

МОРЕПЛАВАНИЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
НА БЛАГОСОСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЕ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

406. Варна—Градската библиотека.

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

ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЕТА И ОБЩОРА

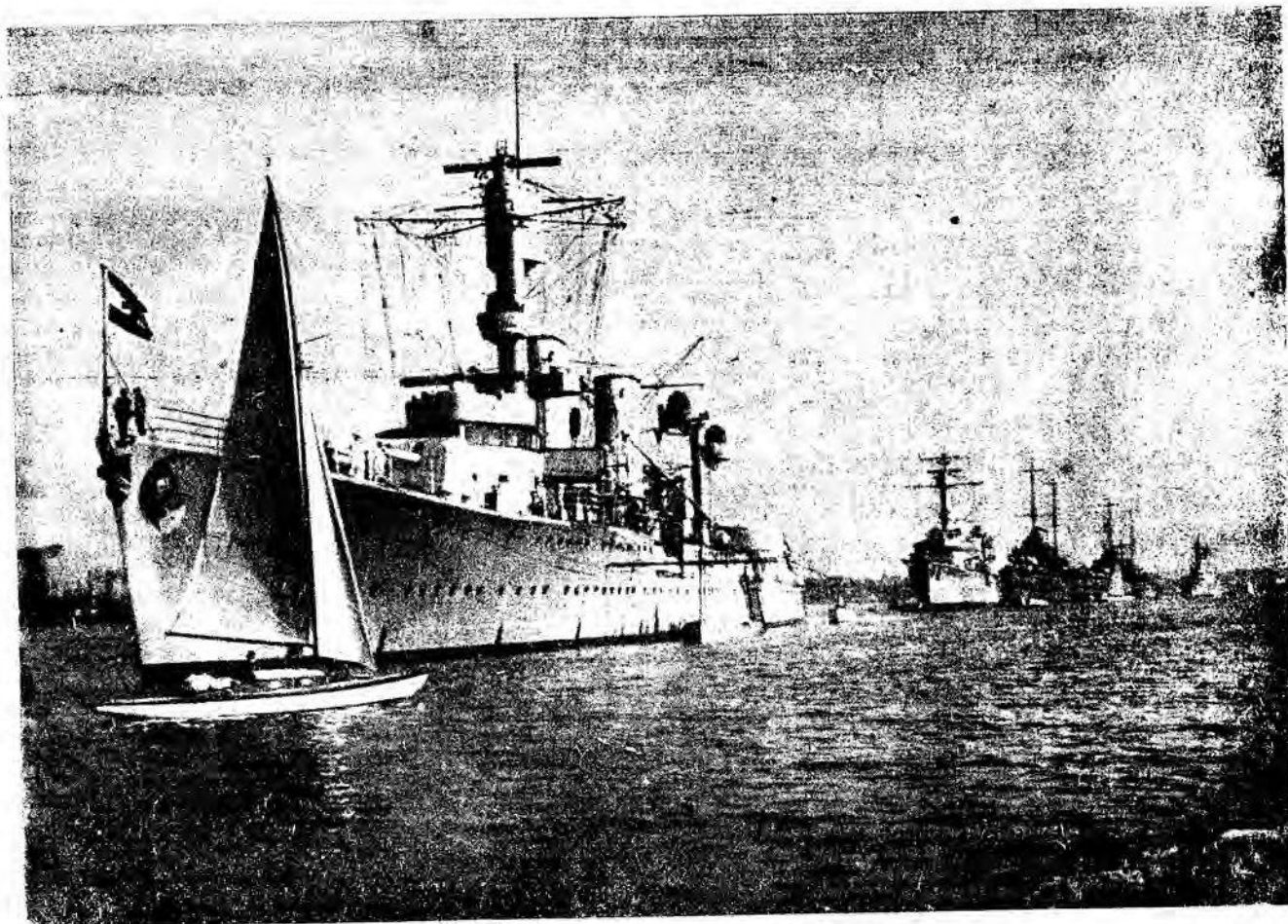
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година III.

Варна, 1 декември 1936 год.

Брой 54.

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



Новият нѣмски кръстосвачи въ Килското пристанище.

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 16 ноември 1912 год. към 16 часа, нашият наблюдателен пост на носъ Калиакра съобщава, че турският кръстосвач „Меджидие“ се насочил към Кюстенджа. Кръстосвачитъ „Хамидие“ и „Меджедие“ били най-опасни противници за нашитъ малки торпедоносци. Тъ имали скорост 22 мили и били въоръжени съ по 22 орждия разенъ калибъръ. Началникътъ на отряда решил да не изпуска случая и да се отърве отъ тяхъ. За това към 18 часа той потеглил съ цѣлия отрядъ къмъ Кюстенджа съ задача, къмъ полунощ да атакува „Меджидие“ въ Кюстендженския заливъ, гдето предполагалъ че кръстосвачътъ ще пренощува на котва, или пъкъ ако го срещне въ открито море съ транспортни кораби, да атакува него и транспортитъ.

За нещастие, къмъ 22 ч. северно отъ носъ Калиакра, отрядътъ среща силно вълнение придружено съ стихненъ северо-източенъ вѣтеръ. На 10 мили отъ Кюстенджа торпедоносцитъ „Шумни“ и „Храбри“ следствие вълнението претърпяватъ тежки повреди, и началникътъ на отряда се отказалъ отъ по-нататъшното действие.

Едва въ 8 часа на 17 ноември торпедоносцитъ успѣли да се прибератъ въ Варна. На торпедоносца „Дръзки“ вълнението отнесло една отъ гребнитъ лодки.

— На 20 ноември 1912 год. въ флота се получава донесение, че въ Кюстенджа се товарятъ търговскитъ кораби „Ак-денисъ“ и „Кара-денисъ“ съ коне и др. военна контрабанда предназначени за турскитъ войски при Чатаалджа.

Придружени охранявани отъ турски военни кораби, двата търговски кораба трѣбвало да излѣзатъ изъ пристанището въ полунощ и се отправятъ за Цариградъ.

На четиритъхъ наши торпедоносци „Летящи“, „Смѣли“, „Строги“ и „Дръзки“ се заповѣдва да излѣзатъ въ открито море и потопятъ транспортитъ.

Въ 22 часа и 30 мин., стрялътъ командванъ отъ капитанъ П. р. Добревъ излиза въ открито море и се насочва къмъ Калиакра.

— На 8/21 ноември въ 0 часа и 30 минути, на 60 километра отъ Варна, нашитъ малки торпедоносци откриватъ тъмния силуетъ на турския кръстосвачъ „Хамидие“.

Въ 0 часа 45 мин. се произвежда смѣла торпедна атака. Изстреляното отъ торпедоносца „Дръзки“ торпедо се взривава въ носовата частъ на „Хамидие“.

21 ноември 1912 год. е паметна дата за първата и славна българска победа на море.

— На 26 ноември 1916 год. Дунавската флотилия подучава и съкмява пленения румънски параходъ „Тереза“, преименованъ въ „Орѣхово“.

— На 26 ноември 1912 год. обученигъ отъ Дунавската флотилия 200 души моряци миньори, кърмичи и сигналисти, снабдени съ градни мини, миноподривни, сигнални и телефонни съоръжения и сръдства се отправили за Мряморно море за организиране наблюдението и охраната на морскитъ брѣгове въ завладѣнитъ нови земи.

Едно разрушително отдѣление и 10 души специалисти за прожекторитъ сж били отдѣлени отъ тая обслуга и предадени за действие при Одринъ.

Сжити сж взели живо участие при геройското шурмуване на крепостта, като нѣкои отъ тяхъ славно загинаха.

Постъпили статии

413. Вжглищенъ двигателъ.
414. Германскиятъ воененъ флотъ.
415. Неуспѣхътъ на подводната война
416. На „Дръзки“.
417. Торпедоносцитъ.
418. Моряшки гробъ.
419. Вечерникъ приморски платната надува.
420. Използването на торпеднитъ катери за стражна служба.
421. На „Кагулъ“.
422. Боевитъ преимущества на голѣмитъ скорости.
423. Програма за постройка на кораби за ромънския флотъ.
424. Новости въ корабостроението на р. Дунавъ.
425. Торпедна стрелба по площади.
426. Осигуряване тактическото използване на подводницитъ съ сръдствата на въздушнитъ сили.
427. Морско въздушно разузнаване.
428. Радиотелемеханика задъ граница.
429. Приложение на дециметровитъ вълни и намиране самолетитъ въ въздуха.
430. „Морски Сговоръ“ и „Морски Прегледъ“.

УДОБРЕНИ.

413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 430.

НА ПРЕЦЕНКА.

421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429.

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитъ постъпили дарения:

1. Отъ Морското училище гр. Сополъ, сумата . . . 1110 л.
 2. Д-во „Техникъ“ Кричимъ (Пещерско) сумата . . . 202 л.
 3. Симеонъ Лукановъ отъ Варна сумата . . . 20 л.
 4. Михаилъ Вителовъ адвокат отъ Г. Орѣховица, сумата . . . 20 л.
 5. Кирилъ Т. Комухаровъ отъ гр. Варна, сумата . . . 20 л.
 6. И. Ризовъ отъ гр. Русе, сумата . . . 20 л.
 7. Боянъ Димитровъ Атанасовъ отъ гара Видинъ, сумата . . . 20 л.
 8. Христо Андрѣевъ отъ Червенъ Брѣгъ, сумата . . . 20 л.
 9. Велико Желѣзковъ отъ Червенъ Брѣгъ, сумата . . . 20 л.
 10. Йото Петровски отъ с. Кнежа сумата . . . 20 л.
 11. Илия С. Кючуковъ отъ Ново село Видинско, сумата . . . 10 л.
 12. Иванъ Диковъ отъ Бѣла Слатина, сумата . . . 10 л.
 13. Никола Колевъ отъ Бѣла Слатина, сумата . . . 10 л.
 14. Никола Ралчевъ отъ Бѣла Слатина, сумата . . . 10 л.
 15. Коста П. Цвѣтковъ отъ гр. Варна, сумата . . . 10 л.
- (Следва)

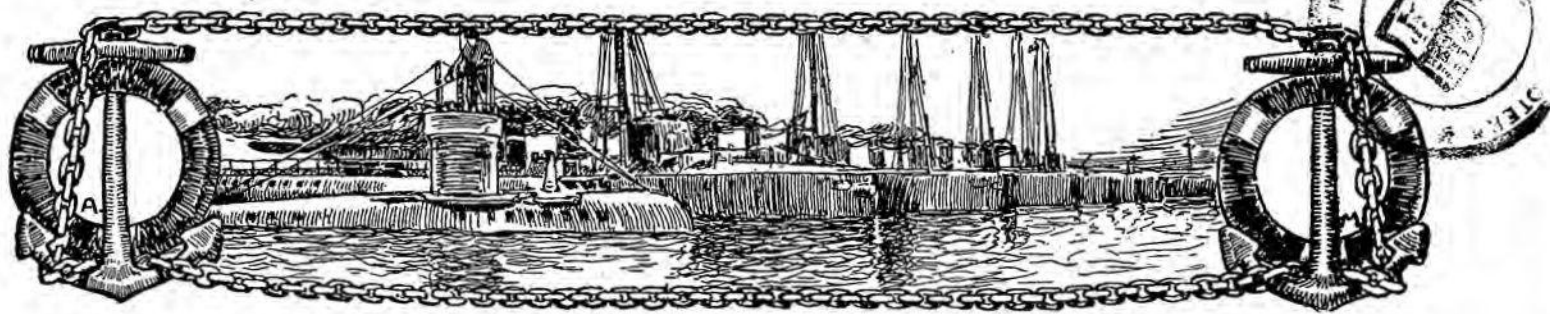
— Известява се на заинтересованитъ, че всички излѣзли до сега броеве на „Морски Прегледъ“ сж изчерпани. Редакцията съжалева, че не може да удовлетвори молбитъ имъ.

— Въ отговоръ на многобройнитъ запитвания, кжде да се изпращатъ волнитъ дарения за вестника и за улеснение на нашитъ четци отъ Варна, съобщаваме, че сумитъ за двуседмичника могатъ да се предаватъ и въ печатницата на Морската Полицейска Служба, находяща се на пазаръ и въ съседство на пожарната команда и срещу фабрика „Вулканъ“ — учебната работилница.

— Известяватъ се сътрудницитъ да съобщаватъ автора и източника на преводнитъ статии. Безъ тия данни статиитъ се считатъ нередовни и нѣма да бждатъ помѣствани въ вестника.

— Умоляватъ се абонатитъ, при промѣна адреситъ имъ, да известяватъ своевременно редакцията ни, като едновременно съобщатъ и абонаментния си номеръ.

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



АТАКАТА НА „ХАМИДИЕ“.

На 8/21 ноември 1912 год. презъ нощта, четири малки български торпедоносца, четири нищожни по обемъ „оръхови черупчици“ се хвърлиха всрѣдъ морската стихия въ люта брань срещу стократно превъзхождащъ противникъ, като съ своето велико дѣло — атаката на „Хамидие“, написаха свѣтла страница въ новата история на българското племе.

Въ тая неравна гигантска борба, въ която победи неудържимиятъ устремъ на гранитния, несъкрушимъ духъ на шепата моряци, се извърши първото бойно кръщение на малкия български воененъ флотъ.

Атаката на „Хамидие“ бѣ резултатъ отъ една повеля на главното командване, предизвикана отъ временното спиране победоносния маршъ на българската армия при Чаталджа.

Атаката на „Хамидие“ се наложи, когато се установи, че Турция, подхранвана съ орж-

жие, бойни припаси и хранителни продукти, по единствения свободенъ морски път Кюстенджа — Цариградъ е решила да води продължителна и упорита съпротива.

За прексжване тоя жизненъ път за превозъ на храни и др. материали и отнемане възможността на Турция за сношение съ своитѣ европейски приятели, върховното командване намѣри, че е необходимо да се срази отоманската военноморска мощъ и се унищожатъ множеството транспортни кораби.

Ето защо, нашиятъ малкъ, оставенъ въ своя зародишъ боеенъ флотъ, получи върховната повеля да прекъсне жизнената артерия за турската армия и осигури господството на морето — задача тежка и трудно изпълнима за шестѣхъ стотонни торпедоносца, които съставляваха бойната сила на българския флотъ.

Съ атаката на „Ха-

мидие“, тоя нищоженъ флотъ блѣскаво и достойно изпълни възложената му трудна задача, защото въ стоманенитѣ тѣла на торпедоносцитѣ се съхраняваше високиятъ, несломимъ борчески духъ на българското племе, еднакво мощенъ на суша и на море.

На 8/21 ноември 1912, съ атаката на „Хамидие“, Турция бѣ сразена и на море. Упорството и бѣ разколебано.

Историческата роля на нашия флотъ бѣ достойно изпълнена. На тая дата, той си извоюва правото да съществува и крепне като необходима опора на държавата и наложително срѣдство за отбрана нейнитѣ брѣгове и интереси на море.

Да се помни, че българинътъ може да бжде не само отличенъ сухоземенъ войникъ, но и смѣлъ до безумие морякъ, вържцетѣ на когото стоманенитѣ тѣла на малкитѣ корабчета се превръщатъ на гигантска и страшна стихия.

На „Дръзки“.

*Високо надъ нази трепкатъ звездитъ
И сочатъ ти ясно избрания пътъ.
Край тебе въ танецъ дивенъ играятъ вълнитъ
И гаятъ въ мрака стоманена грѣбъ.*

*Въ тъхния шепотъ се вслушвамъ унесенъ
Езикътъ вълшебенъ имъ зная добре,
Че съ тяхъ вече сродихъ се и съ сжщата пѣсенъ
Закърменъ съмъ ази всрѣдъ бурно море.*

*И тѣ ми разправятъ за нощъ една славна
И за твоя подвигъ що стори тогава,
Кога ти се хвърли самъ въ гибель явна
Срази „Хамидие“ — покри се съ слава. . . .*

*И заветътъ твой ми шепнаха вълнитъ
Българи да бждемъ истински до край.
Да мремъ, както мръха предъ нази дѣдитъ
За морето родно и родния край.*

Д. Роевъ—морско у-ще.

Нашиятъ празникъ.

Въ редицата свѣтли дати, записани отъ българското оржие по браннитъ поля, сияе съ блѣска на величавъ подвигъ, датата 21.XI. 1912 г.

На тая бележита дата се разпръсна легендата, че българинътъ се бои отъ морето, а младиятъ, въ началото на своето създаване воененъ флотъ доказва, че българскиятъ духъ е еднакво непобедимъ както въ устрема на ножа на суша, така и на море—въ презрението къмъ смъртта и въ готовността за саможертва.

Въ първитъ дни на войната съ вѣковния врагъ, цѣль народъ съ пѣсенъ на уста, се е хвърлилъ въ свещенна борба за освобождение на поробени братя. Въ упорити петъ дневни боеве по линията Бунаръ—Хисаръ—Люле Бургасъ, армията на противника е разгромена и обърната въ паническо бѣгство. Цѣль народъ ликува!..

На флота е възложена трудната

задача: на всѣка цена да прекъсне подвоза на храна и бойни припаси за турската армия, извършванъ отъ силно охранявани транспорти по морския пътъ Кюстенджа—Цариградъ.

Отрядътъ торпедоносци е всѣка нощъ въ походъ и търси среща съ врага. Тъмни сж нощитъ, бурно е Черното море, невѣрни сж подводнитъ скали, но нищо не спира отряда, който всѣка нощъ напуска пристанището и шари непрекъснато изъ морето.

На 7/21 срещу 8/21 ноември 1912 г. отрядътъ въ съставъ: „Летящи“, „Храбри“, „Строги“ и „Дръзки“, подъ командата на капитанъ II рангъ Димитъръ Добревъ, е въ открито море. Къмъ полунощъ челниятъ торпедоносецъ забелязва неприятелски корабъ и сигналива: „Торпедна атака!“ Единъ следъ другъ, като на учение, не обръщайки внимание на ураганиния артилерийски огънь, тор-

педоносцитъ изстрелватъ смъртоноснитъ торпеда. „Дръзки“, последенъ отъ върволицата, стреляйки почти въ упоръ, праща своя смъртоносенъ поздравъ въ огромното тулковище на „Хамидие“—взривъ и мощно, победно „ура“ отеква надъ морскитъ глбини..

Два дни следъ това „Хамидие“, най-големата бойна единица на турския флотъ, спасилъ се само поради тихото и безбурно море, навлиза въ Босфора, влаченъ на влѣкало.

Младиятъ български воененъ флотъ доказва по внушителенъ начинъ своето право на сжществуване за отбраната на роднитъ брѣгове.

Да работимъ за неговото издигане!

Ежегодно на 21 ноември морскитъ части, наследници на бившия боеенъ флотъ чествуватъ тържествено първата блѣскава българска победа на море.

Георги Маневъ.

Празникътъ на Морското училище.

Пожелавамъ отъ сърце все по-големо преуспѣване на нашето Морско Машинно Училище, което въ продължение на половинъвѣкъ е дало стотици добре подготвени техници — скромни и предани труженици въ полето на материалната култура и напредъка на България.
Борисъ III.

Двадесетъ и първи ноември 1912 година е денътъ, въ който нашитъ четири малки торпедоносци атакуваха голѣмия на времето, турски кръстосвачъ „Хамидие“, като по този начинъ прекъснаха снабдителната линия между Кюстенджа—Цариградъ, и съ това спомогнаха на нашитъ полкове да доунищожатъ изнемогащата турска армия, която се оттегляше къмъ Цариградъ.

Този денъ, избранъ справедливо за патроненъ празникъ на Морско-

то училище, е една отъ свѣтлитъ страници на това училище.

Но този денъ е не само празникъ за тия, които сега стоятъ на ученическата скамейка и носятъ красивата моряшка форма. Този денъ е празникъ и за всички възпитаници на училището, прѣснати по всички краища на отечеството ни, строители на голѣмата пирамида на родната техника.

Унесени въ ежедневиия трудъ, въ този денъ тѣ ще намѣрятъ минутата, въ която ще спратъ колелото на индустриална и стопанска България и съ притаенъ дѣхъ ще се послушатъ за да чуятъ звуцитъ на прощални фанфари, които съ подземенъ гласъ изпращатъ на покойницитъ другари—вѣчная паметъ. Въ този моментъ тѣ ще си спомнятъ за ония, които оросиха съ кръвта си бойнитъ поля или почиватъ нейде дълбоко на морското дѣно. Тѣ ще

имъ отдадатъ заслужена почитъ и после бавно, бавно ще задвижатъ наново машинитъ, ще зашумятъ фабрики, ще задимятъ комини, ще запъшкатъ тежки локомотиви, ще запорятъ синята нива безброй кораби, ще свѣтнатъ стотици градове, а ехото на последно прости ще изчезва бавно, като звуци на замираща арфа. Тогава наново ще забиятъ камбанитъ на ежедневната суета и веселие.

Живитъ възпитаници, съвременници и съучастници на тая бележита дата, ще се радватъ, че сж доживѣли да прибавятъ още една година къмъ това славно минало. Тѣхнитъ по-млади другари ще се въодушевятъ отъ героичнитъ подвизи на предшественицитъ си и ще чакатъ деня, въ който корабниятъ трицвѣтъ ще ги поведе къмъ още по-свѣтла победа за величието на родна България.
М. Пешевъ.

ОСВЕЩАВАНЕ ПОРТАЛА НА ПРИМОРЦИ.

На 15 ноември стана тържествено чествуване бойната прослава на приморци, съ осветяване паметника порталъ за загиналите бойци. Хубавият слънчевъ ден даде възможност на цѣлото гражданство и хиляди гости отъ съседните селища да присъствуватъ на тържеството. До 10 часа площадътъ предъ 8-а пех. дружина бѣше изпълненъ отъ войсковитѣ части на гарнизона, побърниците, организациитѣ и учащата се младежъ. Окрайнинитѣ на площада и всички улици около казармитѣ на дружината сж задръстени отъ 35—40,000 народъ. Въ 10 часа министерътъ на войната г. ген. Луковъ обходи и поздрави войсковитѣ части, организациитѣ и учащата се младежъ.

Около аналоя, който бѣше построенъ предъ самия порталъ, заеха мѣсто официалнитѣ лица. Присъствуваша министритѣ ген. Луковъ и Р. Василевъ, началници тѣ на гарнизони Варна и Шуменъ генералитѣ Поповъ и Марковъ, началникътъ на Морска и Рѣчна Полицейска Служба и Морски училища кап. I р. Сава Ивановъ, зап. генерали Кантарджиевъ, Габаревъ, Жечевъ, консулитѣ, шефоветѣ на учреждения и др.

Точно въ 10 и пол. часа се зададе по ул. „Войнишка“ съ автомобилъ Н. В. Царьтъ. Народътъ, който бѣше заелъ мѣстото по цѣлото протежение на улицата, непрекъснато акламираше Н. Величество.

Царскиятъ автомобилъ спрѣ предъ паметника-порталъ. Н. Величество, придруженъ отъ флигель-адютанта капитанъ I р. Вариклечковъ и отъ адютанта си полковникъ Жечевъ, слѣзе отъ автомобиля, посрещнатъ отъ воен. м-ръ генер. Луковъ и генералитѣ Поповъ и Марковъ.

Слѣдъ приемането рапорта на началникъ гарнизона, Н. В. Царьтъ обходи войсковитѣ части, бившитѣ бойци, ученицитѣ и гражданството и ги поздрави. Н. В. Царьтъ бѣ акламиранъ съ бурно и нестихващо „Ура!“

Въ 10 и пол. часа започна бого-

службата отъ митрополитъ Симеонъ, слѣдъ която началникътъ на гарнизона г. ген. Поповъ произнесе слово, въ което очерта безграничната храбростъ на приморци. Слѣдъ него говори командирътъ на 8-ма дружина г. подполковникъ Каровъ.

Н. В. Царьтъ зае мѣсто предъ портала и произнесе следната речъ:

Ваше Високо Преосвещенство, драги офицери, подофицери, войници и бойци отъ бившия приморски полкъ. Азъ дойдохъ съ особено чувство на възлание днесъ да взема участие въ това ваше историческо тържество.

Не само съ чувство на дългъ синовенъ къмъ покойния шефъ на 8-й приморски полкъ, но и съ чувство на войнишки дългъ къмъ паметта на мнозина отъ тия, на които имената сж написани на паметника, който току-що ще открия и съ паметта

за което тѣ сж жертвували своя животъ, не е забравено — войнишкиятъ дългъ, войнишката клетва, добродетелитѣ на българския войнъ — че тѣ витаятъ въ душитѣ на младитѣ приморци, че тѣ сж запазени въ сърцата на старитѣ и достойни бойци, които останаха живи отъ ония времена и които днесъ насажда въ градушето поколение ония добродетели, които сж сигуренъ залогъ за бждещото добруване на Родината.

Покланяйки се дълбоко предъ свѣтлата паметъ на великитѣ покойници, Азъ пожелавамъ, щото паметникътъ, който въ този моментъ Азъ откривамъ, да пребже въ вѣковетѣ и градушитѣ поколения, които минаватъ презъ този порталъ да минаватъ само носители на великитѣ добродетели на българския народъ, тия добродетели, които го запазиха презъ вѣковетѣ и които ще му помогнатъ съ благословията Божия да види по-честитѣ бжднини.

Ура!

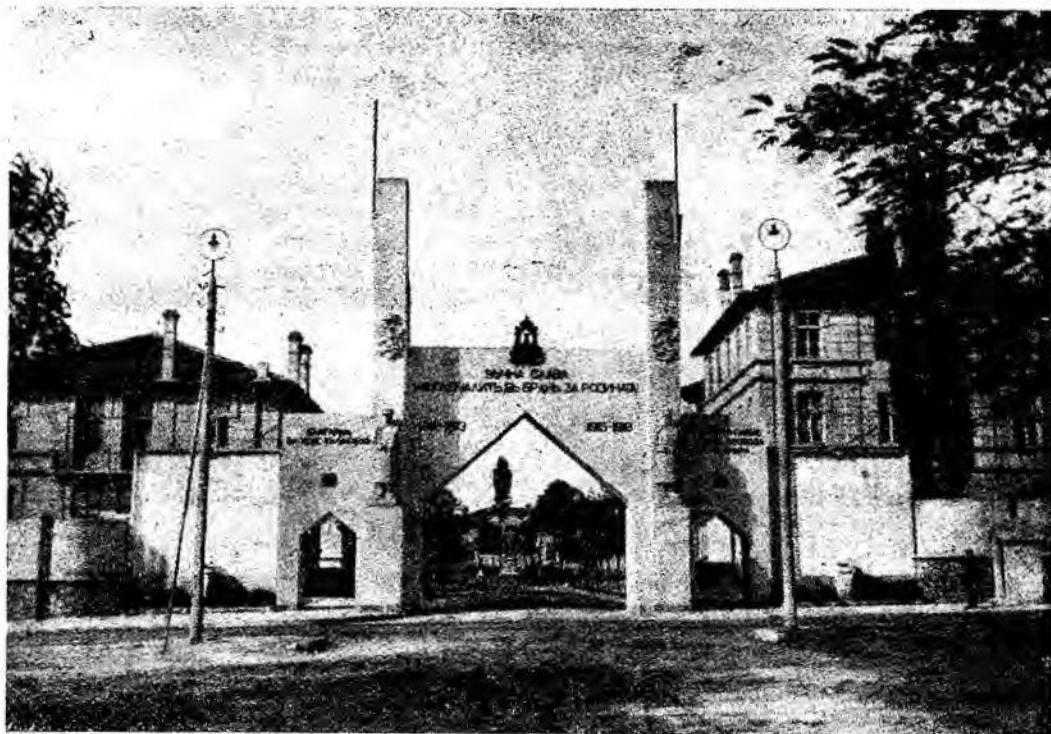
Речта на Н. Величество бѣ последвана отъ продължително „ура“.

Н. Величество и митрополитъ Симеонъ се отправиха за портала и откриха паметнитѣ плочи съ имената на 3 хиляди загинали приморци.

Слѣдъ поднасянето на

вънцитѣ, на брой повече отъ 100: отъ Н. В. Царя, армията, правителството, организациитѣ и др., се произведе парадъ. Н. Величество зае мѣсто на специалната естрада и предъ Него минаваха въ церемониаленъ маршъ запаснитѣ офицери и подофицери, бившитѣ бойци отъ 8 п. приморски полкъ, строени по роти въ бойнитѣ имъ състави, войсковитѣ части, организациитѣ, ученицитѣ и др.

Слѣдъ свършване на тържеството Негово Величество се сбогува съ официалнитѣ лица, качи се на автомобиля и замина всрѣдъ бурнитѣ овации на гражданството. Улицитѣ, презъ които минаваше Н. Величество, ехтѣха отъ акламациитѣ на народа, който го обсипваше съ цвѣта. А.



на които Ме свързватъ неразривни бойни връзки.

Ние днесъ чествуваме 50 годишнината отъ създаването на единъ отъ най-храбритѣ и най-достойнитѣ полкове отъ родната армия и Азъ изпитвамъ особена гордостъ, като мислено се пренасямъ назадъ презъ цѣлата новейша българска история и виждамъ този полкъ винаги съ достоинство и съ честъ да изпълнява своя войнишки дългъ.

Драги приморци, днесъ душитѣ на вашитѣ славни предшественици витаятъ надъ васъ.

Днесъ тѣ съ утѣха и гордостъ гледатъ на своитѣ деца и внуци, които стоятъ въ редоветѣ на полка, защото тѣ могатъ да бждатъ спокойни, че тѣхнитѣ завети, че това,



ВЕНЦ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ПОДВОДНИКЪ СРЕЩУ ПОДВОДНИКЪ.

През време на Свѣтовната война сѣ отбелязани 36 случаи на потопяване подводникъ отъ подводникъ.

Крѣгло около 100 подводника сѣ били ангажирани за борба противъ подводниците.

Този подводенъ двубой особено се е засилилъ въ втората половина на Свѣтовната война. Въ нейната организация най завидни успѣхи достигнали англичанитѣ.

Подводникитѣ типъ „С“ и „Д“ влизали въ състава на така наречената Дувърска противоподводна охрана, която пазила английскитѣ води отъ нѣмскитѣ подводни страшилища.

Подводникитѣ типъ „Е“ били употребени за сѣщата цѣль въ района около плаващия маякъ Гудвинъ, мѣстото, презъ кждѣто минавали нѣмскитѣ подводници, идващи отъ североизтокъ.

За унищожаване нѣмскитѣ подводници по Фландарското крайбрѣжие английскитѣ подводници заемали очаквателна позиция при плаващия маякъ Шоуенъ, по който се ориентирали нѣмскитѣ подводници при влизането и излизането отъ Зеебрюге. Въ този пунктъ,

обикновенно почивали и зареждали акумолаторитѣ си нѣмскитѣ подводници, които действували въ канала.

Английски подводници действували и около плаващия маякъ Тершеллингъ, по които обикновенно, минавайки близко до него, определяли мѣстото си, нѣмскитѣ подводници, завършвайки се отъ открито море въ базата Хелголандъ.

14. VII 1916 г. германският подводникъ „У 51“ при похода си отъ Хелголандъ къмъ рейда Яде, билъ атакуванъ и потопенъ отъ английския подводникъ „Н—5“ на 2 мили северно отъ плаващия маякъ—Яде.

Торпедото пуснато отъ 700 м. попаднало въ срѣдата на подводника.

„У 51“ плавалъ въ свои води—вътрѣ отъ основното минно заграждение—условие, което му позволило да се счита сравнително далечъ отъ всѣкаква опасностъ. Така, подводникътъ не билъ готовъ да посрѣщне и отбие каквото и да било внезапно нападение. Той спокойно плавалъ въ пълно надводно състояние, съ малка скоростъ и по правъ курсъ.

Атакуващиятъ подводникъ „Н—5“, подържащъ позиционна служба на

пѣтя къмъ германската база, дрѣзналъ да влѣзе вътрѣ въ прохода на миннитѣ заграждения и изглежда, че той предварително е разучилъ добре мѣстото, наблюдавайки нѣмскитѣ миночистачни кораби, провѣрвяещи плавателния пѣтъ презъ минното заграждение.

Подводникътъ не разчиталъ да срѣщне „У 51“, той обаче бързо оценилъ и използвалъ обстановка изгодна за себе си.

Условиата при които „Н—5“ произвелъ атаката били неблагоприятни. Въ своитѣ маневри той билъ стѣсненъ и смушаванъ отъ близкото минно заграждане и отъ нѣколкото стражни кораби, които сновѣли наоколо.

Завършилъ своята работа английскиятъ подводникъ незабелязанъ отъ никого, благополучно се измѣкналъ отъ миннитѣ заграждения въ откритото море и отдалечилъ.

Отъ „У 51“ се спасили само 4 човѣка. Тѣ излѣзли отъ дълбочина 20 метра и били прибрани отъ стражнитѣ кораби.

Л. Христовъ.

Атаката на руския подводникъ „Нерпа“ отъ германския „У 7“.

На 21 августъ 1916 год. рускиятъ подводникъ „Нерпа“ се насочилъ къмъ носъ Кара Бурунъ за заемане позиция предъ Босфора.

Духалъ слабъ североисточенъ вѣтръ. Брѣгътъ не се виждалъ. Хоризонтътъ билъ застланъ съ гъста мъгла.

Ето защо, командирътъ решилъ да се откаже временно отъ възложената му задача и да навлѣзе въ района на Варна, като съ това ще има и възможността да мине близо до появилитѣ се къмъ 8 ч. на североизпадъ отъ подводника, на разстояние около 2-3 мили, водни вихрушки, едно съвършено ново явление за обслугата.

Въ 8 часа и 15 минути подводникътъ легналъ на курсъ 330°.

Следъ малко откъмъ североизтокъ започнало да се прояснява. Последното обстоятелство изглежда, че е позволило на германския подводникъ „У 7“, да забележи подводника „Нерпа“, тъй като последния се е проектиралъ добре върху прояснилия се вече хоризонтъ.

Въ това време на палубата се намирили всички свободни отъ работа моряци, които съ видимо удоволствие наблюдавали воднитѣ вихрушки.

Изведнѣжъ се чулъ гласа на моряка—наблюдателъ:

„Дѣсно на траверсъ—морегледъ!“

Всички се обръщатъ въ указаното направление и забелязватъ морегледъ на подводникъ, а едновременно съ това и две свѣтли струи отъ торпедо, които бързо приближавали къмъ подводника „Нерпа“.

Бойна тревога!.. въ мигъ всички били по мѣстата си. Останалитѣ още на командантния мостъ могли ясно да видятъ, какъ едното торпедо се приближило плѣтно къмъ дѣсна бортъ на подводника, обаче подъ много тѣплъ жгълъ.

Смъртната опасностъ минала.

Какво станало? Защо не се взривало торпедото? Ето кое вѣлнувало въ момента обслугата на подводника „Нерпа“.

Малко слѣдъ това, обаче, всички се станало ясно... Близко до подводника изплавало торпедото. Сѣщото това торпедо, което преди малко така стремително лѣтѣло срещу „Нерпа“, сега безпомощно се клатушкало на повърхността и то безъ зарядно отдѣление.

Торпедото, срещайки се съ подводника подъ много тѣплъ жгълъ не

могло да закачи ударника си, вследствие на което и не произлѣзълъ взривъ. Ударътъ обаче, билъ толкова силенъ, че малкитѣ винчета, които прикрепватъ зарядното отдѣление къмъ останалата частъ на торпедото, се скъсали и зарядното отдѣление потънало.

Второто торпедо минало въ страни отъ подводника.

„Нерпа“ се потопилъ бърже подъ водата и въ течение на нѣколко часа се движилъ въ подводно състояние.

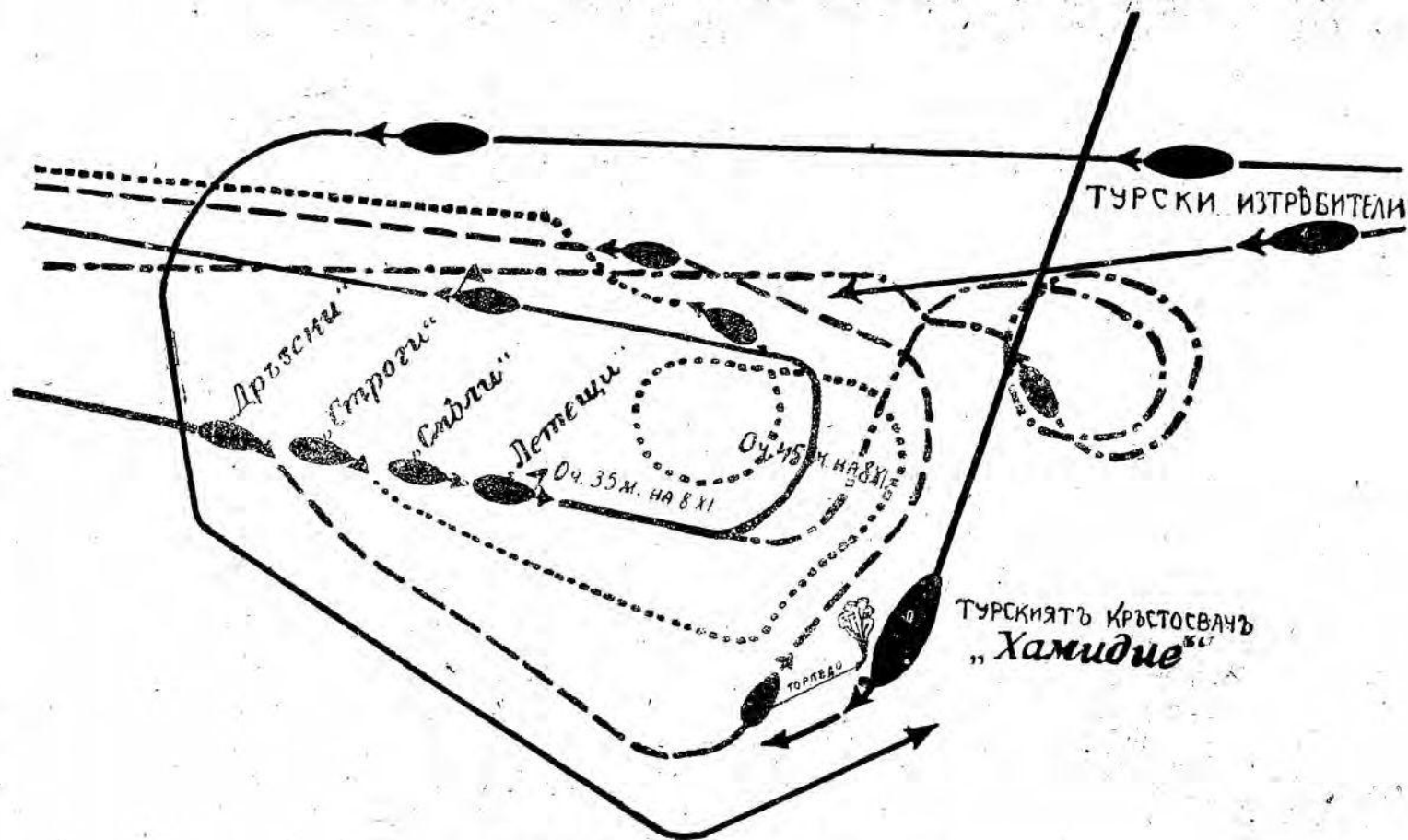
Къмъ 13 часа подводникътъ изплавалъ на повърхността. Командирътъ и помощникътъ му бързо излѣзли отъ бойната кула, огледали хоризонта и пакъ сѣщо тъй бързо се скрили въ кулата, тъй като забелязали нѣщо като морегледъ. Последвала заповѣдъ за потопяване на 18 метра. Подводникътъ се насочилъ на северъ и въ подводно състояние плавалъ до настъпване на нощта.

Въ 21 часа подводникътъ изплавалъ на повърхността.

Моряцитѣ излѣзли на палубата да дишатъ свежия морски въздухъ. Изтощенитѣ акумолатори бърже възстановявали енергията си.

Ц. Влѣчковъ.

Приложение към статията „Морският бой на 8/21 ноември 1912 год.“.



Атаката на „Хамидие“.

Морският бой на 8/21 ноември 1912 год.

През Балканската война Турция, която владеше проливите Босфора и Дарданелите, имаше пълна възможност да действа с бойните си кораби по българското черноморско крайбрежие и по бреговете на Гърция.

Въпреки това, обаче, на турския флот се възложи задачата да осигури комуникационната връзка с Западна Европа по море, тъй като сухоземният път между Турция и нейните приятели, по които турската армия се снабдяваше с оръжия и бойни припаси, бѣ прекъснатъ. По-голямата част от турските морски сили бѣха съсредоточени въ Черно-море, гдето получиха назначение да охраняват морския път Кюстенджа — Цариградъ, който бѣ най-късиятъ до главния източникъ на бойните припаси — Германия.

За прекъсване подвоза на оръжия и др. бойни припаси по единствения свободен морски път за Турция, малкият български черноморски флотъ, състоящ се от шест торпедоносца съ водоизмѣстване по 98 тона, въ началото на месецъ ноември, получи задачата да кръстосва нощно време по тоя комуникационенъ път, атакува и унищожи срещнатите превозни кораби.

На 7/21 ноември отъ разузнаването се получи известие, че въ Кюстенджа се намиратъ двата египетски кораба Акъ-денизъ и Кара-денизъ натоварени съ коне и бойни припаси, готови да отпътуватъ за Цариградъ.

Пътятъ на превозните кораби се осигуряваше отъ линейния корабъ „Хайрединъ Барбароса“, кръстосвача „Хамидие“ и четири изтрѣбитела.

Въпреки наличието на силния противникъ, храбрите български торпедоносци получиха заповѣдъ да излѣзатъ въ открито море и потопятъ превозните кораби.

Въ 22 ч. 35 мин. отрядътъ торпедоносци въ съставъ: „Летящи“ „Смѣли“ „Строги“ и „Дръзки“ въ пълно затъмнение излѣзе въ открито море и се насочи къмъ носъ Калиакра да търси врага.

Морето бѣ тихо, спокойно и небето покрито съ перести облаци; имаше слабо лунно освѣтление.

Предвожданъ отъ своя началникъ, капитанъ II р. Добревъ, смѣлиятъ отрядъ къмъ 23 часа 30 м. достигна паралела на „Златния пѣсъкъ“ (северно отъ Варна) и се насочи на изтокъ. Въ 0 часа 30 мин. на 8/21 ноември, намиращъ се на 60 километра източно отъ Варна и на приблизително 14 клм. южно отъ носъ Калиакра, челниятъ торпедоносецъ

забеляза напредъ и въ дѣсно тъм-на маса на воененъ корабъ.

Въ 0 часа 35 мин. се подаде установениятъ сигналъ: „виждамъ противника въ дѣсно“, а следъ това и заповѣдта „торпедна атака“.

Въ 0 ч. 45 мин. торпедоносецъ „Летящи“ дава торпеденъ изстрелъ отъ дѣсната си стена. Следъ изстре-



Капитанъ II р. Добревъ — началникъ на отряда торпедоносци, които на 8/21 ноември 1912 год. атакуваха турския кръстосвачъ „Хамидие“.

ла, надъ турския корабъ се извива ракета, на стожера му проблѣсва нѣкакъвъ сигналъ и той открива силенъ огънь съ всичките си оръдия.

Подиръ „Летящи“, подъ ураганния артилерийски огънь на врага изстрелватъ торпедата и останалите торпедоносци: „Смѣли“ отъ 300 м., „Строги“ отъ 150 м.



Мичманъ I р. Куповъ — командиръ на торпедоносецъ „Дръзки“, чийто торпедо се взрива въ „Хамидие“ и спечели първата българска победа на море.

Торпедоносецъ „Дръзки“, командванъ отъ мичманъ I р. Георги Куповъ приближава плътно до врага.

На разстояние 100 метра отъ него, торпедниятъ офицеръ мичманъ I р. Д. Минковъ дава торпеденъ изстрелъ.

На водната повърхностъ пжтътъ на торпедото се очертава съ ясно фосфорисцираща следа, насо-

чваща се въ предната дѣсна стена на турския кръстосвачъ.

Последва адски взривъ и до предния стожеръ на неприятелския корабъ се издига грамаденъ стълбъ вода.

Гръмовито „ура“, изтръгнато отъ юнашките гърди на обслугата отъ „Дръзки“, приветствува първата българска победа на море и поражението на турския кръстосвачъ „Хамидие“.

Отъ сътресенията на гранатите, взриваващи се около торпедоносецъ „Смѣли“, лампичките на предния компасъ угаснаха, следствие на което кърмчията, давайки въ тоя моментъ кърмилото на дѣсно, прескочи предпазителя жбецъ и цѣлиятъ кърмилень преводъ се заклиня съ кърмилото въ дѣсно на стена и торпедоносецътъ започва да описва непрекъснато кръгове на разстояние 1500 метра отъ неприятелския корабъ.

На „Хамидие“ се притекоха на помощъ два изтрѣбитела, съ които торпедоносците „Летящи“ и „Строги“ размѣниха изстрели.

По-вече отъ 20 минути „Смѣли“ се намираще подъ кръстосания огънь на „Хамидие“ и единъ отъ турските изтрѣбители.

При невъзможността да се отмѣсти повратника отъ крайното си положение, чрезъ удари съ брадва се строшиха страничните съединителни болтове, и кърмилото, макаръ и доста трудно започна да се управлява на ржце посрѣдствомъ вжжета.

Съ бавенъ ходъ „Смѣли“ се насочи къмъ Варна и на разсѣване се прибра въ пристанището. Останалите торпедоносци се събраха на предварително определеното сборно мѣсто и на 8/21 ноември заранъта се завърнаха въ своята база.

Отъ взрива на торпедото, „Хамидие“ претърпѣ тежка повреда: — въ дѣсната носова частъ се получи огромна пробойна съ размѣри четири на петъ метра, а предниятъ стожеръ бѣ пречупенъ. Отъ обслугата бѣха убити 10 души моряци. Предната частъ на кораба се изпълва съ вода и силно се накланя. Съ голѣми усилия, благодарение на спокойното море, „Хамидие“ бѣ довлѣченъ съ кърмата напредъ до Златния рогъ въ Цариградъ и изваденъ на докъ, гдето престоя два месеца.

Атаката на „Хамидие“ на 8/21 ноември 1912 год. бѣ смѣла и успешна. Тя застави турските бойни сили въ Черно-море да бждатъ по-предпазливи и да се държатъ далечъ отъ нашите брегове.

Куюджуклиевъ



Състояние и разположение на торпедните тръби по корабите.

а) Подводни тръби.

Днесъ съ подводни торпедни тръби сж снабдени само тежките кораби и подводниците. Старъ е спорътъ относително използването на торпедното оръжие отъ линейните кораби и тежките кръстосвачи. Много отъ познавачите на морската война поддържаха тезата, че последните ще трѣбва да си останатъ чисто артилерийски кораби. Въпреки това, както преди войната, така и следъ нея мнението, че използването на торпедото отъ линейните кораби е целесъобразно и полезно, наддѣля. Съ разрешението на този въпросъ, почти въ всички флоти изникна другъ споръ, засѣгащъ мѣстото на торпедните тръби върху голѣмите кораби. По него специалистите и познавачите на морското оръжие бѣха раздѣлени на два лагера. Едни отъ тѣхъ смѣтаха, че е опасно и рисковано да се снабдяватъ голѣмите кораби съ подводни тръби. Най-голѣмата опасностъ тѣ виждаха въ неизбежните голѣми торпедни пространства. Останалата частъ държеше за тѣзи тръби и намираще опасенията на първите твърде пресилени. Постройката на първия следъ войната тежъкъ корабъ, английския линейен кръстосвачъ „Hood“, който бѣше снабденъ съ две подводни тръби реши до нѣкъде спора. Презъ време на войната повечето отъ тежките кораби на всички флоти бѣха снабдени изключително съ подводни тръби. Следъ нея, обаче, се забелязва единъ стремежъ за увеличаване числото на надводните торпедни тръби.

Най-новите подводни тръби въ английския и американския флоти, сж патентъ на известната фирма „Armstrong Elswick“. Тѣ сж познати подъ името „тръби съ покривки“. Изстрелването на торпедото отъ тѣхъ става съ помощта на една подвижна вътрешна тръба. При изстрела, вътрешната тръба бива изтласквана заедно съ самото торпедо. Когато тя достигне до най-тѣсната частъ на външната, отваря се единъ клапанъ, който се намира на вътрешното дѣно на последната и сгъстениятъ въздухъ изтласква торпедото.

Както преди войната, така и следъ нея, торпедните тръби на подводниците запазиха своето подводно положение. Въ последно време, обаче, въ подводните кораби намѣри-

ха мѣсто и тѣ наречените палубни тръби. За пръвъ пътъ тѣ бѣха въведени въ Русия.

б) Надводни тръби.

Въ връзка съ калибъра на съвременните торпеда, днесъ сж въ употреба главно два типа надводни тръби: 45 и 53 см. Съ първите сж въоръжени малките и остарѣли торпедни кораби. Тѣ иматъ дължина отъ 5'5 м. и тежатъ 850 кгр. Съ втория типъ тръби сж снабдени всички по-голѣми кораби, кръстосвачите, изстрѣбителите и новите торпедоносци. Дължината имъ достига до 8 м., а теглото 1600 кгр.

Предвоенните надводни тръби имаха единъ много голѣмъ недостатъкъ. При тѣхъ поставянето и измѣняването на данните за стрелбата на зареденото въ тръбата торпедо бѣше невъзможно, понеже бѣха съвсемъ закрити. Днесъ това неудобство е отстранено. На горната частъ на всѣка тръба се намиратъ специални отвори, презъ които могатъ да бждатъ допълнително поставени, както дълбочината на потъването, скоростта на торпедото, така сжио и жгълътъ на отклонението при жгловата стрелба. Тия усъвършенствувания иматъ голѣмо техническо и тактическо значение. Благодарение на тѣхъ днесъ, при използването на торпедното оръжие ние можемъ да се справимъ бързо при всѣко новосъздадено тактическо положение и обстановка.

Съвременните надводни тръби сж поставени въ групи по две, три и четири. Това се налага отъ нуждата да се получи масиране на торпедната стрелба и да се спести мѣсто. Въ всѣка група тръбите сж наредени обикновено въ една хоризонтална плоскостъ една до друга. Въ групите отъ по три тръби се поставятъ две отдолу и една отгоре, при което се получава повишение центъра на тежестта на групата.

Увеличеното тегло на съвременното торпедо увеличи значително и теглото на торпедните тръби. Тѣхното групиране допринесе още повече за това увеличение. До като по рано една 45 см. тръба тежеше само 850 кгр., днесъ една група отъ две 53 см. — тежи 5 тона, а една четиритръбна 15 тона.

За да се осигури едно бързо насочване, тръбните групи подобно на артилерийските, се поставятъ върху особени въртящи се лафети. Последните се привеждатъ въ дви-

жение или съ ржчна сила, или посредствомъ механизирани двигатели. Първиятъ типъ се среща на малките торпедни кораби. Цѣлата тръбна група може да се върти само отъ двама души, които се намиратъ върху нея и се движатъ заедно съ нея. Жгловата скоростъ на ржчното въртене достига до 2'5° въ секунда. Движение на тръбните групи съ механическа енергия притежаватъ по-голѣмите единици: изстрѣбителите, кръстосвачите и линейните кораби. За двигателъ служи обикновено електромоторътъ, който е така устроенъ, че когато групата достигне съответната предѣлна точка (началото на мъртвото пространство) той се изключва автоматически. Днесъ въ Германия се правятъ опити да се замѣни електрическиятъ двигателъ съ така наречения масленъ моторъ, понеже последниятъ дава много по-гладко и плавно движение. Групите снабдени съ механически двигателъ не сж лишени и отъ ржчния. Последниятъ служи, като запасенъ.

И следъ войната изстрелването на торпедата продължава да става съ барутъ или съ сгъстенъ въздухъ. За изстрелването на едно 53 см. торпедо, се употребява 1100 грама барутъ, който дава на торпедото една скоростъ отъ 14—17 метра въ секунда.

Възпламеняването на заряда става или ржчно, или по електрически пътъ. Изстрелването на торпедото посредствомъ сгъстенъ въздухъ, става сжио електрически.

Едно отъ важните усъвършенствувания на торпедните тръби следъ войната, сж редицата предпазителни приспособления при даване на торпедния изстрелъ.

Разположението на торпедните групи върху корабната палуба е за различните кораби различно. За малките торпедни единици, чиято палуба не е много широка, тѣ сж поставени по диаметралната плоскостъ на кораба.

Поставянето на тръбните групи по диаметралната плоскостъ има голѣмото преимущество, че позволява използване на групата отъ дветѣ корабни стени. То е, обаче, допустимо само до една точно определена ширина на кораба. Страничното разположение на тръбните групи има приложение върху корабите съ широка палуба.

Д-ръ Г. Пецовъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

УСИЛВАНЕ НА БРИТАНСКИТЪ МОРСКИ БАЗИ.

Напредъкът на въздухоплаването, на подводното дѣло и особено стеклитѣ се обстоятелства презъ последнитѣ месеци, подчертаха очевидно голѣмата уязвимостъ на известни английски морски бази.

Въ отзвукъ на създаването се положение, английската преса помѣства многобройни статии съдържащи информации относно мѣрките взети за защитата на жизненитѣ пунктове на британската морска мощъ и свободата на нейнитѣ съобщения.

За отбелязване е, че „бюджетътъ за допълнителни разходи“ изброява нѣколко отъ проектите, които адмиралтейството поставя неотложно за разрешение.

„Таймсъ“, относно базата Сингапуръ съобщава следното: голѣми усъвършенствания сж направени за отбраната на Сингапуръ: построено е летище снабдено съ всички модерни съоръжения; привършена е постройката на голѣмия сухъ докъ, дълъгъ 305 и широкъ 40 метра; доведениятъ отъ метрополията плаващъ докъ е вече отъ три години на служба, както сж въ действие и други спомагателни приспособления.

За слаба страна на Сингапуръ се счита близкото пресѣхване на петролнитѣ кладенци, които, както се говори, ще бждатъ изчерпани въ продължение на 10 години. Тѣзи петролни залежи сж главниятъ снабдителенъ източникъ за британскитѣ военни кораби въ Далечния Изтокъ. Съ тѣхното изчерпване британскитѣ флотъ ще бжде принуденъ да се снабдява съ гориво отъ холандска Индия. Въ Сингапуръ сж складирани голѣми количества отъ петролъ, за който е необходимо да се построятъ подземни резервуари. По настоящемъ се правятъ усиленни проучавания за откриването на нови петролни залежи.

Много се писа презъ последнитѣ месеци относно сждбата на Малта и нейната уязвимостъ отъ въздушни атаки. Твърди се обаче, че презъ настоящата есенъ противовъздушната отбрана на острова била значително засилена. Така сжщо се укрепява и островъ Кипъръ, който се счита като твърде удобно убѣжище за подводници.

Кайфа, сжщо ще бжде съоръжена за упоренъ пунктъ въ източно Сръдиземно море.

Като следствие отъ завладяването

на Етиопия отъ Италия и застрашаване британския пѣтъ за Индия презъ Суецкия каналъ, стариятъ вѣтроходенъ пѣтъ покрай южния край на Африка ще придобие ново военно значение. Капшатъ ще бжде стѣкменъ и съоръженъ като мощна морска база въ южното полушарие.

Въ Англия се повдигна въпроса за реорганизацията на арсенала въ Розайтъ, която база, следъ като е била изоставена въ продължение на десетъ години, ще бжде наскоро използвана и пригодена като центъръ за морски занятия.

Въ последнитѣ месеци се говори за постройката на Суецки каналъ № 2, който ще бжде прокопанъ между Газа и Акоба, на около 200 километра източно отъ Суецкия каналъ. Новиятъ каналъ, който ще минава презъ територии подъ британски мандатъ би осигурилъ свободата на пѣтя за Индия. Обаче, цената на тази постройка, съгласно изчисленията ще възлиза на 36 милиарда франка, поради която грамадна сума, англичанитѣ ще се откажатъ отъ тоя проектъ. Ясно е, че заобикалянето на Африка ще бжде възприето, като най-сигуренъ пѣтъ къмъ Индия. Ето смисѣла на проектиранитѣ разширения и подобрения на базата Капшатъ.

Б. Роговъ.

ОБИКОЛКА НА ТУРСКИЯ ФЛОТЪ ДО МАЛТА И ГЪРЦИЯ.

Отъ 15 ноември една турска ескадра е предприела голѣма обиколка изъ Сръдиземно-море. За пръвъ пѣтъ отъ Свѣтовната война насамъ турскиятъ флотъ ще направи редици посещения на чужди флоти въ Сръдиземно море. Най-първо той ще върне визитата на английския флотъ, като посети Малта.

Турската ескадра, подъ командата на адмиралъ Шюкрю, се състои отъ линейния кръстосвачъ „Явузъ“, четири изтрѣбители и четири подводника.

Предвижда се посещението на Фалеро, където се намира стоянката на грѣцкия флотъ.

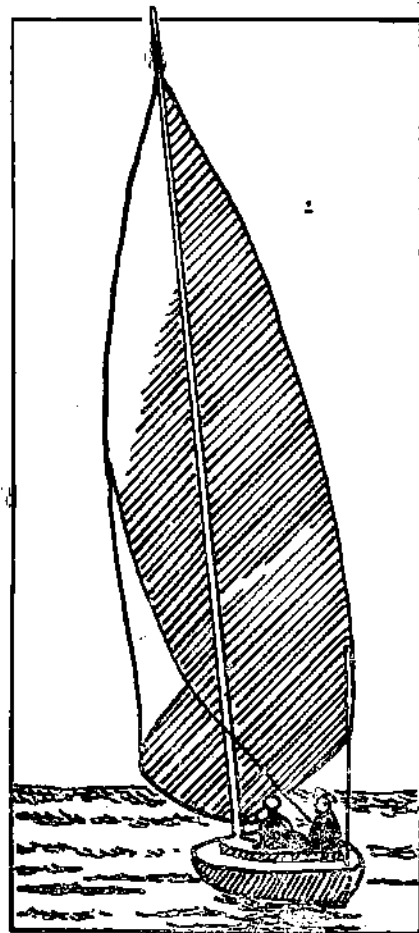
Следъ това ще се посети Солунъ, където морскитѣ офицери и кагети ще иматъ възможностъ да видятъ кжщата, въ която се е родилъ и отрасълъ президентътъ на турската република Кемалъ Ататюркъ.

Съ корабитѣ пжтуватъ и голѣма група морски кагети—бждещи морски офицери.

ЛОДКА СЪ НАВИВАЩИ СЕ ВѢТРИЛА.

Въ последно време единъ шведски инженеръ предложилъ извънредно остроуменъ способъ за сгъване платната на лодка съ вѣтрилно стѣкмяване, който се заключава въ това, че вмѣсто да се спускатъ, вѣтрилата се навиватъ около стожера, подобно на трансперантитѣ на прозорцитѣ.

За сгъване на вѣтрилата нужно е само завъртането на стожера около своята ось, за която подъ него се намира особено приспособление, което се привежда въ движение посредствомъ опъването на тегличитѣ (въжженца).



Лодка съ навиващи се вѣтрила.

Видътъ на подобно вѣтрило е показано на чертежа. За развиването на вѣтрилото достатъчно е стожерътъ да се завърти по осьта си въ обратенъ направление.

При описаната система вѣтрила, лодката може да се управлява само отъ единъ човѣкъ.

Съобщава Дервишевъ

ТЕГЛОТО НА ЖИВАТА И МЪРТВА РИБА.

Разказватъ, че нѣкога една академия опредѣлила премия за онзи, който би успѣлъ да открие причинитѣ, поради които мъртвата риба тежи повече отъ живата. Естествено, за едно изследване, което предполага познаването на най-скрититѣ тайни на природата, премията не била малка и числото на конкурентитѣ било извънредно голѣмо. Съ дълги разсѣждения, движими отъ смѣтни принципи, конкурентитѣ идвали до дълги, логически заключения, доказващи очевидно причинитѣ на това явление.

Така напримѣръ, едни се обособяватъ на душата или на жизненитѣ духове, които олекчаватъ материята; подобно на надутъ мехуръ въ тѣло, потопено въ водата; други предполагатъ, че при движението и триенето въ околната срѣда се създава нѣкаква подигателна сила; изобщо всѣки по своему и споредъ собственитѣ си философски сѣждения доказва напълно явлението. Само единъ отъ конкурентитѣ, който на пръвъ погледъ изглеждалъ простъ и недовѣрчивъ, преди да направи своето заключение, досѣща се и поставя на везнитѣ една жива риба и я претегля, следъ което я умъртвява и наново претегля и намира, твърде естествено, че мъртвата и жива риба тежатъ еднакво.

Главната целъ на академията изглежда да е била да провѣри колко отъ конкурентитѣ, преди започване на своитѣ доказателства, ще се сетятъ да провѣрятъ теглото на мъртвата и жива риби. Ст. Ц.

ЖИВОТЪТЪ ПОДЪ МОРСКИТѢ ВОДИ.

Английскитѣ океанографъ Д-ръ Уйлиямъ Бибе, който изучава морскитѣ дълбочини, преди известно време, съ специално построенъ за целта подводникъ е слѣзълъ на дълбочина 750 метра подъ морското равнище, на каквато дълбочина никой преди него не е слизалъ.

Едно такова слушане къмъ морскитѣ дълбочини се счита за твърде смѣло, защото налѣгането на водата върху подводника е много голѣмо и може да я смаже.

Подводникътъ на Д-ръ Уйлиямъ Бибе е така устроенъ, щото да издържа на водното налѣгане.

Въ последно време Д-ръ Бибе, заедно съ своя асистентъ Бертонъ и други още океанографи, фотографъ и стенографъ направили интересни изследвания около Бермудскитѣ острови. Тѣ се спуслили на дълбочина 1050 метра, като чрезъ стенографа непрестанно записвали всичко, което забелязвали въ време

на движението къмъ морското дѣно, а фотографътъ направилъ редица снимки, които илюстрирали живота и вида на чудния подводенъ свѣтъ.

Между другото въ своя докладъ, Д-ръ Бибе съобщава следното: на дълбочина двеста метра подъ морската повърхностъ настѣпило дълбокъ мракъ, но най-тъмно станало при 600 метра. Когато подводникътъ достигналъ на дълбочина 750 метра, около него били забелязани силни и продълговати подводни свѣтлинни. Установило се, че това сѣ били свѣтящи риби, които плавали край подводника. Освенъ рибитѣ, около последния и на морското дѣно, експедицията констатирали много други рѣдки и чудни морски животни.

На дълбочина 750 метра налѣгането на водата върху подводника било 5,000, а на 1,050 метра — 7,000 тона.

Въ сѣщия докладъ учениятъ океанологъ съобщава, че подготвя нова подводна експедиция, при която ще слезе на още по-голѣма дълбочина.

Т. Вѣлковъ.

БЮДЖЕТЪТЪ НА ЯПОНСКИЯ ФЛОТЪ.

За финансовата 1936/37 година бюджетътъ на японския флотъ възлиза на 550 милиона иени, (1 иена = 70 лв.) или 38½ милиарда лв., обаче предвиденитѣ кредити се указали недостатъчни за окончателното изпълнение предназначаната строителна програма. Управлението на флота е поискало гласуването на допълнителенъ бюджетъ за текущата година около 134 милиона иени, отъ които 54 милиона сѣ предназначени за постройка и поправка на корабитѣ, а 21 милиона за снабдяване арсеналитѣ съ инструменти и материали. Седемъ милиона сѣ предвидени за уредбата на нови морски летищни бази и 2½ милиона за противовъздушна отбрана.

Споредъ японския в. „Нити-Нити“, морскиятъ бюджетъ заедно съ предвиденитѣ разходи по обучението на личния съставъ и предполагаемитѣ морски маневри презъ 1937 година ще достигне 700 милиона иени (49 милиарда лева).

Голѣми кредити ще бждатъ предвидени за замѣняване на нѣкои отъ сегашнитѣ кораби и за използване и модернизиране въздушнитѣ войски.

ЗНАЧЕНИЕТО НА ПАНАМСКИЯ КАНАЛЪ.

Япония съ цѣлата система окръжаващи я острови представлява мощно укрепена морска база, която не само командва надъ западния басейнъ на Тихия океанъ и заплашва всички океански владения на Англия и Съединенитѣ Щати, но

крие настѣпателна тенденция къмъ Панамския каналъ — като къмъ източникъ на стопански и политически сътресения. Отъ гледна точка на японцитѣ, прокопаването на Панамския каналъ се отрази твърде зле за стопанския имъ животъ, защото каналътъ, който съкрати свѣтовния пътъ около земното кълбо, даде възможностъ на Съединенитѣ щати да наводнятъ съ разни стоки пазаритѣ по брѣговетѣ на Великия океанъ и неговитѣ острови, което предизвика истински превратъ въ сношенията съ азиатскитѣ, австралийски и другитѣ тихоокеански крайбрѣжия. Като съкрати съ цѣли хиляди километри разстоянието отъ Ню-Йоркъ до най-важнитѣ търговски срѣдища, каналътъ решително наруши въ полза на Америка установилото се въ тая областъ търговско равновесие. Ако по рано за пренасянето на известна стока отъ Лондонъ (Англия) презъ Суецъ, е трѣбвало да измине 18,000 мили до Шанхай, 11,000 до Йокохама и 13,000 мили до Сидней, сѣщата стока за отбелязанитѣ срѣдища, отправена презъ Панамския каналъ ще измине съответно: 10,400, 9,300, и 9,800 мили. Разликата е извънредно голѣма. Естествено, че стоката, която изминава втория пътъ се оказва извънъ всѣка конкуренция. Лозунгътъ за господство на Съединенитѣ щати въ Тихия океанъ стана действителностъ. Фактътъ, че първитѣ десетъ години следъ прокопаването му, Панамскиятъ каналъ изпревари Суецкия каналъ по стокообмѣнъ, ясно показва, че тихоокеанската търговия преминава въ ржцетѣ на Съединенитѣ щати, а Ню-Йоркъ се превръща въ главно тихоокеанско пристанище.

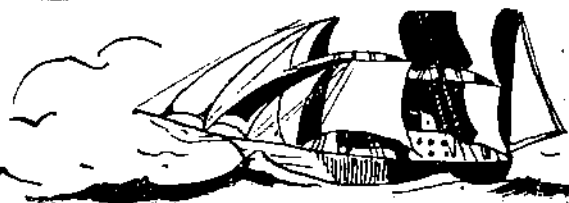
Япония е най-застрашена въ този случай и тя започва да реагира.

Известни срѣди между японскитѣ висши правителствени и опозиционни кръгове сѣ искали най-напредъ да се неутрализира Панамскиятъ каналъ, което американцитѣ тържествено обещаха на времето. Напоследъкъ обаче сѣщитѣ тѣзи японски среди заплащватъ да унищожатъ канала. Това заплашване не на шега изплашило американцитѣ. Затова и тѣ реагиратъ: въ 1934 год. извършиха първата демонстрация съ мианаването на частъ отъ флотата имъ презъ Панамския каналъ, миналата година тази демонстрация се засили: цѣлата американска флота премина отъ Атлантическия въ Тихия океанъ, тази година тя се закрепи въ него.

Чрезъ Панамския каналъ Съединенитѣ щати можаха да станатъ най-мощната държава въ Тихия океанъ.

Като нѣкакъвъ магьосникъ Панамскиятъ каналъ превърна страната на янкитѣ, която по своитѣ географски условия е предимно атлантическа, въ тихоокеанска държава. Л.

СКА-ЛИТЕРАТУРА



Моряцитъ и Родината.

(Разказъ на старъ морякъ)

...звонътъ зората на нашето
...море, наплаване, начело на
...корабна услуга бѣха чуж-
...и, изключително далма-
...не. Българскиятъ моряци, не-
...важно посмѣшище на тия
...ни чужденци, които ни на-
...ловари чобани, земни плъ-
...рапливи и съ други още

...и голѣмо права, тѣ безоглед-
...а, като къмъ ду-
...и, който ни държеха,
...и материални притѣсне-
...изки заплати при
...десетчасовъ рабо-

...а, азъ чувствавахъ
...дългъ не само про-
...и националенъ. И
...ето засѣгнато мла-
...дтискахъ съзнател-
...ли трагедията на
...та се морска Бъл-
...дѣлена и отъ единъ
...нъ?

...спрѣчване съ на-
...никъ, азъ бѣхъ под-
...тание—и преживѣ-
...ще забравя никога.
...и нервното изто-
...родѣлжително пла-
...рабъ „Варна“ отъ
...лександрия — бѣхъ
...тна завинаги бъл-
...и да се настаня на
...ски или другъ ко-
...дѣтъ несравнено по-
...следъ като бѣхъ
...нтическия океанъ,
...та възможност да
...кия: едно около-
...а което мечтаятъ
...сушата, но и мо-

...ние, на борда на
...къвъ посрѣдникъ,
...ше услугитъ — да
...общо, като улесни
...е отъ насъ: било
...и, да ни достави
...да ни постави въ
...чреждения въ гра-

да. Казахъ му моето желание, едва-
ли не, само да се облекча отъ на-
кипѣлия гнѣвъ. Бѣхъ далечъ отъ ми-
сълта за нѣкаква щастлива развръз-
ка въ моя полза.

Още на следния день, работѣщъ
при машината въ качеството на вторъ
механикъ, бѣхъ извиканъ съ работ-
на дреха отъ гърлестия, недотамъ
учтивъ гласъ на команданта, който
ми посочи двама английски морски
търговски офицери.

Това бѣха първиятъ помощникъ ка-
питанъ и главниятъ механикъ на пуст-
налия котва въ александрийското
пристанище английски корабъ „Кали-
форния“. Нуждаели се отъ втори ме-
ханикъ, поради внезапното тежко за-
болѣване на своя. Идвали да ме ви-
дятъ, да уговорятъ условията и да
взематъ съгласието ми, следъ като
посрѣдникътъ имъ съобщилъ моето
желание.

Предложиха ми условия — бихъ
казалъ невѣроятно приказни за раз-
биранията на нашата бедна действи-
телностъ — и очакваха, както могатъ
да очакватъ истински англичани: кра-
тъкъ, студентъ отговоръ. Дѣлови хора,
тѣдаже направиха намекъ за пристѣп-
ване къмъ подписване на договоръ.
Никога не бихъ предположилъ, че
моето така смѣло и рѣзко взето ре-
шение ще ме тласне въ тежката бор-
ба, която се разразяваше въ гърди-
тъ ми: борба преди сѣдобносно ре-
шение, болезнена мъка на трагиченъ
образъ...

Обглеждамъ морето, за да се
разведрия — и да взема по-трѣзво ре-
шение — сѣщото море, чиито вълни
за първи пѣтъ видѣхъ да огласятъ
милиа брѣгъ на моята родина съ пѣ-
сенъта, която на вѣки залюбихъ —
разглеждамъ кораба, въ който бѣхъ
служилъ вече цѣли три години —
първитъ години на моето моряческо
подвизаване: така скѣпъ ми се пред-
ставяше всѣки кѣтъ отъ палубата, тол-
кова святостъ излъчваше тази черна
желѣзна маса, напомняща родния чер-
ноземъ — всѣщностъ, отломка и съ-

ставна частъ отъ този черноземъ.

Раздѣлата съ „Варна“ не означа-
ваше ли раздѣла съ България?

Така погледътъ ми плѣзгащъ се
отъ предметъ на предметъ — той се
спрѣ, той буквално се прикова на
знамето: корабната светиня, трицвѣт-
ното знаме на моето отечество, кое-
то сега се развѣваше отъ тихия вѣ-
търъ. Рой мисли нахлуха въ главата
ми. Всеопожаряващи искри сякашъ
пламнаха въ кръвта ми... Братски
доброжелателни, а въ сѣщото вре-
ме сѣдисти обвиняващи, очитъ на
легионъ синове на народа ми — мой
родни братя — почувствувахъ, че ме
гледатъ изпитателно.

Не бѣха ли това безсмърнитъ ду-
хове на моитъ прадѣди, родени подъ
закрилата на това знаме, борили се
съ възторга предъ неговото величие
и жертвували живота си, увѣрени въ
неговата слава презъ вѣковетъ?...

„Не“ — бѣше моятъ отговоръ...

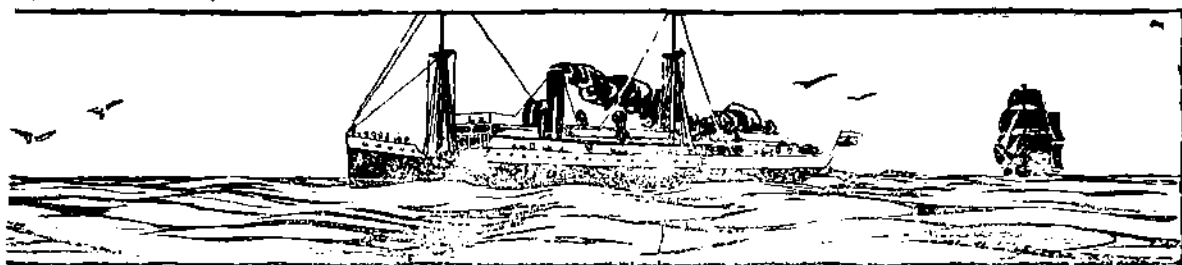
Когато се прибрахъ въ машинно-
то отдѣление на кораба, сълзи блик-
наха въ очитъ ми. Това не бѣха
сълзитъ на съжалението, това бѣха
сълзитъ на радостта, че въ днитъ
на моята служба, когато ехти песенъ-
та на корабната машина, знамето на
моята бедна страна ще се вѣе.

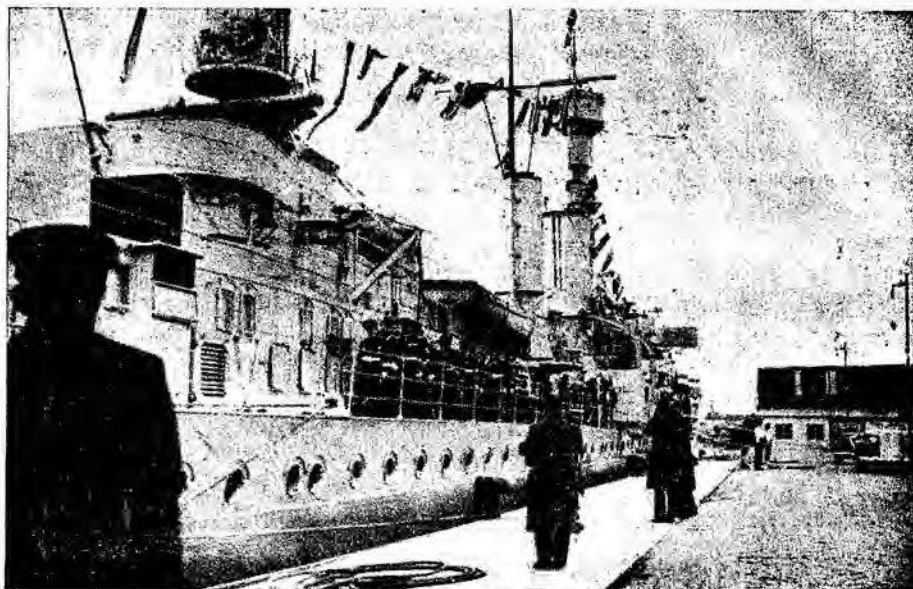
Знамето на моята бедна стра-
на ще се вѣе... Не се ли заклю-
чаваше въ този изразъ върховниятъ
смыслъ на моя животъ като българ-
инъ и морякъ?

По-добре съ малко пари, по-доб-
ре безъ пари, но на служба въ нашъ,
български корабъ. Воловари ли сме
ние, чобани, орачи и прости селяци
ли сме ние — може да сме такива,
но като моряци, все си оставаме
българи, които обичатъ своето.

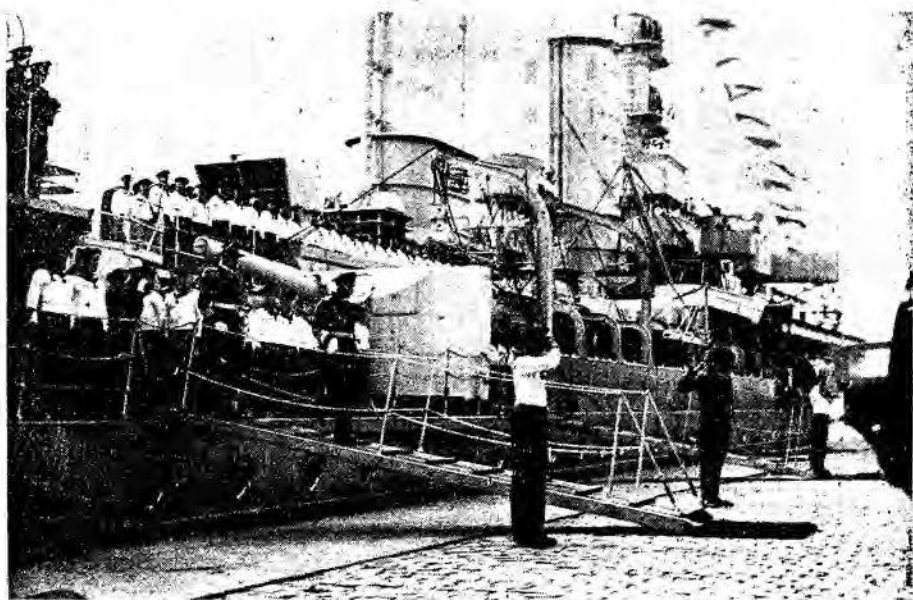
А тъкмо въ тия първи години на
нашето мореплаване, когато прибѣг-
вахме къмъ услугитъ на чужденци,
трѣбваше да докажемъ, че ние мо-
жемъ съ безгранична преданностъ
да служимъ и че сме достойни да
бждемъ на море...

Крумъ Кънчевъ.





Негово Величество Царьтъ при разглеждането крѣстосвача „Емденъ“.



Негово Величество Царьтъ при напушане на крѣстосвача „Емденъ“

