

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ  
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ  
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЕ 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!

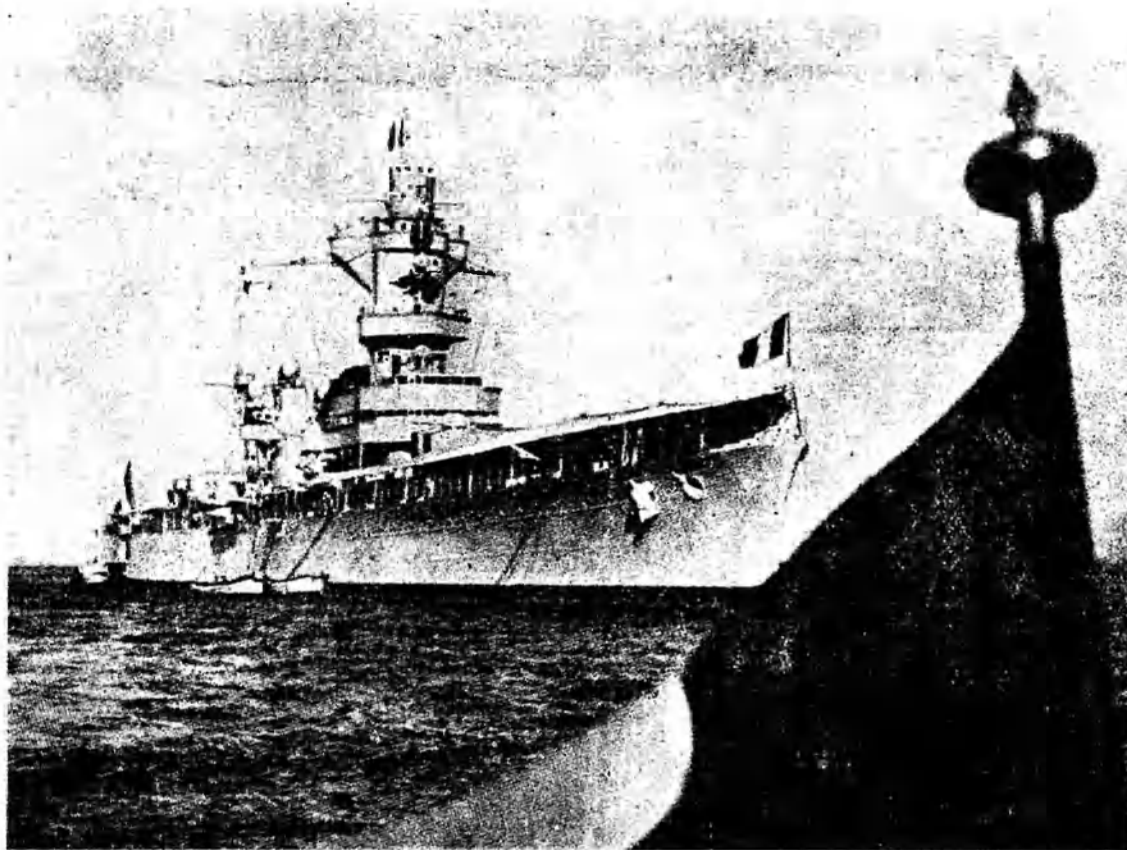
ДВУСЪДМИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА  
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година IV.

Варна, 1 септември 1938 год.

Брой 96.

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



ФРАНЦУСКИЯТЪ КРЪСТОСВАЧЪ „ALGERIE“

Построенъ въ 1932 год. Притежава следнитъ данни: водоизмѣстване 10,000 тона; дължина 185, ширина 19.3 и газене 5.4 метра; мощностъ на машинитъ 84,000 конски сили; скоростъ 32 мили (59 клм.); въоръжение: осемъ 203 м. м., дванадесетъ 100 м. м., шеснадесетъ 37 м. м. орджия, 16 картечници, 6—550 м. м. торпедни тръби и 3 водосамолета. Обслужва се отъ 746 души офицери, подофицери и моряци.

## КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На К. И. с. Дългополъ, Провадийско, относно въпроса за първите мореплаватели.

(Продължение отъ брой 94).

Следъ Римъ въ морско отношение се издигнали на цвѣтуща висота Венеция, Генуа, Испания, а въ последствие Холандия, Франция и Англия.

Венеция, благодарение на силно развитото си мореплаване, притежавала голѣмъ търговски и воененъ флотъ и още въ десетия вѣкъ завързала политически и търговски връзки съ населеницитѣ на далматинското крайбрежие.

Въ 1117 год. венецианцитѣ, като награда за помощта, която указали на кръстоносцитѣ, получили суверенни права надъ нѣкогашната столица на Финикия, Тиръ.

Въ 1201 год. Венеция наема пренасянето съ своитѣ кораби кръстоносцитѣ отъ четвъртия кръстоносенъ походъ за 85,000 тогавашни марки (приблизително 230 милиона сегашни лева).

На следующата година, венецианцитѣ, подъ водителството на Дандоло заели съ помощта на кръстоносцитѣ гр. Зара, а въ 1203 год. и Цариградъ. При раздѣлянето на плячката, Венеция получила една четвъртъ отъ Византийската империя, Критъ и Морея.

Ето какъ, малкиятъ и нищоженъ градецъ, разположенъ на нѣколко острова, благодарение вещото водителство на Дандоло, а най-главно на своитѣ кораби и опитни мореплаватели, за нѣколко само години става господаръ на значителна частъ отъ една вѣковна империя.

Следъ това Венеция продължава непрекъснато да расте, като разширява своитѣ владѣния въ Италия и на Изтокъ.

Въ 1453 год. тя е най-могъщата отъ всички християнски държави въ Европа. Нейнитѣ владѣния се разпростиратъ по крайбрежията по Адриатическо и Срѣдиземно морета като обхващатъ: Истрия, Далмация, частъ отъ Албания (Драчъ, Шкодра и др.); частъ отъ Морея; частъ отъ Македония, Солунъ, Евбея, Критъ и много други острови въ Архипелага.

Следствие на тоя грамаденъ успѣхъ се развили лукса и искусствата, които превърнали Венеция въ чудно красивъ градъ — музей, въ който и сега всѣка година се стичатъ многобройни посетители отъ всички краища на Свѣта и разглеждатъ останалигъ отъ древността забележителности.

## КНИГОПИСЬ.

Н. Новикинъ. „Действията на флота срещу бръговетѣ на Черно море презъ 1914—1917 год.“

Подъ горния надсловъ е излѣзло на руски третото издание отъ книгата на Новиковъ, описваща, отдѣлнитѣ и най-главни действия на руския черноморски флотъ презъ Свѣтовната война по бръговетѣ на Черно море.

Книгата се състои отъ единадесетъ глави и приложения, въ които се описватъ следнитѣ действия:

1. Начало на морскитѣ операции въ Черно море (глава I и II);

2. Действията на руския черноморски флотъ въ бръговия районъ около Зунгулдакъ (глава III);

3. Операциитѣ на черноморския флотъ срещу Босфора и Кюстенджа (глава IV);

4. Съвмѣстнитѣ действия на флота съ Кавказската армия по крайбрежието на Лазистанъ (глава V до XI).

Въ първитѣ две глави, съ достатъчна пълнота се описватъ действията на турския флотъ срещу рускитѣ упорни мѣста (бази), като се отбелязва и готовността на последнитѣ за отбрана, а така сжщо организацията, начина на наблюдението и охраната на рускитѣ крайбрежия презъ войната.

Даватъ се данни за неочакванитѣ действия на двата турски торпедоносци „Гайреть“ и „Муавененъ“ въ пристанището на Одеса, гдето потопили канонерката „Донецъ“ и обстрелвали канонерката „Кубанецъ“, минозаградителя „Бештау“ и нефтеното пристанище на града.

Основната частъ на книгата е посветена на съвмѣстнитѣ действия на черноморския флотъ съ приморския отрядъ на кавказската армия. Тая частъ на книгата съставлява голѣмъ интересъ не само за моряцитѣ, но и за сухопътнитѣ офицери.

Поучителнитѣ опити отъ масовитѣ превози на войски по море и стоварването на десанти по крайбрежието, заслужаватъ сериозно внимание.

Авторътъ е събралъ многоброенъ и действителенъ материалъ, напълно достатъченъ за изучаване опита отъ голѣмитѣ оперативни превози по море и извършването на тактически десанти.

— Хансъ Цитъ.— „Единъ човѣкъ, една лодка, една далечна страна“, издадена въ Лайпцигъ презъ 1937 год., издателство Шварцхиптеръ, 287 страници, цена 380 марки.

Книгата описва странствуванията на единъ младъ, 22 годишенъ баварецъ, който нѣмалъ никакво понятие отъ мореплаване и не е виждалъ презъ живота си море.

Съ малка вѣтроходна лодка, съ дължина 6 метра и обща площ на вѣтрилата 30 кв. метра, смѣлия баварецъ се впусналъ по течението на р. Дунавъ въ продължително околосвѣдско пътешествие; проплавалъ Черно море, преминалъ презъ тѣснинитѣ на Босфора и Дарданелитѣ, кръстосвалъ между многобройнитѣ острови въ Егейско море, промъкналъ се презъ Суецкия каналъ въ Червеното море, достигналъ Индия и следъ четиригодишно изпълнено съ многобройни опасности и премедия плавание по маретата, завърналъ се обратно въ своето отечество.

Нито единъ опитенъ морякъ въ Свѣта не би ималъ желанието да странствува съ подобна малка лодка по моретата, обаче, упорития младежъ осъществилъ своята задача, като изучилъ на практика морското дѣло.

Книгата е написана увлѣкателно и съставлява интересъ за четеща.

## ПОЩА

Редакцията благодарни за следнитѣ постъпили дарения:

1. Отъ Варненското пристанищно управление сумата . . . . . 234 лв.
2. Атанасъ Ж. Георчевъ, г-ра Харманлий, сумата . 100 лв.
3. Ангелъ Петровъ, капит. лейт. о. з. отъ гр. Варна, сумата . . . . . 50 лв.
4. Илия Кръстановъ, отъ гр. София, сумата . . . . . 35 лв.
5. Захари П. Щеревъ, отъ гр. Шуменъ, сумата . . 30 лв.
6. Димитъръ С. Роевъ, Морското училище, гр. Созополъ, сумата . . . . 30 лв.
7. Георги Василевъ Рашковъ, с. Тулово, Казанлъшко, сумата . . . . . 25 лв.
8. Димитъръ Кибаровъ, отъ София, сумата . . . . . 20 лв.
9. Димитъръ Илиевъ, отъ Варна, сумата . . . . . 20 лв.
10. П. Георгиевъ, ученикъ, гр. Русе, сумата . . . . 20 лв.
11. Лазаръ П. Трандафиловъ, учителъ, с. Козарско, Пещерско, сумата . . . 20 лв.
12. Димитъръ Торлевъ, отъ София, сумата . . . . . 20 лв.
13. Кръстю Стойновъ Кръстевъ, инженерн. полкъ Шуменъ, сумата . . . . 15 лв.
14. Сава Рандевъ, отъ Варна, сумата . . . . . 10 лв.

(Следва)

Въ отговоръ на постъпилитѣ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявицитѣ желание да се абониратъ, че вестникътъ се изпраща даромъ, по възможностъ на всички, които желаятъ да го получаватъ, безъ вносна за абонаментъ. Редакцията приема само дарения, които се отбелязватъ въ колоната „Пошта“.

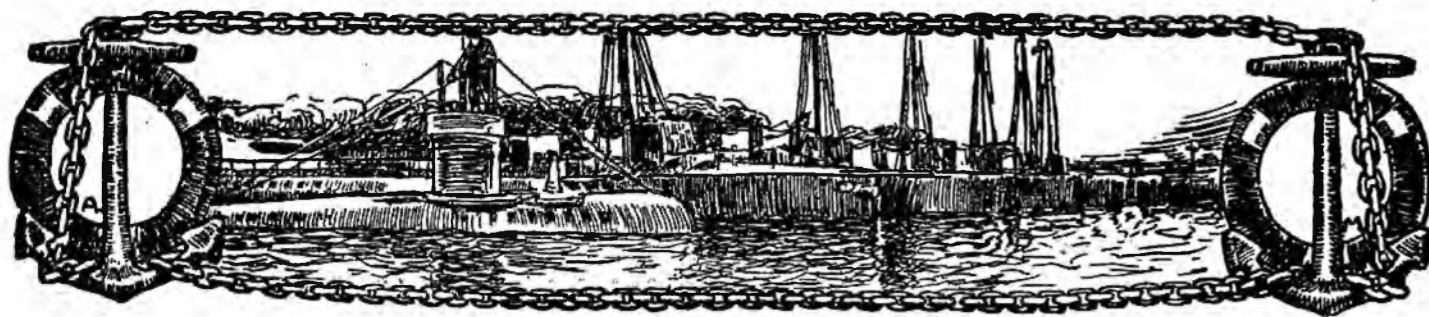
— Въ отговоръ на запитванията съобщаваме, волнитѣ пожертвувания за вестника да се изпращатъ по пощата съ пощенски записъ или въ гербови и пощенски марки.

Всички писма, снимки, помощи да се изпращатъ на адресъ

**МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА.**

— Редакцията благодарни на многобройнитѣ си сътрудници за изпратенитѣ трудове и съжелява, че нѣкои отъ последнитѣ, въпрѣки своята издържаностъ и стегнатостъ на стила, не ще бждатъ помѣстени въ вестника, тъй като нѣматъ морско съдържание.





## СЪРЕВНОВАНИЕТО.

Единъ отъ най-главнитѣ лостове за всестранния напредѣкъ на човѣчеството е съревнованието, което включва въ действие неспирния стремежъ за достигането на нови постижения въ различнитѣ отрасли на обществения животъ.

Благородниятъ съравнивателенъ стремежъ за нови придобивки и постижения въ науката, спортуването и техниката, създаватъ въ човѣка честолюбието и твърдото желание да бжде всѣкога прѣвъ и се издигне надъ своитѣ себеподобни.

Съревнованието, подобно на неотлъчна сѣнка съпровожда човѣка на всѣкъде въ неговия житейски пѣтъ, като вдъхва сили, настойчивостъ, постоянство и твърда воля за достигане желаното първенство.

Съревнованието се проявява въ висша степенъ въ различнитѣ състезания между чиноветѣ въ войската и морскитѣ сили на всѣка държава.

Ежегодно, следъ завършване на лѣтнитѣ занятия, бойнитѣ флоти на морскитѣ държави устройватъ многодневни морски състезания, въ които корабитѣ и личниятъ съставъ се впусчатъ въ благородно съревнование.

Морскитѣ състезания иматъ за задача да покажатъ нагледно предъ гражданството напредѣка, придобититѣ постижения и готовността на морскитѣ сили за изпълнение на възложенитѣ имъ задачи.

Морскитѣ състезания сж били всѣкога живата и най-мощна пропаганда на морското дѣло и сж най-главния лостъ за пораждане възторгъ и стремежъ къмъ създаване, уголѣмяване и подкрепа бойния флотъ на страната.

Ние всѣкога наблюдаваме съ задоволство проектирането на различнитѣ свѣтовни тонъ прегледи, които отбелязватъ нагледно голѣмото значение на морскитѣ състезания въ различнитѣ държави и се възхищаваме на величествеността на бойнитѣ кораби и красивитѣ моменти отъ благороднитѣ съревнования между обслугитѣ имъ.

Тия морски тържества въ чуждитѣ държави съставляватъ действително голѣмо праздненство, на което всѣки гражданинъ има пълната възможностъ да види и оцени стойността на морската народна отбрана, и установявайки необходимостта отъ подкрепяне държавата за осъществяване нейната корабостроителна програма, съ готовностъ поднася своята скромна лепта за засилване на родния флотъ.

Въ последнитѣ нѣколко години нашиятъ малък флотъ устройва морски състезания, въ които чрезъ съревнованието се показватъ нагледно постиженията на българския морякъ, обучаванъ и възпитаванъ въ морското дѣло при крайно оскѣдни и недоста-

тъчни морски сръдства.

Тъзгодишнитѣ морски състезания, на които младитѣ български моряци, чрезъ показаната отлична подготовка, стегнатостъ, дисциплина и високъ борчески духъ, предизвикаха възторгъ въ наблюдаващото ги гражданство, се състояха на 27 и 28 августъ.

На тия благородни съревнования, българскиятъ морякъ показва голѣма сръчностъ, умение, подготовка и пълна готовностъ за смѣли действия съ сръдствата за борба на море.

Обаче, за да се даде възможностъ на по-вече граждани да дойдатъ на китния морски бръгъ, опознаятъ българското море и установятъ неотложната необходимостъ отъ създаването на роденъ боенъ флотъ за отбрана нашето крайбръжие и защита интереситѣ на Отечеството, необходимо е морскитѣ състезания да взематъ видъ на голѣмо народно морско тържество, което да привлече много посетители отъ различнитѣ краища на родната земя.

Време е най-подиръ и въ нашата малка страна да се празнува деня на морето, въ който моряцитѣ чрезъ съревнованието ще покажатъ своята готовностъ за защита на Родината, а българския народъ ще отдаде заслуженъ поменъ на морското дѣло, като даде своята материална и морална подкрепа за успѣха на морската идея.

# МОРСКА МИСЛА

## НОЩНИТЪ ДЕЙСТВИЯ НА ПОДВОДНИЦИТЪ.

Презъ Свѣтовната война, многобройнитъ и крайно разнообразни торпедни атаки, извършени отъ подводниците, по време се раздѣлятъ: на атаки произведени на свѣтло, презъ деня, и такива, подъ прикритието на нощната тъмнина и въ лоша видимостъ: мъгла, снѣжна буря, проливенъ дъждъ и пр.

Въ настоящата статия ще бждатъ дадени кратки сведения само за нощнитъ атаки.

Установено е, че особеноститъ на нощнитъ атаки, извършени отъ подводниците презъ Свѣтовната война сж били следнитъ:

Въ по-голѣмия си брой, тия атаки били случайни, неочаквани, особено въ първитъ години на войната;

Подводниците атакували срещнатия противникъ като правило, въ надводно положение, намиращи се въ движение или очаквайки неприятелския корабъ на предварително заета позиция;

Подводниците били лишени отъ възможността чрезъ предварително маневриране да опредѣлятъ основнитъ елементи на целта: посоката на движение, курсовиятъ жгълъ и скоростта; необходимостта отъ опредѣляне тия данни на око, указвала голѣмо влияние за успѣшността на торпедната стрелба;

Наложително било, командирътъ на подводника, възможно по-бързо да направи оценка на обстановката и вземе решение, като приближи противника съ готови за залпова стрелба торпедни тръби;

Отсутствието на противоподводната охрана, която нощно време напускала своитъ мѣста и се приближала задъ строя на голѣмитъ бойни кораби, улеснявало значително подводниците въ произвеждане на торпеднитъ атаки;

По-голѣма, отколкото денемъ, сигурностъ въ скритостта на атаката; следователно, по-голѣма безопасностъ за подводниците.

Най-много нощни торпедни атаки срещу бойнитъ кораби на противника били извършени отъ германскитъ подводници, които се намирили продължително време въ море, действали по всички морски театри, и затова често срещали корабитъ на противника, които, за да се предпазятъ отъ подводната опасностъ, се движили предпочитително нощно време или при лоша видимость.

На второ мѣсто стоятъ английскитъ подводници, които систематически причаквали нѣмскитъ подводници въ близостъ на тѣхнитъ бази, къмъ който воденъ районъ тѣ не сж вземали достатѣчни мѣрки за своята безопасностъ.

Подводниците на останалитъ воюващи страни, сж произвеждали нощни торпедни атаки, само въ единични случаи.

Една отъ интереснитъ разновидности на нощнитъ торпедни действия отъ подводниците се явяватъ атакитъ въ лунна нощъ, когато подводниците могли да се движатъ въ надводно положение и сж използвали морегледа.

Отъ сравнението даннитъ за успѣшността на торпеднитъ атаки отъ подводниците презъ деня и нощно време се установява, че независимо отъ основния недостатѣкъ на нощнитъ атаки, неточното опредѣленіе на естеството и движението на целта, последнитъ даватъ по-голѣмъ процентъ на попадение.

Срѣдния процентъ на успѣшността на нощнитъ атаки е 63.6%, а на дневнитъ — 45.2%.

Въ края на войната германскитъ подводници предпочитали предимно нощнитъ срещи съ неприятелскитъ бойни кораби, тъй като тогава значително се намалявала действителността на бомбохвърлянето.

Нощни торпедни атаки отъ подводници не сж отбелязани само въ Черното и Мраморно морета. Такива атаки били произведени въ: Северно море — 6; въ Атлантическия океанъ и Срѣдиземно море по 5; въ Адриатическо море — 3; въ Балтийско море — 2 и въ Егейско море — 1. Атакувани били всички видове кораби съ изключение на линейнитъ. Най-много атаки били извършени срещу подводниците. Произведени тѣ три нощни атаки отъ нѣмски подводници срещу английскитъ, типъ „Е“, били безуспѣшни, а всички атаки отъ английскитъ срещу нѣмскитъ били напълно резултатни. Последното се обяснява отъ обстоятелството, че английскитъ подводници сж очаквали нѣмскитъ предъ тѣхнитъ бази и били по-добре подготвени въ нощната торпедна стрелба по малки цели.

За да се подкрепи становището за резултатността на нощнитъ торпедни атаки, ще бждатъ изложени следнитъ характерни торпедни ата-

ки отъ подводниците презъ Свѣтовната война, извършени нощемъ и при лоша видимость.

Първата нощна атака била извършена отъ руския подводникъ „Акула“ на 29. декември 1914 год.

Подводникътъ кръстосвалъ въ водния районъ предъ устието на р. Уте. При силна снѣжна вихрушка „Акула“ забелязалъ внезапно въ тъмната нощъ, очертанията на голѣмъ неприятелски корабъ (това билъ германскитъ лекъ кръстосвачъ „Аугсбургъ“), бързо лѣгналъ на съответния боенъ курсъ и изстрелялъ торпедо, което не попаднало въ целта и, както атаката, така и подводникътъ останали незабелязани отъ нѣмцитъ.

На 10. юни 1915 год. по обѣдъ, въ гжста мъгла, нѣмскитъ подводникъ „УБ—15“, който стоялъ безъ ходъ въ надводно положение при входа на Венецианския заливъ, забелязалъ да излиза изъ залива италианскитъ подводникъ „Медуза“.

Отъ твърде малко разстояние „УБ—15“ атакувалъ безуспѣшно подводника.

На 3. октомври 1916 год. около полунощъ, английскитъ подводникъ „Е—19“ се намиралъ на позиция въ Балтийско море и неочаквано билъ атакуванъ отъ нѣмски подводникъ, обаче сжщо безуспѣхъ.

На 25. ноември 1916 год. презъ нощта, германскитъ подводникъ „У—52“ срещналъ близо до Лисабонъ французкия линейенъ корабъ „Сюфренъ“, когото атакувалъ незабѣлявано и успѣлъ да го потопи.

На 14. мартъ 1917 год. по обѣдъ въ мъгливо време, английскитъ подводникъ „Ц—6“, който се намиралъ въ надводно положение на позиция до плаващия фаръ Хиндеръ въ Северно море, неочаквано открилъ силуета на германски подводникъ, намиращъ се сжщо така въ надводно положение. Германскитъ подводникъ веднага се потопилъ, „Ц—6“ сжщо се гурналъ подъ водната повърхностъ и започналъ да подслушва съ помощта на своя хидрофонъ, като въ течение на 30 минути, почувалъ шума отъ движението на мотори. Следъ това шумътъ престаналъ да се чува. Мислейки, че германския подводникъ лѣгналъ на дъното, „Ц—6“ изплавалъ на повърхността, за да си прибере сигналния стожеръ. Тѣмко започналъ на ново да се потапя, командирътъ на „Ц—6“



за своя изненада, чул шумъ отъ движещо се торпедо, което поради щастлива случайност префучало надъ току що потопилиятъ се английски подводникъ. Тогава станало ясно, че германскиятъ подводникъ, не лѣгналъ на дъното, както било предположено, а наблюдавалъ внимателно съ своя морегледъ.

Презъ нощта на 5. април 1917 год., английскиятъ подводникъ „Ц—7“ се намиралъ на позиция при вѣхата Схауенъ, очаквайки минаването на нѣмски подводници, които трѣбвало да влѣзатъ въ плавателния пѣтъ къмъ Зеебрюге. Къмъ 3 часа и 50 минути английскиятъ подводникъ открилъ нѣмския такъвъ „УЦ—68“, когото атакувалъ и потопилъ.

Подобни нощни очаквания на нѣмски подводници, които подъ прикритието на тъмнината влизали или излизали въ и отъ своитѣ бази въ Фландрия, съставлявали единъ отъ обичнитѣ методи на англичанитѣ въ противоподводната б о р б а, който ималъ твърде голѣмъ успѣхъ.

Заслужаватъ внимание и торпеднитѣ атаки въ лунна нощъ.

На 19. августъ 1916 год. английскиятъ подводникъ „Е—23“, който се намиралъ на позиция предъ Хелголандския заливъ, забѣлявалъ при пълно лунно освѣтление излизация въ открито море германски флотъ. Подводникътъ легналъ веднага на курсъ за сближение съ противника, и скоро открилъ ескадрата на адмиралъ Хиперъ, а предъ нея завеса отъ изстрѣбители, които се движели право срещу подводника. Последниятъ прекратилъ движението и атакувалъ линейния кръстосвачъ „Зайдлицъ“. Въ момента на изстрелване торпедото, корабътъ открилъ артилерийски огънь по „Е—23“, който бързо се потопилъ. „Зайдлицъ“ успѣлъ да се отклони отъ изстреланитѣ торпедо.

На 14. април 1917 год. германскиятъ подводникъ „УБ—42“ кръстосвалъ въ лунна нощъ, въ надводно положение предъ Александрия. Забѣлявайки голѣмъ корабъ, който се указалъ английски спомогателенъ кръстосвачъ, подводникътъ се приближилъ на торпеденъ изстрелъ и го атакувалъ. Дветѣ изстреляни торпедо попаднали въ целта. Кръстосвачътъ билъ силно повреденъ, обаче не потъналъ, макаръ че се лишилъ отъ възможността да се движи. Подводникътъ изстре-

лялъ на ново торпедо по кръстосвача, обаче последното не попаднало въ целта. Поради липса на други торпедо, подводникътъ билъ принуденъ да напусне неунищожения корабъ.

Интересенъ бой въ лунна нощъ се състоялъ на 18. мартъ 1917 год. въ Северно море между английски и германски подводници.

Английскиятъ подводникъ „Ц—19“ който се намиралъ на позиция, неочаквано забелязалъ при лунна свѣтлина другъ подводникъ, но не можалъ да опредѣли, дали е свой или нѣмски. Въ сжщата неувѣреностъ изпадналъ и нѣмския подводникъ. И двата подводника, безъ да се потопяватъ, се насочили къмъ северъ и почти едновременно дали своитѣ познавателни сигнали по Морзе. Разстоянието между корабитѣ било 90 метра, когато на „Ц—19“ чули говоръ на нѣмски езикъ. Тогава обстановка за англичанитѣ се изяснила и „Ц—19“, който нѣмалъ оржие, се опиталъ да атакува съ носовитѣ си торпедни трѣби. Нѣмскиятъ подводникъ (това билъ „У—45“) продължавалъ да дава опознавателенъ сигналъ и за по-голѣма увѣреностъ, произвелъ изстрелъ съ освѣтителенъ снарядъ, и едва тогава разбралъ, че край него се движи противникъ. „Ц—19“ успѣлъ да изстреля торпедо, което не попаднало въ целта.

Другъ английски подводникъ, „Е—52“ на 31. октомври 1917 год. въ лунна нощъ се намиралъ на стража близо до Зеебрюге и внезапно открилъ силуета на германския подводникъ „УЦ—63“, по който бързо изстрелялъ торпедо, което се взривало и потопило германския подводникъ.

Разглеждайки нощнитѣ торпедни атаки на подводницитѣ, необходимо е да отбележимъ единъ важенъ тактически начинъ на действие, прилаганъ често огъ германскитѣ и австрийски подводници, който се заключава въ следното:

Всѣки откритъ презъ дена противникъ, който се намиралъ въ неизгодно за произвеждане на атака положение, се преследвалъ отъ подводницитѣ до настѣпване на нощта и подъ прикритието на тъмнината се атакувалъ.

Тоя тактически начинъ на действие се установява нагледно отъ следващитѣ три исторически примѣри:

На 31. декември 1914 г. презъ дена, германскиятъ подводникъ „У—24“, който действувалъ въ английския каналъ, срещналъ петата английска ескадра линейни кораби, отправяща се за учебна стрелба. Презъ цѣлия день „У—24“ се движилъ непрекъснато задъ ескадрата.

Съ настѣпване на тъмнината се появила буря и ескадрата имала малъкъ ходъ. Въ 2 часа и 20 м. подводникътъ, който билъ въ надводно положение, успѣлъ да атакува крайния корабъ „Формидейблъ“. Изстреляното по него торпедо попаднало и се взривало въ кораба, който не билъ въ състояние да се движи съ своитѣ машини и получилъ страниченъ наклонъ 20° на дѣсната си страна. „У—24“ останалъ незабелязанъ и преминалъ отъ другата страна на кораба и следъ 45 м. отново го атакувалъ. Този пѣтъ „Формидейблъ“ потъналъ. Това била единствената повторена торпедна атака, произведена отъ подводникъ, срещу боенъ корабъ, въ тъмно време.

На 26. април 1915 год. презъ дена, австрийскиятъ подводникъ „У—5“ забелязалъ въ Отрандския проливъ французския кръстосвачъ „Леонъ Гамбета“, когото проследилъ презъ нощта, и заемайки изгодна позиция, въпрѣки лунното освѣтление, успѣлъ да го атакува и потопи.

На 13. августъ 1917 год. английскиятъ корабъ — примка „Прайзъ“, който ималъ на влѣкало подводника „Д—6“, кръстосвалъ край Ирландското крайбрежие и срещналъ презъ дена нѣмския подводникъ „УБ—48“, по който открилъ артилерийски огънь и принудилъ подводника да се потопи.

Презъ нощта, движещиятъ се на влѣкало въ полуподводно състояние английски подводникъ „Д—6“ дочулъ силенъ взривъ и следъ като изплавалъ на повърхността забелязалъ, че кораба — примка изчезналъ, тъй като билъ неочаквано атакуванъ отъ нѣмския подводникъ „УБ—48“, който, движейки се подъ водата, продължилъ да следи „Прайзъ“ до настѣпване на тъмнината и да го атакува изненадано.

Като се има предвидъ увеличената надводна скоростъ на подводницитѣ, следва да се предположи че тозистактически начинъ на действие вѣроятно ще намѣри широко приложение въ бъдещата война.

Отъ руски: П. Павловъ.





## СЪВРЕМЕННИЯТЪ ЛИНЕЕНЪ КОРАБЪ.

Корабостроителните програми на голъмитъ морски държави за миналата, текущата и идните години се характеризиратъ съ възобновяване постройката на линейните кораби.

Преди това обаче, е трѣбвало да бжде разрешенъ основния въпросъ, относно осигуряване непотъваемо-стта на голъмитъ бойни кораби, по който въпросъ е работено непрекъснато отъ 1922 год. до днесъ и сж получени вѣроятно задоволителни резултати.

Твърде голѣма трудностъ съставлявала необходимостта отъ намиране срѣдствата за борбата на кораба противъ въздушната опасностъ.

Опититъ за изучаване разрушителната способностъ на самолетните бомби, били произвеждани при обстановка, близка до действителната и въз основа на тѣхъ е изяснена степенята на защитата на новитъ линейни кораби, като билъ извлеченъ следния изводъ: Линейниятъ корабъ може да бжде построенъ съ такъвъ разчетъ за защита отъ въздуха, както по-рано бѣ разчетенъ за защитата отъ действието на артилерията, минитъ и торпедата.

Вашингтонската морска конференция въ 1922 г. въведе понятие за стандартно водоизмѣстване, т. е. водоизмѣстване на кораба при пълната му бойна готовностъ: пълненъ съ ставъ обслуга, машини, въоръжение, бойни припаси, снаряжение, провизии, вода за пиене, различни запаси и всичко, което трѣбва да се намира на кораба въ време на война, съ изключение на горивото и запаса на вода за котлитъ. Необходимо е да се отбележи, че размѣра на пълното водоизмѣстване значително превъзхожда размѣра на стандартното. Така напр. при 35,000 тона стандартно водоизмѣстване, всѣки корабъ при пълненъ запасъ гориво и вода ще има водоизмѣстване 40—42,000 тона.

### Артилерийското въоръжение.

По отношение избора на главната артилерия за новитъ линейни кораби сгановищата на Англия, Германия и Франция — преминаване на по малкъ калибъръ се съвпадатъ. Англия, преминавайки отъ 406 мм. на 356 мм. орджия се стреми да увеличи скоростта на корабитъ.

Въпросътъ за броя на орджията въ кулитъ е сжщо предметъ на изучаване. Изглежда, че новитъ английски кораби ще иматъ по 4 три-орждейни кули: 2 на носа и 2 на кърмата.

Споредъ изявленията на специалистъ, 356 мм. орджия по тежестъ и мощностъ на снаряда удовлетворяватъ всички изисквания. Снарядътъ имъ, който притежава тежестъ 708 кгр., пробива всѣкаква броня на различни разстояния. Цѣлата имъ установка е съ 23¼ тона по лека отъ тая на 406 мм. орджия. Скорострелността на 356 мм. орджия е значително повишена.

Германия сжщо предпочита да въоръжи намиращитъ се въ постройка свои линейни кораби „Шарнхорстъ“ и „Гнайзенау“ съ орджия съ по-малкъ калибъръ отъ тия на новостроящитъ се кораби въ другитъ страни, въ замѣна на което обаче, да имъ осигури добра защита, съгласно придобития опитъ отъ Свѣтовната война.

Франция въоръжава „Дюнкеркъ“ и „Страсбургъ“ съ 330 мм. орджия. Независимо отъ главната артилерия, линейниятъ корабъ притежава и множество противосамолетни орджия, броятъ на които на „Страсбургъ“ достига до 44 (заедно съ 16 т. карт.).

### Торпедно въоръжение.

Характерно е въ всички морски държави стремлението да премахнатъ торпедното въоръжение на линейния корабъ, за да може намалената тежестъ да се използва за подобрене другитъ тактически качества на кораба. На новостроящитъ се 5 английски линейни кораба отъ вида на „Кингъ Джорджъ V.“, торпедни апарати нѣма. Дори на старитъ 3 линейни кораба отъ вида на „Куинъ Елизабетъ“ торпеднитъ апарати сж снети, а има сведения, че при преустройването на „Резолушънъ“ и „Малая“ сжщо ще бждатъ премахнати.

Германскитъ линейни кораби „Шарнхорстъ“ и „Гнайзенау“ сжщо нѣматъ торпедни апарати.

### Брониране.

Съвременнитъ бронирани кораби притежаватъ вертикална и хоризонтална броня. Главната и срѣднокалибренна артилерия се помѣщаватъ въ бронирани артилерийски кули, а различнитъ постове за управление на кораба, въ добре защитени бойни кули.

Между бронирания подъ и бронирани стени се помѣщаватъ всички жизнени части на кораба: машинитъ и различнитъ механизми, парнитъ котли, барутнитъ и муниционни погребни, централнитъ бойни постове, електрическитъ централи и др.

Дебелината на бронята достига:

на палубата до 300 м.м.; на стенитъ при водолинията — 330 мм.; а на артилерийскитъ и бойни кули до 406 м.м.

### Скоростъ.

Едно отъ най-характернитъ стремления при постройката на корабитъ е достигане по-голѣма скоростъ. Въ английскитъ кораби минималната скоростъ е 30 мили. Повишението на скоростта било възможно благодарение голѣмото намаление относителната тежестъ на двигателнитъ установки (33% до 55% отъ предишната имъ тежестъ), подобрене и намаление тежестта на стенитъ, вследствие прилагането при постройката на електрическото заваряване.

Мощността на двигателнитъ установки на италианскитъ кораби отъ вида на „Литторьо“ е 125,000 к. с., а скоростта 34 мили.

Заложенитъ презъ 1937 год. два американски линейни кораба съ водоизмѣстване по 35,000 тона, ще иматъ скоростъ 27 мили. Малката скоростъ ще бжде компенсирана съ по силна хоризонтална и вертикална броня или запасъ отъ гориво.

Мощността на турбинната установка на новитъ английски кораби се опредѣля на 166,000 к. с., което имъ осигурява скоростъ отъ 32 мили. Това обаче, повишение скоростта на линейнитъ кораби до 30—32 мили не се посреща еднородно въ английскитъ срѣди, което се дължи на твърде горчивия опитъ отъ Свѣтовната война.

Економията въ тежестта, необходима за увеличение мощността на машинитъ се достига само чрезъ техническото усъвършенствуване на механизмитъ и котлитъ. Така на преустроенитъ италиански линейни кораби „Кавуръ“ и „Цезаръ“ сж подобрене линиитъ на корпуса, като е удължена носовата частъ, усъвършенствувано е кърмилото и сж поставени подобрене гребни винтове. При преустройването на английскитъ кораби „Ринаунъ“ и „Репулсъ“, мощността на машиннитъ установки е увеличена отъ 120,000 на 180,000 к. с.; данни обаче за увеличение скоростта нѣма.

Извършвайки краткъ прегледъ въ областта на военното корабостроение отъ 1922 год. до днесъ, може да се каже, че по отношение оценката за боевото значение на разнитъ видове военни кораби, нѣма принципални измѣнения и, че линейниятъ корабъ, както и преди, си остава основата на морската мощъ.

Новаковъ.





# МОРСКИ ВЕСТИ

## МОРСКИТЕ СИЛИ НА ГЪРЦИЯ.

Известно е, че от всички балкански държави, Гърция притежава най-голям военен и търговски флотъ.

Тая наша южна съседка, която обхваща най-южната част на Балканския полуостровъ, поради скалистия и планински видъ на земята, притежава твърде ограничено земледѣлско плодородие, въ замѣна на това обаче, силно развитото корабоплаване и рационално използването риболовство съставляватъ главния поминѣкъ на населението.

Съзнавайки голѣмото значение на морската мощъ, тая страна, въпрѣки затрудненото си финансово положение полага усилия за създаването на воененъ флотъ.

Морските сили на Гърция въ настояще време се състоятъ отъ следните бойни кораби.

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| Линейни кораби . . . . .      | 2  |
| Кръстосвачи . . . . .         | 2  |
| Изстрѣбители . . . . .        | 8  |
| Торпедоносци . . . . .        | 13 |
| Подводници . . . . .          | 6  |
| Минопоставачи . . . . .       | 4  |
| Стражни кораба . . . . .      | 4  |
| Кораби-майки за подводници    | 2  |
| Учебенъ корабъ . . . . .      | 1  |
| Болниченъ корабъ . . . . .    | 1  |
| Миночистачи . . . . .         | 2  |
| Торпедни катери . . . . .     | 2  |
| Спомагателни кораби . . . . . | 2  |

Всичко . . . . . 49  
кораба съ общо водоизмѣстване 70,000 тона и личенъ съставъ 10,000 души, офицери, подофицери и моряци.

Освенъ тия кораби, предвижда се постройката на още 4 изстрѣбителя и 4 подводника, отъ които 2 изстрѣбителя се намиратъ вече въ строежъ въ английски корабостроителници и къмъ края на настоящата година ще бждатъ окончателно завършени.

Търговскиятъ флотъ на Гърция се състои отъ множество кораби съ общо водоизмѣстване 1,801,000 бр. р. тона и заема девето мѣсто въ Свѣта.

Гръцките търговски кораби кръстосватъ непрестанно по всички морета и океани, като творятъ блага за своето отечество.

Какво значение има морската мощъ за величието и напредъка на народитѣ, излишно е да доказваме. Достатъчно е само да се спомене, че могъществото на Британската империя е създадено и се крепи на английската морска мощъ.

Който владѣе морето, владѣе свѣта.

Това е повикѣтъ, около който се гради бѣсното надпреварване на свѣтовните въоръжения, а господството на море се постига съ наличието на многоброенъ търговски флотъ и достатъчни морски сили.

Много отъ бойните кораби на Гърция сж построени съ помоща на волнитѣ дарения, които гръцкиятъ народъ съ готовностъ предлага на своето отечество.

Така, кръстосвачтъ „Георгиосъ Аверовъ“ е построенъ и подаренъ на флота отъ известния богаташъ Аверовъ.

Нека тоя фактъ ни послужи като примѣръ при намиране срѣдствата за създаването на българския воененъ флотъ, крайно необходимъ за защита границитѣ на Родината.

## ПОСЛЕДНИЯТЪ НАЙ-ГОЛѢМЪ БОЕНЪ КОРАБЪ.

Най-голѣмиятъ боенъ корабъ отъ вѣтроходната епоха, споредъ изнесеното отъ списанието „Nautical Magazine“ презъ месецъ май 1832 год., е билъ турскиятъ линейенъ корабъ „Махмудъ“, относно който сж дадени следните сведения:

„Линейниятъ корабъ „Махмудъ“, постройката на който не е още напълно завършена, споредъ своитѣ

огромни размѣри и стройни конструктивни линии, се счита за най-голѣмия и красивъ корабъ въ Свѣта. Притежава следните данни: водоизмѣстване 3,000 тона, дължина 234 фуса (71'3 метра) и въоръжение: 120 орждия, разпредѣлени по тритѣ му палуби. Вътрешната постройка на кораба е груба и твърде здрава“.

Каютитѣ на „Махмудъ“ били направени отъ най-доброкачественъ махагонъ. Корабътъ билъ построенъ въ Нью-Йоркъ, отъ Хенри Екфордъ, който построилъ сжщо и американския линейенъ корабъ „Охио“ и други петъ подобни кораба. „Охио“ сжщо притежавалъ 120 орждия.

## КОЙ ОТЪ ДВАМАТА?

Между старшия механикъ и навигационния офицеръ на единъ малкъ американски боенъ корабъ възникналъ разпаленъ споръ, относно разрешение на въпроса, кой отъ двамата е по-вече необходимъ за кораба.

Тѣй като и двамата държали твърдо на своето становище и настоявали, че безъ тѣхъ кораба не може да продължи своето движение, решили да размѣнятъ службитѣ си: навигационниятъ офицеръ слѣзалъ въ машинното отдѣление, а старшиятъ механикъ се изкачилъ на командния мостъ.

Следъ половинъ часъ корабътъ спрѣлъ и навигационниятъ офицеръ, потъналъ въ потъ и машинно масло, се показалъ отъ входника за машинното отдѣление и казалъ:

— „Всички усилия сж напраздни. Не съмъ въ състояние да заставя тая дяволска машина наново да работи“.

— „Нѣма защо и да работи“, отговорилъ старшиятъ механикъ; „Корабътъ е засѣдналъ здраво на пѣсчана плитковина“. Куюджуклиевъ

## ПРИМОРСКО СЕЛО.

На четири мили южно отъ Маслиновъ носъ въ черноморскитѣ води се вдава езиковиденъ полуостровъ. На него се бѣлѣятъ, подобно ято чайки, спретнатитѣ кѣщи на село Приморско.

Преди шестдесетъ години този прибрѣженъ кѣтъ е билъ безлюденъ, ако не се смѣта каменната сграда на даляна Зунарита, основанъ отъ незапомнени времена.

Следъ освобождението ни отъ турцитѣ, български бѣгълци отъ села-

та Вургари, Мързево, Граматиково, Заберново — останали подъ чужда властъ, дошли въ този край и заели изоставенитѣ черкезки села Ченгеръ и Салихлеръ. Скоро следъ това, по липса на живелища въ тия села, новитѣ бѣжанци започнали да заематъ единствената полянка на полуострова, който билъ обрасълъ съ джбова гора. Ведно съ изчезване на надеждата за връщане въ роднитѣ села, колибитѣ отъ сазъ и плетъ изчезвали, за да бждатъ замѣнени съ

обикновени кѣщи. Така, къмъ четиридесетъ семейства, заселници на полуострова се считатъ за основатели на селото, наричано Кюприя — на български Мостово — въ връзка съ моста на ближната Айланъ-кайрякска (Ясно-полянска) рѣка.

Дърва и вжглища отъ околнитѣ девствени гори били трупани при полуостровната скеля. Купувачи отъ близу и далечъ ги отнасяли съ своитѣ вѣтроходи. Закипѣлъ животъ,

процвѣтѣлъ благодатенъ поминѣкъ. Установенитѣ въ черкезкитѣ села поселници постепенно започнали да се свличатъ и да се присѣдиняватъ къмъ съплеменицитѣ си въ Кюприя, докато къмъ 1920 година въ селата Ченгеръ и Салихлеръ не останалъ никой. Трѣбва да се подчертае, че това премѣстване мнозина сж понесли особено болезнено, но устремтъ да се отиде близу при морето е наддѣлялъ...

Явно, названието Приморско, дадено на селото се обуславя отъ миналото му, независимо отъ това, че изтъква неговото мѣсторазположение.

Днесъ село Приморско брои около хиляда души, изключително българи, живѣещи въ двеста кѣщи, три десетици отъ които сж нови, строени отъ бѣжанския заемъ.

Населението е бедно. Слабиятъ земеделски доходъ го тласка къмъ работа въ гората, риболовъ и скотовѣдство. Като изгодна клонка отъ скотовѣдството може да се застъпи млѣкарството. На лице сж много добри условия, неизползувани още...

Приморско има предпоставкитѣ на отлично морско лѣтовище. Отъ северна и южна страна на полуострова се разтилатъ великолеппи плажове, достигащи до два километра дължина. Северниятъ заливъ прави силно впечатление съ своята прозрачно-бистра вода, чисто плитко дѣно и съ близката гориста мѣстност, подходна за излети.

Всѣкога прѣснитѣ, изобилни и евтими хранителни припаси, които може да се доставятъ отъ селото, сж едно ценно предимство, независимо отъ изобилната балканска вода, достъпна чрезъ модеренъ трѣбопроводъ.

Липсата на добри наемни стаи, останалата незаслужена слава на маларично гнѣздо и недостатъчната разгласа, сж лошитѣ страни на селото като лѣчище. Премахването имъ е въпросъ на бждещи усилия...

Следователно, не случайно е вниманието къмъ село Приморско като морско лѣтовище, което внимание го проявяватъ презъ 1934 година просвѣтени видни софийци, обединили своитѣ усилия въ сдружението „Засмѣна“. На кооперативни начала тѣзи радѣтели си поставятъ за целъ да изградятъ до двеста лѣтни кѣщи въ околността на Приморско, като срещу използване северния плажъ и шестотинъ декари земя за постройка, поематъ задължението — да пресушатъ дивото, неприветно блато Стомопло (Устичка), съ повърхност надъ петстотинъ декари...

Огличенъ починъ, останалъ и до днесъ неосщественъ по вина на властъ и начинатели...

Като зѣеща рана чувствуватъ приморци липсата на желѣзобетоненъ пристанъ за добро обслужване при товарене дървени вжглища и дърва

за горене и строене, съ чийто износъ селището имъ заема почти чело мѣсто по нашето крайбрежие.

Нуждата отъ създаване удобства при товаренето е отдавна изтъкната и осъзната. Наченкитѣ на вълноломната постройка презъ 1928 година при парични жертви на мѣстната община, би следвало деж по скоро да се продължатъ, за да се завърши едно дѣло, напълно заслужавано отъ добритѣ и трудолюбиви приморци. Защото, занемареното вълноломче и пристанъ тѣ тълкуватъ като проява на небрежностъ — както отъ национално, така и отъ стопанско гледище!..

\*\*\*

Къмъ околноститѣ на село Приморско спадатъ и дветѣ блата, Устичка (Стомопло) и Дяволското. Първото заема площъ отъ шестотинъ декари. Богато е съ риба, дошла отъ морето по естественъ пѣтъ. Подлежатъ на преценка изгодитѣ отъ зарибяването и тия отъ пресушаването на това блато, което лѣтно време едва запазва влагата на своето тинясто дѣно.

Дяволското блато обхваща около четири хиляди декари, една трета отъ които е свободна отъ сазъ. Вода му достъпватъ околнитѣ потоци и Яснополянската рѣка, която се втича въ него. Устието му описва змиевиденъ завои, успоредно съ морския брѣгъ.

По поводъ прозвището на това блато сжществуватъ любопитни тълкувания. Споредъ едни, то било въ връзка съ дълбокодѣното тресавище съ черна тиня, въ южния край на блатото. Тукъ обитавалъ Дяволтъ, който поглѣщалъ безвъзвратно заблудения и попадналъ въ тинята добитѣкъ. Истина има въ обяснението, че „дяволско“ произхожда отъ изопачаване на думата Джавала, означена въ картитѣ отъ рускитѣ картописци. Джавала е мѣстностъ, отстояща на петъ километри югозападно отъ Приморско. Представя склонъ отъ близкия планински хребетъ. Нѣкога населена, единствена тя е могла да даде название на блатото: трудното произношение на „дж“ руситѣ избѣгватъ съ направеното преименуване отъ Джавалско на Дяволско...

\*\*\*

Все въ близостъ съ Приморско, на по-малко отъ петъ километра въ южна посока е малкия заливъ Атъ-лиманъ — заливътъ на жребца.

Той е известенъ отъ дълги години като стоварище на дървени вжглища. Билъ е гранична точка между България и Турция, каквато днесъ представятъ село Резово и Резовска рѣка. Брѣгътъ и морската дълбочина позволяватъ леко товарене на плаващитѣ сждове.

За целта по настоящемъ се строи нароченъ пристанъ.

Въ зората на турското робство полуостровниятъ брѣгъ е билъ заетъ отъ силно укрепено градче. Недостъпността била подсилена, освенъ откъмъ сушата съ високи укрепления, но и откъмъ морето съ вериги, спиращи движението на неприятелскитѣ кораби.

Нарочно изпратенитѣ отъ султана хора да покорятъ градчето прибѣгнали къмъ голѣма хитростъ, която имъ дарила успѣхъ. Тѣ натоварватъ съ просо кърмовата частъ на единъ корабъ, който съ пълна скоростъ се насочилъ къмъ заграденото съ верига мѣсто. Вирнатиятъ вълнорѣзъ свободно прескочилъ веригата, безъ да я докосне. Когато обаче, кърмата се ударила въ веригата, поради силното движение и получения внезапенъ тласкъ, тежестта се премѣстила мигновено напредъ. На свой редъ кърмата се вирнала нагоре и корабътъ преминалъ препятствието, приближилъ брѣга и далъ възможностъ на нападателитѣ турци да нахълтатъ въ крепостта, отъ гдето взели много пленници.

Между плененитѣ била и една девица съ необикновена хубостъ. Отведена при Султана, тя спечелила любовта му и той пожелалъ да я вземе за жена...

Немощна да се бори срещу султанската сила, девицата дала своето съгласие, но при условие, че ще бжде освободена отъ плащане всѣкакви данѣци областта, която тя ще окръжи съ единъ жребецъ, яздѣйки отъ изгрѣвъ до залѣзъ слънце.

Така се обяснява провъзгласяване на Есакията — запретената, безданъчната област, обхващаша една обширна прибрѣжна земя северно, до езерото Мандра и южно, до градъ Царево. Тѣй като жребецътъ, на който яздѣла легендарната девица, преуморенъ издѣхналъ при споменатия вече заливъ, затова последниятъ билъ нареченъ Атъ-лиманъ — заливътъ на жребца.

Съ подробности това предание и въ днешни дни се мѣлви изъ странджанско, като извършителката на чудния подвигъ се сочи съ грѣцкото име Моноvisa (Едногърда), съ турско-грѣцкото — Урдуvisa (ударената, отсѣчената грѣдь) — и съ българското име Стана...

Отъ нѣкогашния роденъ градъ на едногърдата красавица, днесъ личатъ останкитѣ отъ крепостна стена и развалинитѣ на една църква.

А недалечъ, на километрово разстояние, китнитѣ дървета на селцето Китенъ — съ сто и петдесетъ жители земеделци и скотовѣдци — е свѣтло указание, че пепелищата на мъртвитѣ руини трѣбва да се замѣнятъ съ китни брѣгове за щастливо домукване на живата българщина.

Крумъ Кънчевъ.



# СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТЪ

## ХРИСТОФОРЪ КОЛУМБЪ.

(Продължение отъ брой 95).

### Първото пътешествие на Колумба въ 1492 год.

Следъ заминаването на Колумба отъ Кордова, двамата испански благородници, Сантангела и Квитанилла, проникнати отъ силно национално чувство и засѣгнати отъ обстоятелството, че Колумбъ ще потърси съдействие въ чужда страна, която ще бжде пригизателка на нови земи и ще се прослави за смѣтка на Испания, решили за сетенъ път да употребятъ своето влияние и красноречие, за да склонятъ и издействатъ благоволенieto на испанската кралица за получаване необходимото съдействие и помощъ.

Рисувайки предъ кралицата съ подходящи и убедителни слова ясната картина на бждещитъ успѣхи и слава за Испания отъ осъществяването смѣлия планъ на Колумба, чрезъ който ще се разпространи християнството и ще се попълнятъ изчерпанитъ слѣдствие изтощителнитъ войни държавни каси съ огромни богатства, двамата благородници затрогнали гордостта и патриотизма на кралицата, която се съгласила да даде своята подкрепа.

Дадена била бърза заповѣдъ, нароченъ пратеникъ да догони и върне Колумба. Последниятъ билъ настигнатъ отъ кѣнникъ на моста Пинось до Гренада. Въ Колумба настъпило минутно колебание, обаче той се върналъ и поелъ обратния пътъ къмъ кралския дворецъ.

Историческитъ данни отбелязватъ, че кралицата предложила своитъ диаманти и скъпоценности за набавянето на необходимитъ суми за колумбовото пътешествие.

На 17 априлъ 1492 год. кралътъ и кралицата подписали въ Санта-Фе и връчили на Колумба откритъ листъ, по силата на който, всички люде въ новоизнамѣренитъ земи се задължаватъ напълно да се подчиняватъ и даватъ съдействие на мореплавателя.

Така сжщо между кралската двойка и Колумба билъ сключенъ договоръ, който се съхранява въ Барселона. Споредъ английския преводъ, тоя договоръ съдържа следнитъ по-главни точки:

1. На Колумба се дава правото да носи презъ своя животъ адмиралски чинъ и да се ползва, както въ новооткрититъ отъ него земи, така и въ всички испански владения въ океана съ правата и почеститъ на всѣки великъ испански адмиралъ;

2. Той ще бжде и ще се ползва въ новитъ земи съ правата на вице-кралъ или генералъ — губернаторъ;

3. Нему се предоставя правото да задържа една десета частъ отъ всички скъпоценни камани, злато, сребро, благовонни масла и други материали, съставляващи предметъ на търговия, които се намѣрятъ, бждатъ купени, размѣнени или добити въ предѣлитъ на открититъ земи;

4. Той, или неговиятъ замѣстникъ ще бжде единствения сдия въ всички дѣла и спорове възникнали въ търговскитъ сношения между новоизнамѣренитъ земи и Испания.

Условиата на договора били придружени съ потвърдението за повишението на Колумба въ чинъ адмиралъ, а на 30 априлъ 1492 год. била подписана кралска заповѣдъ, съгласно която по благоволенieto на испанскитъ владѣтели, на Колумба и неговитъ наследници се дава правото да прикачатъ къмъ своето име благородното название „донъ“.

На 12 май 1492 год. Колумбъ се отправилъ за пристанището на Атлантически океанъ Палось, за да подготви и съоружи даденитъ му отъ краля кораби за предстоящото продължително пътешествие.

Съгласно кралския указъ, малкиятъ колумбовъ флотъ се състоялъ отъ три кораби, обслужата на които получавала сжщата заплата, както моряцитъ отъ военния флотъ, обаче въ предплата за четири месеца. Всѣки приморски градъ получилъ нареждането да снабди експедицията съ необходимитъ припаси на твърде низки цени. Всички углавни дѣла, заведени срещу моряцитъ, постъпващи на служба въ колумбовитъ кораби, се прекратявали на срокъ два месеца следъ завръщане на експедицията.

На 23 май Колумбъ, придруженъ отъ отецъ Хуанъ Перецъ се отзовалъ въ църквата „Св. Георги“ гдето нотариуса на града прочелъ предъ насъбралото се гражданство кралския указъ, съ който се заповѣдало гр. Палось да снабди експедицията съ кораби и моряци за тѣхното управление. Обаче, въпрѣки повеленията на тоя указъ, желаючи да взематъ участие въ продължителното морско пътешествие, освенъ нѣколкото освободени отъ затвора затворници не се указали. Това станало достояние на кралския дворъ.

Ето защо, на 20.VI билъ издаденъ повторно указъ, съ който се заповѣд-

вало корабитъ да бждатъ съоръжени на сила и снабдени съ услуга.

За целта въ Палось пристигналъ нароченъ кралски пратеникъ, обаче и сега, въпрѣки строгитъ постановления на издадения указъ, желаючи да взематъ участие въ експедицията не се указали.

Най-подиръ съ съдействието на двамата известни и опитни мореплаватели, братята Мартинъ и Виценте Пинзонъ, които повлияли на народа и сполучили да убедятъ нѣкои моряци въ безопасността на пътуването и сигурното откриване на нови земи, а така сжщо и западния пътъ къмъ Индия, започнало се бързото съоръжаване на тритъ кораба: „Мария“, „Нина“ и „Пинта“.

Споредъ съществуващитъ данни, корабитъ притежавали високо издигнати носове и кърми. а „Мария“ имала дължина 19 и ширина 6 м.

„Мария“, подъ управлението на Колумба билъ стѣкменъ за водачески корабъ, „Пинта“ се управлявалъ отъ Мартинъ Пинзонъ, а „Нина“ отъ неговия по-малкъ братъ — Виценте Пинзонъ.

Особени трудности били срещнати при намирането необходимиятъ брой моряци за обслужване корабитъ. Малцина изявявали доброволно желание да се впуснатъ съ малкитъ кораби въ обширния океанъ, поради което стѣкмяването на експедицията продължило твърде много.

Едва въ началото на августъ всичко било готово за пътъ, като обслужата на тритъ кораба се състояла отъ 120 души моряци и други длъжностни лица.

Съгласно съществуващитъ списъци на обслужата се установява, че въ първото пътешествие на Колумба презъ 1492 год. взели участие, покрай моряцитъ още и следнитъ длъжностни лица: Нотариусъ, за записване съответнитъ протоколи при откриване на новитъ земи; историкъ — за съставляване и отбелязване историческитъ данни; преводчикъ, който говорилъ латински, гръцки, еврейски, арабски и ерменски езици, за сношение съ народитъ, населяващи далечнитъ азиатски държави; геологъ, за изследване и даване заключение относително открититъ въ новитъ земи ценни руди; а така сжщо и лѣкарь. Не е установено, дали всрѣдъ обслужата на корабитъ се намиралъ свещеникъ. (Следва).

Куюджуклиевъ.



## НАШИЯТЪ ПЖТЪ.

*Пжтът по който днеска ний вървиме  
Осънянъ е съсъ плевели безчетъ...  
Но върата съ коя ще победиме,  
Крепи духътъ и тласка ни напредъ!*

*И ние крачимъ твърдо и безстрашно,  
Обикнали сме родното море...  
Съсъ „Дръзки“, „Строги“ или „Смъли“, съвга,  
Сразимъ ще да... всъки „Хамидие“!...*

*По цъли нощи, безъ да дремнемъ често  
На поста си моряшки ние бдимъ...  
Не плашатъ ни вълнитъ разбъснъли,  
Защото наший духъ е несломимъ!*

*Пжтът е труденъ днесъ изъ кой вървиме  
Но славенъ е за родниятъ ни кжтъ...  
Съсъ воля ний всичко ще победиме,  
Изпълнимъ ще свещенниятъ си дългъ!...*

Л. М. Щеревъ  
у-къ VII кл. — Варна.

## ПЪРВАТА СТРАЖА.

— А сега ще ви разкажа за спомена отъ едно мое плаване и първото ми постъпване на стража. Така започна стариятъ морски офицеръ, обкръженъ отъ група млади, наскоро произведени мичмани, които жадно слушаха разказитъ за многобройнитъ преживялици на своитъ по-стари предшественици.

— Въ единъ ясенъ зименъ день, стариятъ учебенъ корабъ „Асенъ“ бѣ хвърлилъ котва предъ красивия брѣгъ на единъ отъ нашитъ черно-морски лѣтовища.

Така се случи, че помощникъ командира на кораба, които бѣ повиканъ по служба отъ началника на флота, трѣбваше веднага да слезе на брѣга и заминe, като по нареждане отъ командира следваше да бжде замѣстванъ отъ мене. Каква голѣма гордостъ и радостъ изпитавахъ тогава азъ, младиятъ мичманъ, който отъ 2 дена бѣхъ приведенъ на служба като младши офицеръ на кораба и трѣбваше да изпълнявамъ длъжността помощникъ командиръ. Чувствавахъ, че въ твърде кратко време съмъ напредналъ много въ службата.

Отдавна очакваниятъ моментъ, да бжда на стража като самостоятеленъ офицеръ, да давамъ необходимитъ заповѣди на кърмчията и направлявамъ кораба, безъ прѣкия контролъ отъ командира или неговия помощникъ, бѣше вече настѣпилъ.

Мисълта, че за менъ това ще бжде действителенъ изпитъ, отъ който моитъ началници ще сждятъ за моряшкитъ ми способности и ще

се увѣрятъ въ нвдежднитъ ми качества на бждещъ командиръ, ме заставяше, още съ стѣпването по палубата да засили старанията си. Азъ дори измѣнихъ походката си: стѣпвахъ тежко и гордо; понижихъ гласа си съ единъ тонъ, като на думитъ си придавахъ всѣкога тържественостъ и по-голѣма компетентностъ. Моето око, което азъ наистина искахъ да считамъ и да покажа на подчиненитъ си, че е моряшко, непрекъснато отправяше погледа си отъ върховетъ на голѣмитъ стожери до палубата и търсеше да намѣри нѣкоя, макаръ и най-малка неизправностъ, която да ми даде поводъ да проявя строгостта си. Често, следствие сжщата тая строгостъ подчиненитъ моряци прикачатъ нѣкое прозвище на началника си. А азъ силно желаяхъ да бжда нареченъ: „Строгия мичманъ“, „Голѣмия морякъ“, „Морския вълкъ“, или съ каквото и да е друго прозвище, което да изразява нѣщо наистина моряшко, нѣщо голѣмо и рѣдко. Суета човѣческа, въ чийто рамки попаднахъ тогава поради своята мледостъ и неулѣгналостъ.

Командирътъ на „Асенъ“ слѣзе на брѣга за да се представи на началника на гарнизона. Следъ известно време на кораба дойде морякъ, който събщи, че началника на гарнизона кани офицеритъ отъ кораба на обѣдъ. Това е то, моряшката служба; Следъ всѣко продължително плаване, още съ пристигането въ нѣкое пристанище, веднага те канятъ на обѣди, различни приеми и

праздненства. Естествено, че следъ многотрайнитъ и уморителни плавания, прекарани бури, безсъния и отговорни стражи, устройванитъ обѣди на брѣга всѣкога сж били желани за моряцитъ.

Следъ даването на необходимитъ нареждания, отправихме се заедно съ техническия офицеръ за брѣга и точно въ опредѣления за сбѣдачасъ, се явихме въ домътъ на началника на гарнизона, сжщо морски офицеръ.

Тамъ, въ наша честь бѣ събрано видното общество на града.

Обѣдътъ започна при голѣмо оживление и задушевностъ. Бѣхъ изпадналъ въ особено настроение и не знаѣхъ въ какво направление да насоча моитъ старания: въ поглъщане на вкуснитъ ястия ли, или въ съзерцаването на онези свежи цвѣтя, младитъ и стройни девойки, които крадишкомъ хвърляха свѣткащи погледи, къмъ кого мислитъ? Разбира се, че къмъ менъ, младиятъ мичманъ вторигрангъ. Това наистина бѣ щастие, не ми се иска да кажа неземно, защото и на земята човѣкъ може да изпита такова.

Обѣда завърши късно презъ дена. Следъ обичайнитъ благодарности и сбогувания, командирътъ, техническия офицеръ и азъ се завърнахме на кораба, на който всичко бѣ готово за отплаване.

Даде се заповѣдъ за откотвяне. Задрънчаха веригитъ и котвата трудно се откачи отъ морското дъно. И тя, въпрѣки че бѣше зима, като че ли не искаше да остави това чисто пѣсъчно дъно.



„Асенъ“ гордо заплува по гладката морска ширь. Морето бѣ тихо, много тихо. Бѣхме застанали съ командира на командния мостъ, гдето чакахъ неговитѣ нареждания. Очудваше ме загрижеността му. Той често издигаше глава и оглеждаше небесния сводъ. Какво ли предвиждаше? Може би влошаване на времето? Нима е възможно? Морето е необичайно спокойно, а по небето се гонятъ само нѣколко малки облачета. Скоро настѣпи нощта.

— Мичманъ Б., рече къмъ менъ командирътъ. Добре прекарахме днесъ, и не се съмнявамъ, че и Вие, като менъ, сте малко изморени. Иде-те да си почините и на половината пѣтъ до нашето пристанище, ще пратя да Ви повикатъ, за да ме смѣните.

— Слушамъ, господинъ лейтенантъ, отговорихъ козирувайки и се прибрахъ въ своята кабина, съблѣкохъ се набързо и си легнахъ.

Въ продължение на цѣлъ часъ не можахъ да затворя очи. Дали отъ радостъ или безпокойство за предстоящото ми първо постѣпване на стража, не можахъ въ момента да обясня.

Всички способности за корабоводенето преминаха презъ моето въображение. Азъ дълго мислихъ за брѣговата ивица съ всичкитѣ ѝ прибрѣжни опасности: подводни скали, плитковини, затънали кораби; отправяхъ мисълъ къмъ звездитѣ, внезапно появяващитѣ се силни вѣтрове и бури, а сѣщо и за преживѣния день, и стройнитѣ девойки. Та нали и великиятъ Нелсонъ, следъ продължително плаване билъ поканенъ на приемъ, гдето се влюбилъ въ леди Хамилтонъ... Унесенъ въ подобна размисълъ, потъналъ въ дълбокъ блѣсъкъ за морето, за живота на моряка и предстоящото ми постѣпване на стража, най-подиръ съмъ заспахъ дълбоко. И ако вѣрвате, че мисълта презъ дена, често продължава да витае и въ нашитѣ сѣнища, като много пѣти застава човѣка да съчувства въ сѣня си така, както никога въ действителностъ не би могълъ, то, имайте търпението да изслушате моятъ сънъ:

Намирахъ се на стража върху голѣмъ корабъ. Морето бушуваше стихийно и всички погледи бѣха вперени въ менъ, като че ли само азъ бѣхъ човѣкътъ, който можеше да даде спасение за всички.

Изведнѣжъ, корабътъ силно се наклони на едната си страна и започна да загребва вода. Всички, побледнѣли като смъртници очакваха моитѣ заповѣди. Отстранихъ бързо кърмчията отъ кормилото, поехъ управлението на кораба и възвърнахъ спокойствието на всички. Неочаквано на командния мостъ се появи и застана предъ менъ чудно хубава девица, държаща въ рѣка лаврово клонче. Въ нея азъ познахъ сътрапезницата си отъ обѣда при началника на гарнизона. Посѣгнахъ да взема лавровото клонче... Въ тоя мигъ силно почукване ме събуди. Отворихъ очи и бързо скочихъ. Въ кабината бѣ влѣзалъ командирътъ, който усмихвайки се каза:

— Мичманъ Б., поемете командването на кораба и продължете до пристанището. Сега е мой редъ да си почина.

Очуди ме обстоятелството, че командирътъ идва лично да ме събуди. Знаете, че редно е стражата да бжде предадена на командния мостъ, като се укажатъ посоката на корабното движение, скоростта, силата на вѣтъра, вълнението, мѣстонахождението на кораба, особеноститѣ и пр. А сега, командирътъ дори ми помогна да се облѣка, вдигна ми кожената яка, подобно на грижливъ баща, и като надѣна връщайки на далекогледа презъ вратата ми каза:

— Вънъ е студено и духа силенъ вѣтъръ. Приятна стража. Когато наближите пристанището, повикайте ме. Следъ това той бързо излѣзе.

Съжеляхъ за прекъснатия сънъ и за очарователната девица, отъ която не можахъ да взема лавровото клонче, но бѣхъ много радостенъ, че следъ нѣколко само секунди и азъ въ действителностъ ще бжда на стража на командния мостъ. Командирътъ ще почива; Азъ ще командвамъ кораба! Само тоя, който не познава корабната служба, само той

не може да си представи приятнитѣ вълнения, които скоропроизведениятъ младъ мичманъ изпитва, когато за прѣвъ пѣтъ постѣпва въ самостоятелна стража.

Бързо излѣзохъ отъ кабината и се втурнахъ къмъ командния мостъ, който то се намираше на нѣколко крачки.

Посрѣщна ме яростно силенъ насрещенъ вѣтъръ, който свиреше продължително. Корабътъ леко се поклащаше. По пѣтя за командния мостъ срещнахъ моряци, които оправяха нѣкакви вѣжа. Обаче, всичко това не ми направи впечатление. Азъ бързахъ за командния мостъ и гордо се изкачихъ на него, но останахъ като прикованъ на мѣсто.

Нима пакъ сънувамъ? Разтрихъ очи и останахъ въ недоумѣние. Веднага се втурнахъ къмъ командирската кабина, намираща се до самия команденъ мостъ, влѣзахъ безъ да чукамъ и доложихъ:

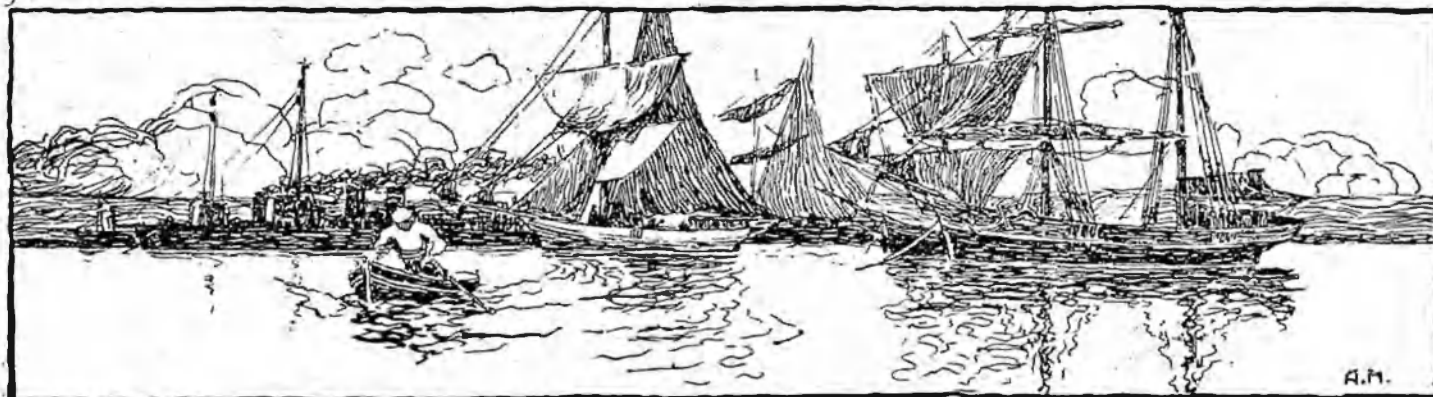
— Господинъ лейтенантъ, въ непосредствена близостъ се забелязватъ флотски постройки.

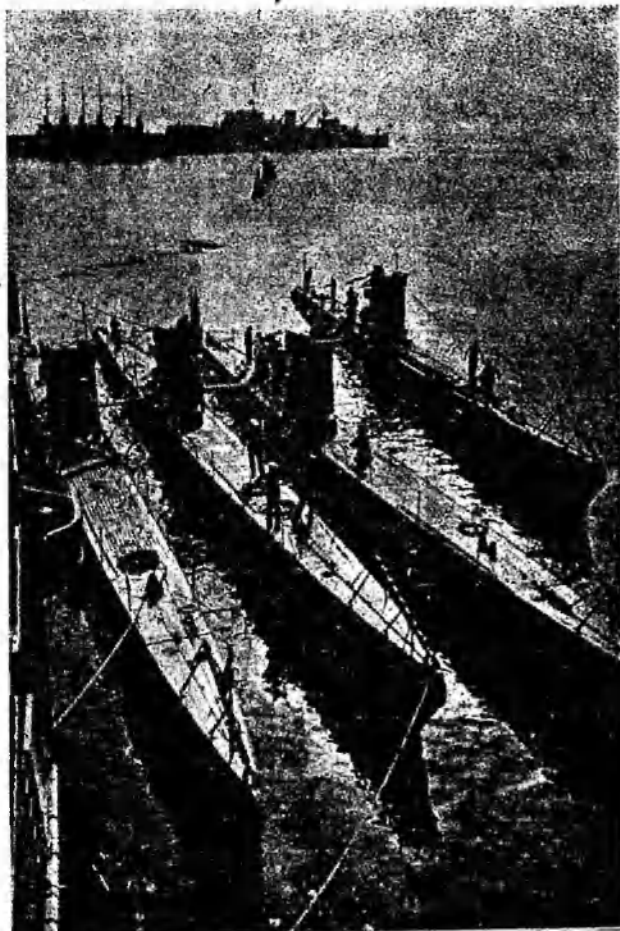
— Естествено, отговори леко усмихнатъ командирътъ; това сѣ постройкитѣ на военния кей въ пристанището. Едва сега окончателно се разсѣнихъ и всичко ми стана напълно ясно. Изкачвайки се на командния мостъ подъ впечатлението на сѣня, не забелязахъ, че корабътъ е завързанъ за военния кей, къмъ която измама способствуваха силниятъ вѣтъръ, поклащането на кораба и плискането на вълнитѣ въ корабнитѣ стени, които въ момента даваха пълна илюзия, че корабътъ се движи въ развълнувано море.

Следъ внезапно появилата се презъ нощта буря, командирътъ останалъ неотлъчно на командния мостъ и следъ завързването на кораба за кея, пожелалъ да се пошегува.

Естествено, че останахъ много засраменъ отъ това мое сънно състояние, което ме постави въ твърде неудобно положение предъ моя командиръ. Затворихъ се въ кабината и дълго мислихъ за дветѣ непостигнати цели презъ нощта: първата стража и лавровото клонче.

Алтаиръ.





Германската флотилия подводници „Ведигелъ“ въ Килското пристанище.



Артилерийско обучение на лентъ кръстосвачъ.