ. Съществуващите и въ настояще време наименования на нѣкои селища и мѣ-

стности въ островите и гръцките морски покрайнини свидетелствуватъ, че въ тѣхъ нѣкога се подвиждали и сж живѣли нашите смѣли моряци — прадеди. Така, на островъ Тасосъ съществува града Булгаро, въ Самотраки — селата Зеленика и Кратуна, въ островъ Евбея — Бистрица и Търговица; въ областта Етолия съществува планината Булгара и пр.

Въ 626 год., при обсадата на Цариградъ отъ аварите, българите и славяните, последните спуснали въ водите на Златния рогъ множество лодки еднодръвки и салове, съ които следвало да извършатъ нападение на крепостта откъмъ морето. Въ уречения за произвеждане на атаката день, смѣлата ескадра отъ лодки била нападната чрезъ измама и разбита отъ седемдесетѣхъ кораба на византийския флотъ. Въпреки тоя неуспѣхъ, събитието подчертава, че нашите прадеди при своите действия срещу врага, напълно сж използвали, както своята конница и сухопътни войски, така и своите морски сили, съставени макаръ и отъ малки лодки еднодръвки.

Презъ 1235 год., за действия срещу завладения отъ латинците Цариградъ, Царь Асенъ II използвалъ новопостроените въ устието на рѣка Камчия двадесетъ и петъ български бойни кораба, а презъ 1374 и 1376 год. сж известни знаменитите и славни походи на българските бойни морски сили къмъ Цариградъ и Трапезундъ за налагане волята на своя повѣлител, независимия и самостоятеленъ боляринъ по Черноморието, деспота Добротича.

Тогавашниятъ български воененъ флотъ кръстосвалъ смѣло водите на Черно море и билъ страшилище за враговете.

Свѣтовната история отбелязва имената на мнозина българи известни като знаменити мореплаватели и храбри флотоводци. Така, въ началото на единадесетото столетие, билъ известенъ намиращиятъ се на гръцка служба морски стратегъ, българинътъ, Давидъ Охридски, който командвалъ бойния флотъ на островъ Самосъ. Съ помощта на морските сили отъ Солунъ, Давидъ Охридски присрещналъ съ своите кораби и разбилъ до островъ Лемносъ въ Бѣло море една руска пиратска флотилия, преминала Дарданелите.

Другъ знаменитъ български адмиралъ билъ потурчениятъ Сюлейманъ Балтаоглу, който при обсадата на Цариградъ въ 1453 год. командвалъ турския флотъ.

Въ 1864 год. българи отъ Цариградъ организирали първото българско търговско параходно дружество „Провидение“ и купили отъ Англия единъ търговски корабъ, когото кръстили „Азисъ“, на името на султанъ Абдулъ Азисъ. Корабътъ

притежавалъ водоизмѣстване 500 т. Други подробности относно тоя първи български търговски корабъ нѣма, обаче, предполага се, че обслугата на кораба се състояла изключително отъ българи.

Въ настоящия вѣкъ, следъ създаването на третото българско царство, младото българско морячество наново отбеляза смѣли и забележителни действия.

На всички е известно състоялото се презъ нощта на 8/21 ноември 1912 год. морско сражение при Калиакра, въ което малките торпедоносци отъ зараждащиятъ се роденъ флотъ нанесаха тежъкъ ударъ на турския кръстосвачъ „Хамидие“ и спечелиха първата българска победа на море, единствена въ военноморската история по своята храбростъ, настоячивостъ и резултатностъ.

Въ тоя неравенъ морски бой, българинътъ доказва, че може да бжде не само отличенъ и храбъръ боецъ на суша, но и смѣлъ до безумие морякъ, въ чийто ржце дори и малките корабчета се превръщатъ на страшна за врага стихия.

Въ настояще време българскиятъ морякъ съ забележително умѣние направлява малкото наши търговски кораби по близките и далечни морета, и развява гордо народното знаме по пристанищата на чуждите страни, като разнася произведенията и добивътъ отъ упорития трудъ на българина по свѣтовните пазари.

Съ тая си непрестанна дейностъ българското морячество допринася значително за економическото и материално преуспѣване на страната.

Малцина отъ българските граждани сж вникнали въ същността на оная трудна задача, на оная търпелива, безгранична и преданна дейностъ на българския морякъ, целяща единствено стопанското преуспѣване и економическия възходъ на държавата.

Малцина сж имали случая да установятъ, колко твърдостъ, колко настойчивостъ, безстрашие и силна воля притежаватъ българските моряци, за да устояватъ ежедневно въ борбата съ ураганните вѣтрове и бушуващите водни стихии.

Българскиятъ морякъ е скромненъ труженикъ въ морското дѣло и неговата резултатна дейностъ е съпроводена съ върната и всеотдайна служба на Царъ и Родина.

Както въ миналото, така и въ настояще време, българското морячество е било истински бранителъ на народната стопанска, материална и економическа независимостъ.

Както въ миналото, така и въ настоящите изключителни времена, българскиятъ морякъ стои твърдо на своя постъ, готовъ всѣги мигъ да устоява интересите на своето любимо Отечество.

СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЪ ФЛОТИ

Съединеният Щати.

Известно е, че въ последно време въ Съединеният щати бѣха предвидени грамадни суми за засилване отбраната на страната и постройката на значителен брой разнородни бойни кораби, следъ окончателното завършване на които, американският военен флотъ ще се счита за единъ отъ най-могъщите въ Свѣта.

За отбелязване е обаче обстоятелството, че американският ржководни срѣди, черпейки поука отъ постиженията и възможноститъ въ настоящата война на море, сж счели за крайно необходимо засилване боеспособността на военния флотъ, който продължава да се счита като единъ отъ най-главнитъ фактори за защита интереситъ на държавитъ.

По отношение на новитъ линейни кораби споредъ сведенията, дадени отъ чуждестранния печатъ било предвидено да бждатъ построени и нѣколко „сврѣхъ линейни кораби“, притежаващи водоизмѣстване 65,000 до 80,000 тона. Въ списанието „Army and Navy Register“ обаче, сж изложени следнитъ сжждения относно тия гигантски бойни единици: стойността за постройката на всѣки линеенъ корабъ, притежаващъ водоизмѣстване отъ 65,000 до 80,000 тона съ главно въоръжение осемнадесетъ 457 мм. или двадесетъ 508 мм. орджия, ще възлиза най-малко на 130 милиарда лева. Освенъ това за постройката на такъвъ гигантъ е необходимо време отъ 7 до 9 години, което обстоятелство изисква допълнителни суми.

Въпрѣки безспорнитъ преимущества, които ще притежава всѣки 65,000 тоненъ линеенъ корабъ: твърде дебела хоризонтална и вертикална бронева защита, голѣмо-калибрена артилерия и голѣма скоростъ, официалнитъ срѣди считатъ, че постройката на два линейни кораба съ водоизмѣстване по 35,000—45,000 тона ще бжде много по-целесъобразна, отколкото постройката на единъ „сврѣхъ линеенъ корабъ“.

Освенъ това, за постройката на тия „сврѣхъ линейни кораби“, било необходимо да бждатъ построени и нови, твърде широки и дълги по размѣри докове. Сжшо и дълбочината въ сжществуващитъ американски упорни срѣдища, а така и ширината на Панамския каналъ били недостатъчни за преминаването на такива грамадни кораби. По тия съображения, въ списанието се изказва мисълта, постройката на подобни „сврѣхъ линейни кораби“ да бжде напълно изоставена.

Въ настояще време, въ разнитъ

корабостроителници на Съединеният щати се намиратъ въ усилен постройка 10 линейни кораба, 2 или 4 отъ които притежаватъ водоизмѣстване по 45,000 тона, скоростъ 30 мили и въоръжения дванадесетъ 406 мм. орджия. Останалитъ линейни кораби притежаватъ водоизмѣстване по 30,000 тона, скоростъ 25 мили и въоръжение: деветъ 406 мм., шестнадесетъ 127 мм. и шестнадесетъ 40 мм. орджия, 20 картечници и 3 водосамолета.

Корабитъ, които се намиратъ въ постройка въ корабостроителницитъ на Съединеният Щати сж: „North Carolina“, „Washington“, „Massachusetts“, „Indiana“, „South Dakota“, „Alabama“, „Iowa“, „New Jersey“, „Missouri“ и „Wisconsin“.

Англия

Следъ започване на военнитъ действия, естествено, че английският печатъ старателно отбѣгва да даде каквито и да е сведения относно постройката на новитъ бойни единици. Въ чуждестранния печатъ обаче, сж помѣстени кратки сведения за постройката на нѣкои британски линейни кораби и самолетоносачи.

Така, известно е, че въ корабостроителницитъ на Англия се намиратъ въ ускорена постройка следнитъ линейни кораби: „King George V“, „Duke of York“, „Ilellicoe“, „Prince of Wales“, „Beatty“, „Lion“, „Temeraire“. Първитъ четири кораба притежаватъ водоизмѣстване по 35,000 тона, главна артилерия — десетъ 356 мм. орджия и ще влѣзатъ въ строя въ началото на 1941 год., съ изключение на „Prince of Wales“, който ще бжде окончателно готовъ въ края на н. г. „Beatty“, „Lion“ и

„Temeraire“ притежаватъ водоизмѣстване 40,000 тона и десетъ—406 мм. орджия. „Beatty“ ще бжде завършенъ въ края на 1941 год., а останалитъ два—не по-рано отъ 1943 г.

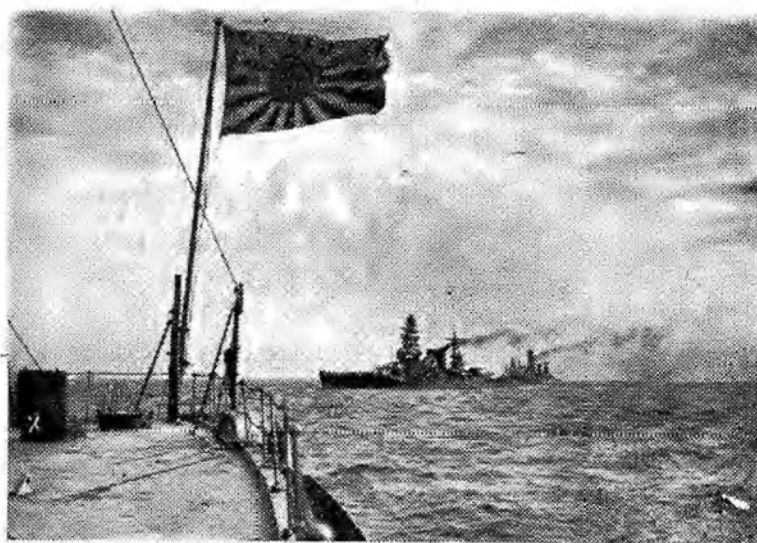
Съгласно други сведения по-голяма частъ отъ тия кораби били завършени и сж влѣзли вече въ строя, а въ постройка се намиратъ само „Lion“ и „Temeraire“ и нови четири кораба: „Howe“, „Finsbury“, № 5 и № 6.

Освенъ тия кораби Англия притежава въ постройка още и 6 самолетоносача, съ водоизмѣстване 23,000 тона, скоростъ 30.7. мили, петнадесетъ 114 мм. орджия и 70 самолета. Три отъ самолетоносачитъ ще бждатъ готови въ началото на 1941 година, останалитъ три въ началото на 1942 година.

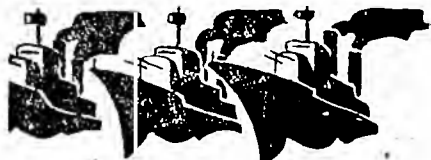
Япония

Постройката на новитъ военни кораби въ японскитъ корабостроителници е обвита въ още по-голяма тайна. Съгласно недостатъчните сведения, установява се, че въ постройката се намиратъ 8 линейни кораба, отъ които сж известни имената само на два: „Цуикаку“ и „Нисшинъ“. Подробни данни за тѣхъ липсватъ. Водоизмѣстването имъ надвишава 43,000 тона, а артилерията имъ се състои отъ осемъ или деветъ 406 мм. орджия.

Споредъ сведенията, помѣстени въ шведския морски календаръ, установява се, че къмъ срѣдата на 1939 год. били спуснати на вода два отъ строящитъ се линейни кораби, носящи наименованията „Катори“ и „Кашима“, притежаващи водоизмѣстване по 45,000 тона и орджия съ калибъръ 457 мм.



Японският флотъ, който се състои отъ голѣмъ брой съвременни бойни кораби съставлява значителна сила въ водитъ на Далечния изтокъ, застрашаваща интереситъ на Англия и Съединеният щати. Снимката представлява японския линеенъ корабъ „Муту“



ВЕНЦ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ДЕЙСТВИЯТА НА СПОМАГАТЕЛНИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „ЗЕЕАДЛЕРЪ“

(Продължение от бр. 150)

Неочакваното пристигане на малката оръхова черупчица, представляваща корабъ съ чудновата направа, който се появил от далечината на океана, произвело истинско и необикновено въодушевление всрѣдъ поселниците на острова. Огромна тълпа народъ бързо се стекла къмъ пристанището и се струпала около кораба и неговата сърдцата обслуга.

Въ пристанището не се намиралъ никакъв корабъ, което обстоятелство се считало за първия неуспѣхъ на смѣлчациѣ отъ „Принцеса Цецилия“. Поради това, необходимо било малкият корабъ наново да се впусне въ трудното плаване изъ океана за достигане друго пристанище и намиране на търсения корабъ.

Островъ Утиу билъ английско владение. На английскитѣ административни власти нѣмскитѣ моряци съобщили предварително измислената история, че сж американци, дошли отъ Хонолулу и намиращи се въ състезателно презокеанско плаване и че тѣхниятѣ пѣтъ минавалъ презъ острова, за посещението на който, помолили да имъ се издаде съответното официално удостоверение.

Следъ попѣлване запаситѣ отъ вода, плодове и консерви, нѣмският корабъ отплувалъ отъ пристанището и се насочилъ къмъ съседния най-близъкъ островъ.

Намирайки се отново въ широкия океанъ, „Принцеса Цецилия“ била обхваната отъ внезапно появилия се силенъ насрещенъ вѣтъръ. Небето се покрило съ тъмни, буреносни облаци. Вълнението постепенно се увеличавало. Граматнитѣ вълни подмѣтали малкото корабче, което постоянно било обливано отъ пѣнеститѣ прѣски вода. Завалялъ проливенъ дъждъ. Малката „оръхова черупчица“ започнала да се пълни съ вода. Измокрени до кости, шестимата смѣлчаци умѣло направлявали своето корабче и неуморно изчерпвали съ ведра стичащата се на дъното вода. Борейки се упорито съ вълнитѣ, „Принцеса Цецилия“ успѣла благополучно да достигне [на 30 августъ островъ Уитутаки.

Но и на тоя островъ надеждата на нѣмскитѣ моряци отново била замѣнена съ горчивото разочарование, тъй като въ пристанището нѣмало никакъв корабъ. Освенъ то-

ва, намиращитѣ се предъ правителствената сграда управителъ и обкръжаващитѣ го група европейци, посрещнали съ подозрение и недоверие закотвилиятъ се въ пристанището таинственъ вѣтроходъ. Тѣ били увѣрени, че това сж нѣмски моряци, поради което, както на брѣга, така и на сновящитѣ около германския корабъ лодки, се забелязвала всрѣдъ поселницитѣ на острова известна уплаха и готовност за противодействие. Слѣзлитѣ на брѣга моряци за купуване на нѣкои хранителни припаси, били на щрекъ и любезно отказали на предложението имъ отъ европейцитѣ гостоприемство за почивка и пренсщиване въ широкитѣ и удобни стаи на правителствената сграда. По-добре и по-безопасно било изморенитѣ моряци да почиватъ на своето открито корабъ е, върху измокренитѣ си постели, отколкото да останатъ пленници на острова.

За успокоение на изплашенитѣ островитяни, наложило се управителътъ на Уитутаки да извърши проверка на нѣмския вѣтроходъ. Обкръженъ отъ стотина туземци, управителътъ се насочилъ съ множество лодки къмъ „Принцеса Цецилия“.

Преглеждайки вещитѣ на „мирнитѣ спортисти“, състоящи се отъ множество ръчни бомби, картенници и пушки, управителътъ приближнялъ и се разтрепералъ отъ страхъ, да не бжде задържанъ. Въпрѣки това обаче, той извикалъ къмъ намиращето се около нѣмския корабъ множество.

— Всичко е въ редъ! Това сж действително благонадеждни спортисти!

Следъ това той веднага скочилъ въ своята лодка и се отдалечилъ възможно по-бързо отъ „опасното“ корабче. Но и „Принцеса Цецилия“ не могла по-вече да остане въ тихото пристанище.

Вдигайки котва, малкият корабъ, отново излѣзалъ въ открития океанъ, яростно посрещнатъ отъ вѣтъра и бушуващото вълнение.

Наново се започнала упоритата борба съ водната стихия. Непрекжнато, день и нощъ, въ продължение на тринадесетъ дена, шепата смѣлчаци, нѣмачи възможностъ да си отдъхнатъ дори за минута, устоявали твърдо на морската буря и се намирали въ непрестанна борба за своето съществуване.

Пѣнести вълни, подобно на гигантски планини врѣхлитали една следъ друга, а отъ навѣсеното небе непрекжнато се изливалъ пороенъ дъждъ. Всичко въ малкото корабче потънало въ вода, която неуморно била изчерпвана отъ измокренитѣ нѣмски моряци.

Следъ нѣколко дни, освенъ срещу застрашаващитѣ да погълнатъ малката черупчица вълни, шепата смѣлчаци трѣбвало да се борятъ и срещу многобройнитѣ плаващи камани, образувани отъ втвърдена лава, изригната отъ дъното на океана и покриваща голѣми пространства отъ кипящата водна повърхностъ. Вѣроятно тая областъ била срѣдището на земетресението, чийто приливна вълна разби „Зееадлеръ“ въ кораловитѣ скали на островъ Мопелия.

Подъ силния натискъ на необикновенния земенъ трусъ, отъ кратера на океанското дъно изригнали къмъ повърхността, потоци огнена лава, която първоначално заплувала подобно на горѣщо тѣсто, а въ послѣдствие се втвърдила въ меки, носещи се върху вълнитѣ камани.

Въ продължение на три денонощия „Принцеса Цецилия“ трѣбвало внимателно да лѣкатуши изъ това подвижно каменно поле и да устоява на безбройнитѣ удари, барабанащи по тънкитѣ ѝ стени. Голѣми каменни буци, непрекжнато се стоварвали заедно съ вълнитѣ върху малката лодчица, въ която всичко непрестанно се покривало съ гъста тинеста утайка.

Ограниченитѣ количества сухари, които съставлявали единствената храна на безстрашнитѣ моряци, и замърсената вода за пиене, започнали вече да се изчерпватъ. Понѣкога, презъ разкъсанитѣ облаци се показвала огнената топка на тропическото слънце, чиито палещи лъчи обгаряли кожата и увеличавали жадността на измъченитѣ отъ непрестанното бдени и непрекжнатата борба смѣлчаци. Настъпващиятъ презъ нощта студъ билъ още по-чувствителенъ и поради измокреното облѣкло, още по-трудно поносимъ.

Силитѣ били вече на изчерпване. Болестята берибери наново започнала своята болезнена проява. Небцата набѣбнали, зѣбитѣ започнали да се клатятъ, а при това, моряцитѣ имали за храна само малки и

твърди кжсчета сухари. Отеклитѣ отъ болестѣта стави, при всѣко клатене на лодката причинявали голѣми болки. Въпрѣки това обаче, издържливитѣ смѣлчаци продължавали да странствуватъ изъ развълнувания океанѣ.

Най-подирѣ, вълнението започнало постепенно да намалява своята сила, и тъкмо на време, тъй като изморенитѣ моряци не били вече въ състояние дълго още да изчерпватъ навлизащата обилно въ лодката вода.

Друга, още по застрашителна и гибелна опасностъ минала въ непосредствена близостъ на „Принцеса Цецилия“ и като по чудо, последната останала незасѣгната и продължила своето съществуване. Неочаквано, надъ океана се появила гигантска водна вихрушка.

Първоначално, обширна областъ отъ водната повърхностъ внезапно започнала да се пѣни и кипи. Кипещѣтъ на водата бързо увеличавалъ своята сила, а къмъ небето, като че ли подѣйствието на грамаденъ и невидимъ магнитъ се надигнала огромна водна маса. Въ следния мигъ, отъ небосклона се спусналъ фуниеобразенъ черенъ облакъ, който се слѣлъ съ издигнатата кипяща вода въ въртящъ се, притежаващъ внушителни размѣри воденъ стълбъ, около който настало необикновено затишие. Тоя въртящъ се, подобно на грамаденъ пумпалъ воденъ стълбъ съ заглушително бучение и зловещъ ревъ се движилъ съ голѣма бързина. Всѣки корабъ, попадналъ въ тоя водовъртежъ билъ обреченъ на неминуема гибелъ.

Сжщо така внезапно, както се появилъ, водниятъ стълбъ се разкжсалъ и огромната маса вода съ плясъкъ се свлѣкла обратно въ океана. „Принцеса Цецилия“ по щастлива случайностъ останала вънъ отъ обсега на водната вихрушка и поради това се спасила отъ загиване.

Обслужата на малкото корабче била твърде изтощена и съвършено хладнокрѣвно посрещнала грозящата я опасностъ, като спокойно и почти механически продължавала да обслужва „Принцеса Цецилия“, която неотклонно следвала по своя опасенъ пжтъ къмъ неизвестността.

Най-подирѣ премрежаниятъ погледъ на наблюдателя открилъ очертанията на острова, обгърнатъ отъ тънката пелена на мъглата.

—Земя, най-подирѣ земя!, извикали всички съ въздишка и облекчение. Въ далечината се издигали възвишенията на малкия английски островъ Ниуе.

Нова надежда озорила сърдцата и ободрителна струя, предизвикана отъ мисълта за набавянето на вода за пиене и освежителни плодове,

преминала презъ изтощенитѣ тѣла на нѣмскитѣ моряци, които насочили своя корабъ къмъ острова. За всѣки случай, оржжието било приготвено за действие.

„Принцеса Цецилия“ обаче, била твърде дружелюбно приета отъ малкото поселници на острова.

Изморени и изтощени, шепата смѣлчаци нѣмали достатъчно сили да слѣзатъ на брѣга и поради това, били принудени седешкомъ да приематъ отправенитѣ имъ почести и гостоприемство, а най-главно—предлаганитѣ имъ въ изобилие вкусни бананови плодове.

Отморени и освежени, нѣмскитѣ моряци продължили своето плаване изъ водитѣ на океана, въодушевено изпратени отъ туземцитѣ.

Главната храна на обслужата се състояла предимно отъ банани, които се считатъ за най-доброто лѣкарство противъ болеститѣ скорбутъ и берибери.

На двадесетъ и вториятъ день отъ това колумбово странствуване, въ далечината се забелязали очертанията на островитѣ Фиджи.

„Принцеса Цецилия“ се насочила и достигнала най-източния отъ групата острови—Катафанга, гдето се прикутила въ тихия заливъ. Островътъ не билъ населенъ. На брѣга се намирала напуснатата отъ нѣмски плантаторъ кжща, въ която моряцитѣ имали възможността да си починатъ на сушина, въ спокойствие и подъ покривъ.

Следъ нѣколко дневенъ престой, платната наново били издигнати и малкото корабче се впуснало въ широкия океанъ, къмъ другитѣ острови на групата Фиджи.

Поради наново разразилата се буря „Принцеса Цецилия“ била принудена да се задържи близко задъ брѣговетѣ на многобройнитѣ острови, гдето била защитена отъ вѣтъра и вълнението.

Движейки се предпазливо между

островитѣ, гдето съществувало голѣмо течение нѣмскиятъ корабъ сполучилъ да отбѣгне опаснитѣ подводни скали и, въпрѣки неблагоприятниятъ вѣтъръ, достигналъ пристанището на островъ Макая.

Въ последното се намирали множество кораби, които потърсили убѣжище отъ бушуващата буря. Очудването на всички моряци било твърде голѣмо, когато въ пристанището гордо влѣзалъ малкиятъ нѣмски вѣтроходъ и спусналъ котва редомъ съ презишаващитѣ го значително съ своята голѣмина други вѣтроходни кораби.

Нѣмскитѣ моряци любопитно се взирали въ всѣки единъ отъ тѣхъ, преценявайки нѣговитѣ качества и възможности за завладяване и използване като спомагателенъ кръстосвачъ. Нападението и завоюването на нѣкои отъ тия кораби обаче, било възможно вънъ отъ пристанището, въ открито море.

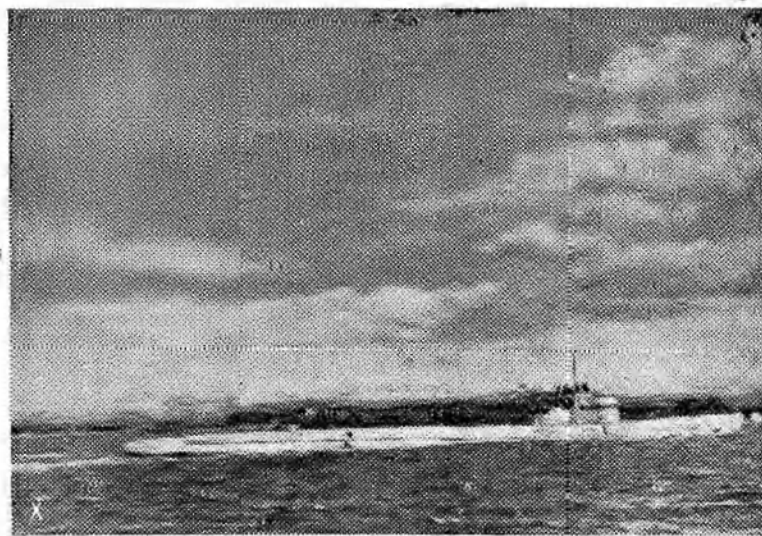
На следния день заранѣта бурата намалила своята сила и два отъ вѣтроходитѣ се снели отъ котва и излѣзли отъ пристанището. „Принцеса Цецилия“ сжщо вдигналъ своята котва и ги последвала на близко разстояние, въ готовностъ за действие.

На известно разстояние отъ пристанището обаче, се спуснала мъгла и завалялъ пороенъ дъждъ, поради което вѣтроходитѣ били принудени да се върнатъ обратно въ пристанището. „Принцеса Цецилия“ сжщо се заковила въ пристанището.

Привечеръ въ последното влѣзалъ, движещъ се съ своя моторъ, голѣмъ американски двустожеренъ вѣтроходъ. Сърдцата на нѣмскитѣ моряци затупали радостно. Най-подирѣ подходящиятъ за корсарска дейностъ корабъ билъ намѣренъ и трѣбвало да бжде завладянъ.

(Следва)

Отъ нѣмски: Куюджуклиевъ



Нѣмски подводникъ се отправя за действие въ открито море



МОРСКИ ВЕСТИ

Пристанището на Лондонъ.

Всѣки денъ по радиото и чрезъ печата се съобщава за непрестаннитѣ германски въздушни нападения върху Лондонъ и неговото пристанище.

Въ сѣщностъ Лондонъ притежава дълга редица отъ пристанища, които служатъ за разтоварване на различни стоки отъ всички краища на свѣта, необходими, не само за използване отъ населението на Англия, но предназначени и за другитѣ европейски държави. Лондонъ както пристанищата Хамбургъ, Роттердамъ и Хавъръ се явяватъ като свѣтовни пазарища на стоки и иматъ сѣщото значение, каквото нѣкога сѣ притежавали Картаго, Венеция, Брюге и Амстердамъ.

Лондонското пристанище започва своето сѣществуване едва отъ срѣдата на седемнадесетото столѣтие. Тогава обаче, всички търговски кораби, които навлизали въ устието на р. Темза, спускали котва посрѣдъ рѣката. Всички товари се пренасяли чрезъ малки вѣтроходи или салове отъ корабитѣ къмъ брѣга, и често, сѣществувалитѣ тогава въ рѣката пирати, ограбвали значителна частъ отъ стокитѣ, превозени отъ далечнитѣ презморски страни. Едва въ 1696 год. за защита на товаритѣ отъ действията на тия пирати били построени голѣми складове, които били обградени отъ високи и дебели каменни стени.

Лондонскитѣ пристанища въ настоящо време се разпростиратъ на

дължина отъ 72 километра. Пристанщата притежаватъ голѣми докове, грамадни складове и различни съвременни пристанищни съоръжения и гѣста желѣзопътна мрежа.

За подържане реда въ пристанището сѣществувва нарочна пристанищна полиция, чийто бързи полицейски лодки непрестанно сноватъ изъ водитѣ на Темза. Въ самата рѣка стърчатъ, подобно дърветата на гѣста и висока гора, безбройни стожери, димни тръби и корабни платна, а по двата брѣга се издигатъ, преди да бждатъ прибрани въ складоветѣ и отвозени въ вътрешността на страната, гигантски купища отъ разни стоки: Разнителни произведения, памукъ, тютюнъ, чай, слоновина кость и пр.

Това е представлявало въ общи черти пристанището на Лондонъ преди последната война. Поради развиващитѣ се военни действия и непрестаннитѣ бомбардировки отъ германскитѣ въздушни сили, частъ отъ пристанищнитѣ съоръжения на Лондонъ били разрушени и пристанището намалило значително своя стокообмѣнъ. Отдѣлнитѣ кербани кораби, които напушатъ Лондонското пристанище и тия, които навлизатъ въ устието на Темза се намиратъ подъ постоянната заплаха отъ действията на германскитѣ подводни, надводни и въздушни сили.

Вдигане на потъналитѣ кораби въ Холандия.

Съгласно даденитѣ отъ холандски източници сведения, установява се,

че поради военнитѣ действия презъ май, миналата година, въ холандскитѣ води били потопени или разрушени общо 1,400 кораба. Значителна частъ отъ тия кораби били потопени въ голѣмитѣ плавателни рѣки и въ водитѣ на Зееландъ.

Съставената нарочна комисия, имаща за задача да отстрани и поправи причиненитѣ отъ войната разрушения, е започнала извличането надъ водната повърхностъ на потъналитѣ кораби. При това действие се установило, че едва 6 до 7% отъ общия брой на потопенитѣ кораби, поради голѣмитѣ си разрушения, не ще могатъ да бждатъ поправени и наново възстановени.

Корабоплаването презъ Суецкия каналъ.

Споредъ сведенията, дадени отъ управлението на Суецския каналъ, свързващъ Индийски океанъ съ Срѣдиземно море, се установява, че презъ миналата година, поради развиващитѣ се въ непосредствена близостъ военни действия, корабоплаването презъ канала почти е замряло и било намалено съ 75%.

Поради това, управлението на канала било принудено да намали заплатитѣ на работницитѣ и чиновницитѣ съ 20%, като уволнило известенъ брой отъ тѣхъ. Взетитѣ мѣрки и извършенитѣ уволнения предизвикали сериозни безредици всрѣдъ работницитѣ въ Портъ-Саидъ.

Срѣдствата за движение на корабитѣ.

Въ миналото, главното срѣдство за движението на корабитѣ било вѣтрилното стѣкмяване, при което се използвала силата на вѣтара.

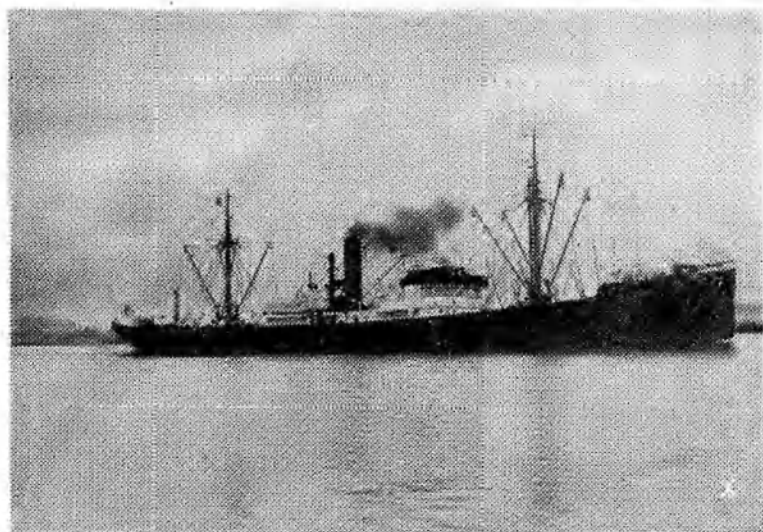
Следъ изнамирането на парната машина обаче, за движението на корабитѣ се използвала парата, главно първоизточника на нейното създаване — каменнитѣ въглища.

Въ настоящиятъ вѣкъ, за образуването на необходимата за движението на парната машинна пара, се използва и течното гориво.

Като съвременно срѣдство за движението на корабитѣ, което постепенно измѣства останалитѣ срѣдства се счита моторниятъ двигателъ.

Вѣтроходитѣ, като кораби за пренасяне на товари въ последно време значително сѣ намалили своята използваемостъ.

Отъ сѣществувашитѣ сведения относно използването срѣдствата за:



Въпрѣки английската блокада, германски търговски кораби сеобходно прекосяватъ Атлантическия океанъ. Снимката представлява германския корабъ „Хелгсландъ“, който преминалъ океана и се загърналъ въ родното пристанище.

движението на корабите въ 1914 г. и въ настояще време се установява, че преди Свѣтовната война 88,5% отъ всички кораби въ свѣта сж използвали за своите презморски пътувания каменнитѣ въглища, 21,5% сж използвали течното гориво, 8,5% били вътроходи и се движели посредствомъ силата на вѣтъра, а само 0,5% отъ всички кораби притежавали моторенъ двигателъ.

Въ настояще време 46,5% отъ корабите използватъ каменнитѣ въглища, 29,5% употребяватъ течное гориво, 22,5% иматъ моторни двигатели, а броятъ на вътроходите съставлява едва 1,5% отъ общия брой на другите кораби.

Много отъ новостроящите се товарни кораби, предназначени за дълго презокеанско пътуване притежаватъ моторни двигатели.

— Поради невъзможността на английските корабостроителници да завършатъ поръчаните въ Англия единадесетъ турски търговски кораба, турското правителство решило да създаде собствени корабостроителници и докове, въ които да построи голѣми търговски кораби, необходими за подмладяване и увеличение на турския търговски флотъ.

За създаването обаче на корабостроителници, способни да строятъ голѣми кораби е необходимо продължително време, значителни средства и съответните възможности и условия.

Разширение на пристанището Дронтхаимъ.

Започнато е усиленото разширение и подобрене на норвежкото пристанище Дронтхаимъ и неговите желѣзопътни съобщения. За разширение на пристанището и подобрене пристанищните съоръжения била отпусната първоначалната сума отъ 6 милиона крони. За довършване на строящата се желѣзопътна гара и обширната желѣзопътна мрежа били предвидени отдѣлни суми.

Следъ окончателното завършване на работите по разширението и благоустройството на пристанището Дронтхаимъ, последното ще бже едно отъ най-голѣмитѣ норвежки пристанища.

Новъ риболовенъ корабъ

Въ една хамбургска корабостроителница се намира въ усилената постройка голѣмъ риболовенъ корабъ съ водоизмѣстване 10,000 тона, предназначенъ за преработване на уловената риба и пренасянето ѝ въ замръзненъ видъ до рибните пазарища.

Корабътъ притежава всички устройства и машини за преработването дневно по 50 тона рибни фи-

лета и 150 тона рибно брашно.

Замръзването рибните филета се извършва споредъ способа на Хекерманъ. Общо, корабътъ може да пренася до 1,500 тона замръзени и опаковани рибни филета.

Броятъ на потопените кораби презъ миналите войни.

При всѣка война, въ която взематъ участие и бойните флоти на воюващите държави, последните загубватъ значителенъ брой отъ своите бойни единици.

Презъ време на Руско-японската война общиятъ брой на потопените руски и японски кораби билъ следниятъ: Линейни кораби и линейни кръстосвачи 19, съ общо водоизмѣстване 201,000 тона; кръстосвачи и мореходни канонерски лодки 11, съ общо водоизмѣстване 32,000 тона; торпедоносци — 28 съ водоизмѣстване 6,000 тона, или всичко презъ войната били потопени 58 кораба съ обща водоизмѣстимостъ 239,000 тона.

Въ миналата Свѣтовна война на море сж действали общо следните видове кораби:

Линейни кораби (въ тѣхно число и стари такива) 260 кораба; линейни кръстосвачи — 25, кръстосвачи 109, леки кръстосвачи 224, торпедоносци 1688 и подводници 925, или всичко 3,231 бойни кораба, въ чиято помощъ били използвани още 10,000 спомагателни кораба.

Презъ войната били потопени: Линейни кораби и кръстосвачи — 27, тежки и леки кръстосвачи — 51, торпедоносци — 189 и подводници — 201, или всичко 468 кораба съ общо водоизмѣстване 1,008,000 тона.

Безспорно, че най-много подводници загубила Германия въ която, презъ време на миналата Свѣтовна война била заложена въ постройка около 800 подводника. Отъ тѣхъ 343 били напълно завършени и влѣзли въ действие. Всичко германскиятъ флотъ загубилъ 199 подводника,

отъ които повечето загинали съ цялата си обслуга.

— Въ югославянската корабостроителница „Ядранъ“ въ Сплитъ билъ спуснатъ четвъртиятъ, построенъ за югославянския флотъ страженъ корабъ, който въ мирно време ще бже използванъ отъ митническите власти за защита югославянските териториални води.

Корабътъ притежава дължина 16 метра и развива скоростъ 11 мили.

Общиятъ брой на стражните кораби отъ тоя видъ възлиза на десетъ.

— Въ Сушакъ подъ наименованието „Обча бродарска пловидба“ било съставено ново югославянско корабоплавателно дружество, съ първоначаленъ капиталъ отъ 3,000,000 динара.

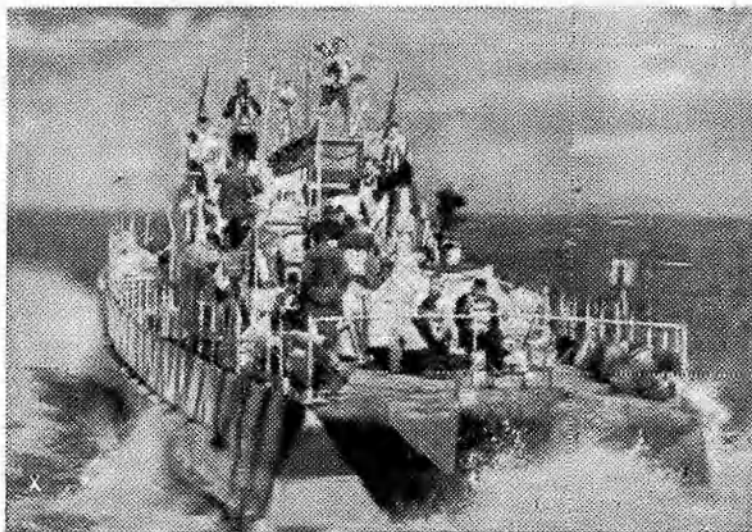
Сведения за намиращите се въ строя и въ постройка линейни кораби на великите морски държави

Съгласно данните, помѣстени въ списанието „Our Navy“ въ края на миналата година великите морски държави притежавали следните линейни кораби:

Въ строя. Англия — 19 кораба; Съединените Щати — 15 кораба; Япония — 10; Германия — 6 и Италия 6 кораба.

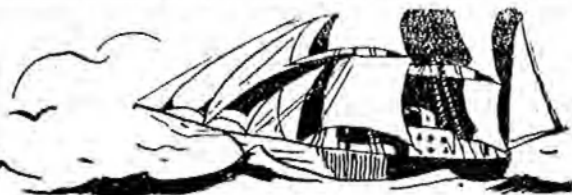
Английските кораби били следните: „King George V“, „Prince of Wales“, „Duke of York“, „Jellicoe“, „Beatty“, „Rodney“, „Nelson“, „Hood“, „Repulse“, „Renown“, „Queen Elizabeth“, „Warspite“, „Valiant“, „Barham“, „Malaya“, „Royal Sovereign“, „Resolution“, „Ramillies“ и „Revenge“.

Съединените Щати притежавали следните кораби: „Colorado“, „Maryland“, „West Virginia“, „California“, „Tennessee“, „New Mexico“, „Idaho“, „Mississippi“, „Pennsylvania“, „Arizona“, „Oklahoma“, „Nevada“, „New York“, „Texas“ и „Arkansas“.



Германски миночистачъ въ действие

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



МОРЯШКА ПЪСЕНЬ

Могъща въра гръй въ сърдца ни,
въ очи ни огненъ пламъ гори...
Съ победенъ устремъ сме готови
да литнемъ съ първитъ зари.

Насъ родний бръгъ ни вдъхновява
бръгътъ на нашитъ дъди...

Родината възпламенява
духътъ въ моряшки ни гърди!

Когато съ коръбътъ желъзень
вредъ поримъ тъмна морска ширъ,
ний нови подвизи бележимъ
и все лѣтимъ, летимъ, безъ спиръ!...

Летимъ далечъ отъ родни грани
отправени въ избранни пѣтъ,
съ единъ стремежъ въ живота взряни—
стремежъ за родна честь и дългъ!...

Летимъ, съ пламъкъ въ сърдцето
посрѣдъ бѣсний морски вой...

Чеда сме ние на морето
израсли въ бури и покой!...

Калени въ буритъ сурови,
макаръ и млади, но съ жаръ,
съ победенъ устремъ сме готови...
да служимъ на Родъ и Царь.

Любомиръ М. Щеревъ—Варна

ЖЕЛАЯ ДА СТАНА АДМИРАЛЪ

(Продължение отъ брой 149)

Въ спалното помѣщение проеча заповѣдническия гласъ на дежурния подофицеръ:

— „Ставай, веднага! Обличай се бързо!“

Веднага скочихъ на нозе и бързо надѣнахъ широкото си облѣкло. Съ сжщата пѣргавина се облѣкоха и всички мои другари.

Следъ измиването и утринната гимнастика, всички се отправихме за закусване въ трапезарията.

Закуската не бѣше вкусна и азъ сподѣлихъ това съ моя съседъ.

— „Не Ви се харесва закуската? Тогава, дайте ми я!“ — отговори седящиятъ срещу мене младежъ и посегна съ ржка да я вземе.

— „Азъ я поискахъ по-рано!“ се обади другъ и бързо издърпа паницата отъ ржцетъ му. Въ следниятъ мигъ младежитъ се сбиха за моята закуска.

— „Излѣзте въ срѣдата!“ се чуа наоколо разни гласове. Бързо бѣ образуванъ кръгъ, въ който влѣзоха двамата биещи се другари. Когато нѣкой отъ тѣхъ нанасяше на другия силни и сполучливи удари, всички зрители го насърдаваха съ възторжени викове:

— „Удряй, удрай, русий!, викаха едни, явно симпатизиращи на русокосото момче.

— „Сѣбори, сѣбори го, черноокый!“ се чуаха виковетъ на други.

Започна се ожесточена тупаница и най-подиръ русокосиятъ борецъ за удоволствието на своитъ сподвижници, сполучи да натѣпче своя противникъ подъ масата и победоносно завладя моята закуска.

Следъ закуската започваше уче-

нието по-морско дѣло. Запознаването съ нови наименования и нови понятия занимаваха усилено нашитъ млади умове и ние старателно се стремяхме да запомнимъ всичко което нашитъ строги подофицери ни преподаваха.

Последнитъ, наредъ съ другитъ възпитателни срѣдства притежаваха и по единъ коженъ камшикъ, който често влизаше въ действие.

Така, веднѣжъ, когато се кѣпѣхме въ банята и се намирахме за последно измиване подъ душоветъ, които, както всѣкога, ни обливаха съ неприятно студена вода, дежурниятъ подофицеръ започна внимателно да провѣрява, дали сме достатъчно добре измити.

— „Ще ви науча азъ, да се изтърквате добре, а не да размазвате нечистотиитъ“, чухме гнѣвния гласъ на дежурния подофицеръ, последванъ отъ силенъ плясъкъ на камшика и болезнениятъ викъ на едного отъ нашитъ другари. Като последица на това, ние мълкомъ се погледнахме съ моя другаръ и яростно започнахме да се изтъркваме единъ други.

Шестдесетъ младежа седяха върху своитъ висящи постели и съ игла и конецъ въ ржце, зашиваха на всѣка вешъ отъ своето облѣкло заглавнитъ букви на своитъ имена. Това бѣ необходимо, за да се избѣгне възможността за нежелателна смѣна на облѣклата.

— „Скътай облѣклото! Строй се за словестни занятия!“

Офицерътъ, който водеше сло-

вестнитъ занятия бѣше пълно въплощение на тогавашната моя представа за сжщността на морския офицеръ. Той говореше спокойно и смислено. Стройната негова фигура изразяваше увѣреностъ и достоинство, а добре пригладенитъ му коси, придаваха дори бащински видъ.

— „Вие трѣбва да разберете“ — започна той, — че единствено службата въ флота съставлява най-подходящото поприще за всички мже. Вие едва сега започвате тая служба и трѣбва да умѣете да използвате най-плодоносно всички възможности които тая служба, така щедро ви предлага. Тая морска школа, къмъ която вие имате рѣдкото щастие да принадлежите, е подготвила като добри и забележителни моряци, мнозина младежи като васъ, които сж имали силното желание да напреднатъ и се издигнатъ въ морското поприще. Азъ сжщо съмъ преминалъ обучението като младикъ въ тая школа, и съмъ успѣлъ, както виждате да се издигна и достигна тоя чинъ на морски офицеръ“.

„Вие трѣбва да бждете горди, че сте постѣпили на служба въ британския флотъ и ще проявите почитното съдействие при отбраната брѣговетъ на нашата обширна империя и нейнитъ необятни и многобройни презокеански владения. Ние, които се намираме на служба въ флота, грижливо тачимъ установенитъ отъ миналото блѣстящи исторически традиции и се гордѣемъ, че сме моряци на тоя флотъ, въ който сж служили нѣкога великитъ флотоводци, като Нелсонъ, Родней, Бити и др.

— Вие трѣбва да помните всѣкога, че основната сѣщност на вашата служба е, пълната преданост къмъ краля и родината, и безусловното подчинение къмъ вашитѣ началници, офицери.

За да получите успѣхъ въ вашето дѣло, вие преди всичко трѣбва да бъдете послушни и изпълнителни, а така сѣщо да проявите почитъ, разсѣдливост и умѣние за правилно мислене“.

* *

Бѣше денятъ, въ който получихме следуемто ни се възнаграждение за презъ седмицата

Петъ и азъ на свой редъ получихме по единъ шилингъ и шестъ пенса за изтеклата и по единъ шилингъ за следующата седмица. Азъ бѣхъ много доволенъ, за което състояние способстваше вѣроятно хубавиятъ день. Слѣнцето прѣскаше обилно своята свѣтлина.

— „Вамъ е добре, загрижено говори Петъ: следъ обѣдъ вие ще играете на футболъ, а пъкъ азъ не ще мога дори да седна, защото днесъ преди обѣдъ ще получа „подарѣче“ за гдето съмъ пушилъ цигари. Ето, тукъ ще получа горещото „подарѣче“—добави той—като махна съ ржка къмъ долната частъ на своето тѣло.

Презъ време на обѣда, мѣстото на Пета бѣше празно. Той бѣше отишелъ да получи своето „подарѣче“. Непосрѣдствено следъ завършването на обѣда Петъ се завърна и, пѣшкащъ отъ болки, помоли да му занеса обѣдътъ.

— „Принуденъ съмъ да обѣдвамъ правъ“, шеговито добави той.

Задавайки му множество въпроси, полюбопитствувахъ да узная, дали е любилъ при получаването на „подарѣчка“ и дали е чувствалъ болки.

— „Да викамъ?!“—презрително се изсмѣ Петъ. „Тѣне биха ме заставили да издамъ и най-малкия звукъ, ако и да бѣха мс били дори и цѣла седмица. Искате ли да видите?“

Двамата се отправихме въ омивалната, гдето Петъ смѣкна панталонитѣ си.

— „Господи!, извикахъ азъ, но тѣ сж Ви нашарили, сѣщо като кралското знаме!“

— „Следующиятъ пѣтъ могатъ да ме нашарятъ съ всички цвѣтове, но азъ не ще оставя пушенето, въпрѣки всички бичове въ свѣта, включително и коженитѣ!“

— „Не ще го напусните, мое момче?“—прокѣнтъ гласътъ на дежурния подофицеръ задъ низката стена, който съ твърди стѣпки застрашително приближи къмъ насъ.

— „Азъ мисля, че вие се мамите, млади момко“—добави той. „Въ

флота всички се научаватъ да вършатъ това, което службата повѣлява“.

* *

Въ двора се издигаше високъ учебенъ стожеръ съ принадлежащитѣ му напрѣчници, странични крепила, вжжени стълби и различни сигнални зърви и вжжа. Нѣкога тоя стожеръ е красялъ боенъ корабъ, обаче следъ дългата служба на кораба и изваждането на последния отъ строя, стожерътъ билъ снетъ на брѣга и сега служеше за обучение на младитѣ моряци въ катерене и пѣргавина.

Азъ неволно се загледахъ въ стѣкмяването на стожера и си представихъ, какъ въ миналото на него гордо и величествено били издигнати многобройни платна, добре издути отъ свежия морски вѣтъръ.

— „Ей, вие, млади момко, не мечтайте, а ме слушайте внимателно“, извика подофицера, като ме забеляза, че съ издигнатата нагоре глава, дълго се взирахъ въ върха на стожера.

— „Върху долната площадка на стожера могатъ да стоятъ само четирма човѣка“, продължи своитѣ разяснения подофицера, обаче въ горното наблюдателно гнѣздо има мѣсто само за единъ. Сега, пригответѣ се. Първата четворка да си изуе обувкитѣ и остане боса. Ще се покачите бързо къмъ върха на стожера и ще слезете по страничните вжжени стълби обратно на земята. Който остане последенъ, ще изпита моето убедително сѣрдство за приучване къмъ пѣргавина!“—и подофицерътъ извади отъ джеба си дебелиятъ коженъ бичъ.

— „Горе!“ последва отсѣчена заповѣдъ, и четири двойки боси нозе, зашляпкаха по пода и бързо се изкачаха по страничните вжжени стълби.

Единъ отъ състезателитѣ изостана назадъ. Подофицерътъ се спусна къмъ него и въ следниятъ мигъ бичътъ изплющя въ боситѣ му нозе.

Докато втората, третата и следващата групи се изкачваха последователно къмъ върха на стожера, отъ другата страна, младежитѣ вече се спущаха на земята. Подофицерътъ прибѣгна къмъ тѣхъ. Ето, първиятъ младикъ скочи на земята, бързо последванъ отъ втория, третия и четвъртия. На плещитѣ на четвъртия младикъ съ силно плющене се стовари кожения бичъ. Младежътъ изохка отъ болка.

Завършихъ успѣшно учебнитѣ занятия и година следъ постѣпването въ флота щѣхъ да бъда изпратенъ на корабитѣ. Възмѣжалъ и заякнахъ, азъ не бѣхъ вече оня слабъ младежъ, който за пръвъ пѣтъ бѣ облѣкълъ моряшката форма. Сега вече носѣхъ шапка на която съ златни букви бѣ написано името на ко-

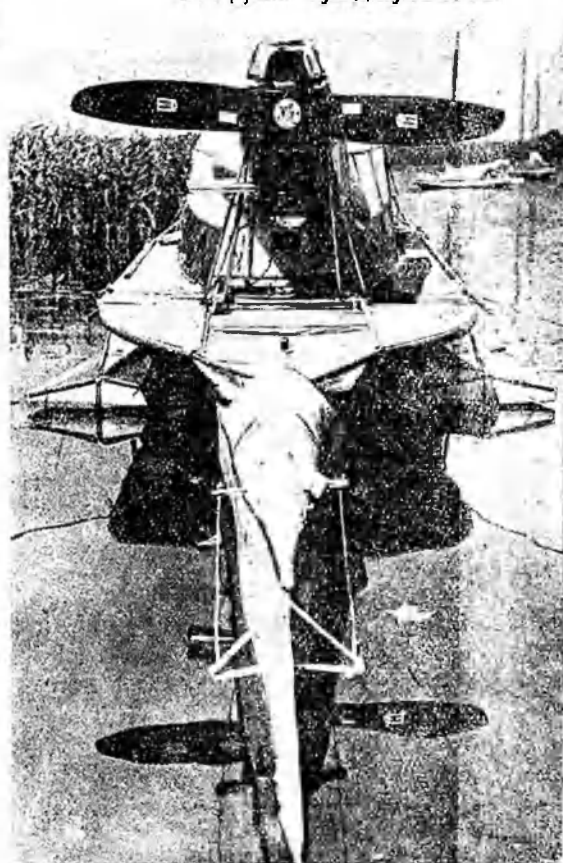
раба. Азъ бѣхъ увѣренъ, че службата ми по корабитѣ ще премине гладко и безъ особенни затруднения. Презъ време на досегашната ми служба не бѣхъ се провинявалъ въ голѣми простѣпки, и, съ изключение на нѣколкото удари съ коженъ бичъ отъ нашитѣ ржководители, не бѣхъ получавалъ въведения като изправително наказание бой, съ който немирниятъ Петъ често бѣ възнаграждаванъ.

Все пакъ той завърши първоначалното обучение съ най-низки бележки, обаче вземаше дейно участие въ всички боксови състезания, дори бѣ отреденъ за крайния двубой. Въ последното състезание Петъ не можа да вземе уяастие, защото бѣ заловенъ да пуши и наново получи двадесетъ удара съ бича.

Ние узнахме, че боятъ като наказателно сѣрдство съществувалъ и на корабитѣ. Наказаниятъ билъ отвежданъ при стражния офицеръ, а следъ това и при командира. Завързвали го за дървена стойка и прочитайки въ какво се е провинилъ, започвали изпълнението на наказанието. При това, неприятни били не болкитѣ отъ наказанието, а предварителната и официална подготовка къмъ последното.

Следъ нѣколко дни трѣбваше да напуснемъ сградата на морската школа и заминемъ по мѣстоназначението си, всѣки на опредѣления му корабъ.

(Отъ руски Куюджуклиевъ



Плъзгащата се лодка на германския инженеръ Пешкесъ. Видъ откъмъ кърмата.

ПЕТЪРЪ ПЕТРОВЪ

СКЛАДЪ НА ВЪЛНЕНИ ПЛАТОВЕ

Варна — ул. „Преславъ“, телефонъ: 27—97

Винаги най-голѣмъ изборъ отъ вълнени платове
за мъжко облѣкло.

Всички шивашки и шапкарски материали.

Изпълнение на държавни доставки.

НИКОЛА Д. ЛАБАКОВЪ — АКЦ. Д-ВО

ВАРНА — ТЕЛЕФОНЪ № 27—88

Магазинъ на дребна желѣзария,
разни технически артикули, инструменти,
трѣби и др.

ДИНАМИКА А. Д.

София, пощенска кутия № 190

За телеграми: Динамика, София

ул. „Московска“ 7

Телефонъ: 2—33—33

ТЕХНИЧЕСКО БЮРО И ПРЕДСТАВИТЕЛСТВО

Корабни и лодочни дизелови мотори. Пристанишни транспортни
уредби, инсталации и машини.

Мостови строежи отъ всѣкакъвъ видъ (извършени предприятия:
Аспаруховия мостъ въ Варна и ферибота въ Русе).

Котли, водни и парни турбини и парни машини.

Всички видове желѣзни конструкции.

Въздухоопрѣснителни инсталации и хладилни инсталации.