

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

ДВУСЕМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

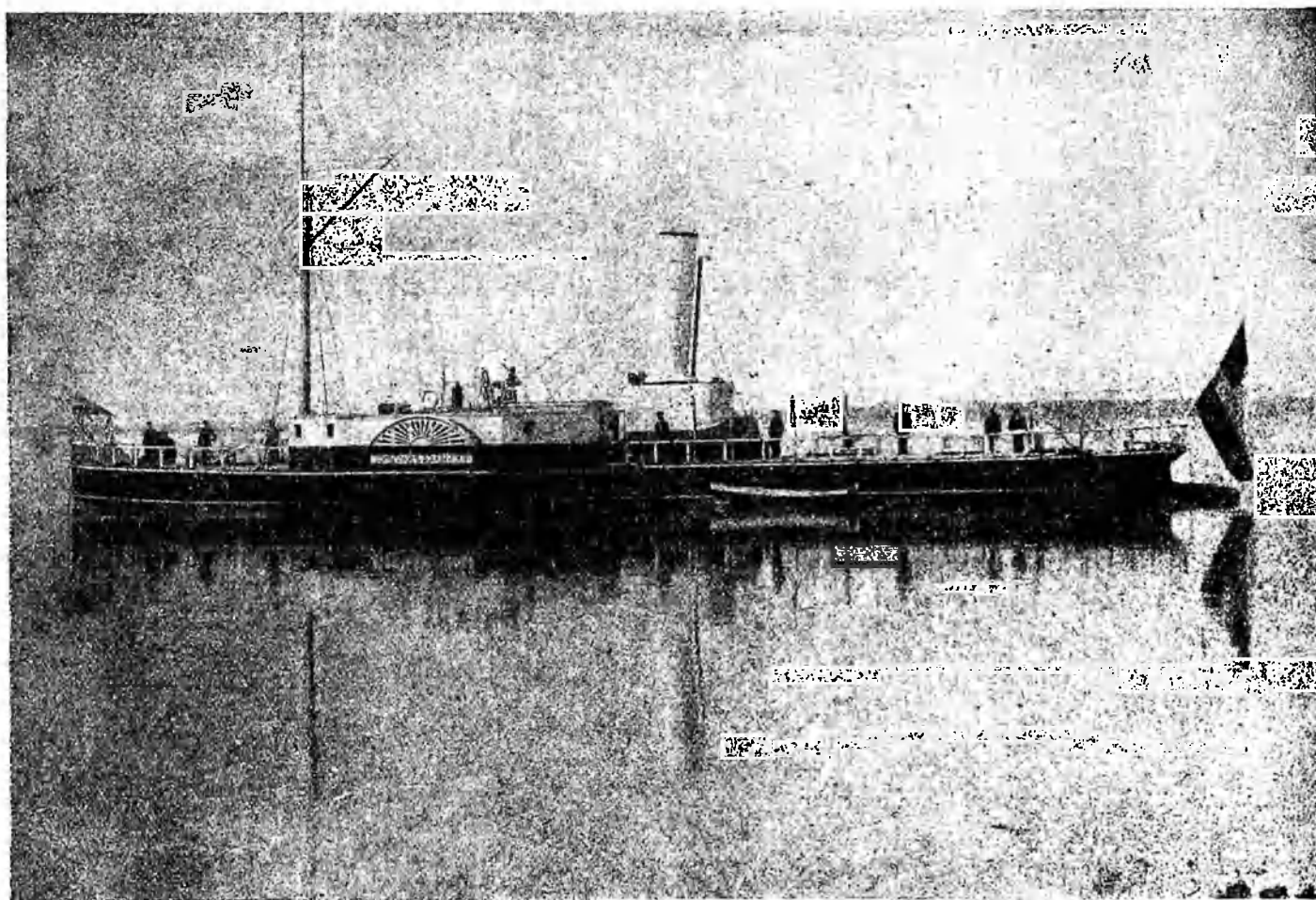


Година IV.

Варна, 15 юли 1938 год.

Брой 93.

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



Бившиятъ български воененъ корабъ на Дунава, „Симеонъ Велики“.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

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

(Продължение от брой 92).

Както се отбеляза въ миналия брой, следъ финикийците, като добри моряци, се прославили гърците.

Още въ героичния периодъ на гръцката история сж отбелязани два знаменити похода презъ море: походътъ на Аргонафтитъ и тоя въ време на Троянската война, отъ които първиятъ има съвършено морски характеръ. Той съставлява предприятие, внушено отъ жажда за печалби, приключение и слава; Храбри и военоложби предводители, свързани помежду си съ единство на произхождение, езикъ и религия, се сгруппирали за походъ въ страна, намираща се много по-далечъ отъ всички ония мѣста, които били обектъ на предшествуващитъ гръцки предприятия.

Тоя походъ билъ благополучно завършенъ, станалъ знаменитъ въ цѣла Гърция и дълго време билъ единъ отъ главнитъ предмети на нейнитъ героични пѣсни.

Така сжшо и походътъ къмъ Троя билъ възпѣванъ дълго отъ гръцкитъ поети.

Тѣзи пѣсни усилили още по вече влѣчението на гръцкия народъ къмъ морскитъ пътешествия, и въ скоро време гърцитъ станали господари на крайбрежията на Срѣдиземно и прилежащитъ къмъ него морета, отъ Херкулесовитъ стълбове (Гибралтаръ), до днешния Ростовъ на Донъ (Русия).

При всѣко по-удобно за корабитъ заливче, тѣ основали колония и макаръ, че съседитъ били диви и воинствени, хитритъ гърци успѣли да ги научатъ да обработватъ земята и цѣлата страна се обръщала на градина, а дивитъ племена ставали послушни слуги на гърцитъ.

Гръцки колонии сж биле и днешнитъ цвѣтущи пристанища въ Срѣдиземно море: Марсилия, Неаполъ, Месина, Торанто, Катания, Сиракуза и др., а въ Черно море: Хераклия, Синопъ, Керасунтъ и Трапезунтъ.

Градъ Варна, който тогава се именувалъ Одесусъ, билъ колония на града Милетъ, който основалъ почти всички Черноморски колонии.

Въ Милетъ биле силно развити овцевѣдството и промишлеността. Неговитъ превъзходни килими и тъкачни произведения се славили по цѣлия древенъ Свѣтъ.

(Следва).

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

Наредъ съ смѣлитъ действия на малкитъ български торпедоносци, подводникъ № 18, водсамолетитъ и другитъ части на нашия флотъ, дейно участие презъ Свѣтовната война вземала и съставената въ началото на войната Портова дружина.

Въ състава на тая дружина влѣзли всички моряци, които, поради липса на бойни кораби нѣмали възможностъ да се впуснатъ всрѣдъ разпѣненитъ води на Черно море, за да бранятъ източната грѣница на Отееството срещу действието на вражеския флотъ.

Портовата дружина била съставена отъ първа и втора портсвароти и брояла общо 450 човѣке; офицери, подофицери и моряци.

Първоначалното назначение на дружината било да даде несбхсдимата войнишка и пехотна подготовка на постъпилитъ на служба въ флота млади моряци.

Бойната дейностъ на Портовата дружина започнала презъ есента на 1916 година, следъ обявяване войната съ нашата северна съседка — Ромжния, когато на дружината се възложила задачата да заеме приморскитъ градове на Южна Добруджа — Балчикъ и Каварна.

Съ помощта на дивизиона торпедоносци, презъ нсшита на 4 срещу 5 септември 1916 г. дружината извършила десантъ и заела дзата града, чийто население приветствувало моряцитъ като освободители.

Въ началото на октомври с.г. първата рота отъ дружината взела участие въ бойеветъ при с. Первели.

Преди двадесетъ години, презъ лѣтото на 1918 год., Портовата дружина изпратила една своя рота моряци за носене службата по крайбрежието на Бѣло море.

Ротата се установила въ Деде-Агачъ и поела охраната на брѣга около сжщия градъ.

Презъ месецъ май, когато по силата на Ньойския договоръ е следвало да бжде разформирована Бѣломорската частъ отъ флота на Негово Величество, еднички моряцитъ отъ тая рота останали до край, като върни стражи на Бѣломорското крайбрежие и последни напуснали южната врата на нашето Отечество и се завърнали обратно въ гр. Варна.

Така и моряцитъ отъ „Морската пехота“ достойно изпълниха своя дългъ къмъ Родината и отбелезаха, че сж всѣкога готови да дадатъ всичко за защитата на отечественитъ граници.

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитъ постъпили дарения:

1. Варнен. пристанищно управление, сумата - 234 лв.
2. Иванъ Ст. Поповъ, Варна, сумата 50 „
3. Лазаръ Петровъ, Русе, сумата 30 „
4. Т. Манасиевъ, с. Обзоръ, Поморийско, сумата 20 „
5. П. Шекроузъ, с. Бѣла, Варненско, сумата 20 „
6. Н. Желѣзковъ, с. Рудникъ, Варн., сумата 20 „
7. Г. Ст. Стояновъ, с. Обзоръ, Поморийско, с та 20 „
8. В. Атанасовъ, с. Обзоръ, Поморийско, сумата 15 „
9. Димо Кънчевъ Русевъ, с. Върбица, Плѣвенско, сумата 10 „
10. Петко Петковъ Недевъ, с. Асеново Горо-Орѣховско, сумата 10 „
11. М. Петрова, гр. Ямболъ, сумата 10 „
12. Благой Николовъ Мариневъ, ученикъ III кл., гр. Варна, сумата 10 „
13. Дим. Тончевъ, с. Бѣла, Варненско, сумата 10 „

(Следва)

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

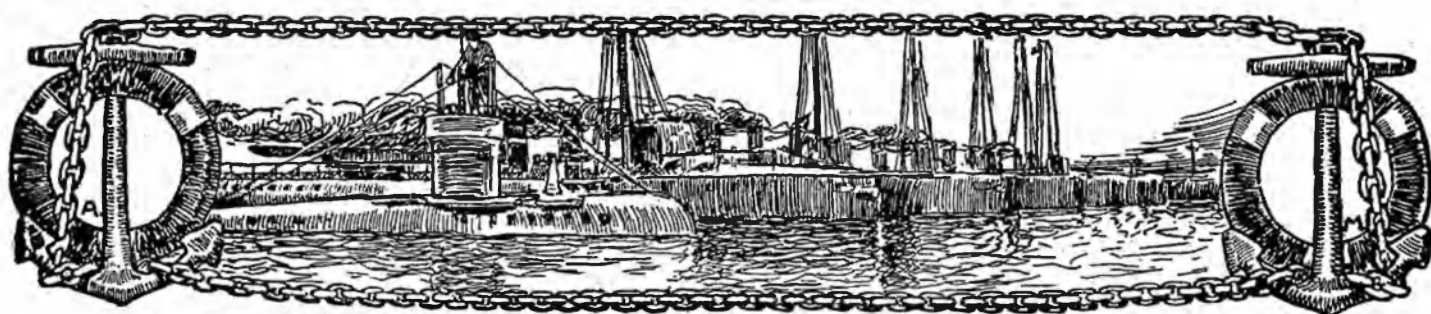
Въ отговоръ на постъпилитъ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявилитъ желание да се абониратъ, че вестникътъ се изпраща даромъ, по възможностъ на всички, които желаятъ да го получаватъ, безъ вноски за абонаментъ. Редакцията приема само дарения, които се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

— Въ отговоръ на запитванията съобщаваме, волнитъ 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 благодари на многобройнитъ си сътрудници за изпратенитъ трудове и съжелява, че нѣкои отъ последнитъ, въпрѣки своята издържаностъ и стегнатостъ на стила, не ще бждатъ помѣстени въ вестника, тъй като нѣматъ морско съдържание.



ЗНАЧЕНИЕТО НА МОРЕТО.

Многобройнитѣ исторически примѣрисъ достатъчна убедителностъ подчертаватъ голѣмото економическо и културно значение, което морето и воднитѣ пѣтища иматъ за напредѣка и благосъстоянието на народитѣ.

Морето и плавателнитѣ рѣки сѣ неизчерпаемъ източникъ на богатства и съставляватъ първостепененъ факторъ, който доминира съ своето влияние върху историческия животъ на всѣки народъ.

Историческитѣ данни напълно ясно установяватъ, че всѣка държава, която е схванала голѣмото значение на морето за всестранното развитие на народитѣ, всѣкога е полагала голѣми усилия да осигури независимъ изходъ на свободно море и затвърди правото за свободно използване морскитѣ и рѣчни пѣтища.

Правото за свободното и рационално използване воднитѣ пѣтища въ мирно време

се осигурява чрезъ създаването на собствено корабоплаване, покровителствувано и насърчавано отъ държавата.

Въ военно време, освенъ като економически обектъ, морето се явява и като стратегически факторъ, който трѣбва да се има предвидъ при организиране отбраната на държавата.

Както използването на морето въ мирно време е възможно само съ наличието на достатъчно търговски кораби, плуващи подъ народното знаме, така и отбраната на морето е само тогава действителна, когато се разполага съ бойни кораби.

Българскиятъ народъ, който въ продължение на толкова вѣка наблюдава съ спокойно безразличие морето и Дунава, още не може да схване важността на тия два лоста за културния и материаленъ подемъ на страната.

„Народи, които нѣматъ кораби и кора-

боплаване, сѣ слуги на морскитѣ народи“,

истина, която следва най-подиръ да бѣде разбрана отъ българския народъ, който увѣрено трѣбва да разпростре своята твърда дѣсница върху морето и Дунава, осигуряващи съществуването, независимостта и величието на Отечеството.

Дългъ се налага на всѣки българинъ, който е почерпилъ поука отъ историческитѣ примѣри, притежава силното чувство на родолюбие и желае културния и стопански напредѣкъ на Родината, да не преустановява полагането на своитѣ пълни, непрестанни и настойчиви усилия, до като не види българското знаме да се развѣва гордо, не само по китнитѣ върхове на Балкана, но и върху необятнитѣ простори на морето и тихитѣ води на Дунава, чрезъ които най-лесно ще дойде възхода и величието на България.

МОРСКА МИСЛА

САМОЛЕТЪТЪ СРЕЩУ БОЙНИЯ КОРАБЪ.

(Продължение от брой 92).

Действието на самолетните бомби върху линейните кораби.

Действието на 227 килограмови бомби върху линейните кораби е съвсем повърхностно, понеже те не могат да пробият бронирана палуба, дори и с дебелина 76 мм.

Ето защо следва да се разгледат действията на бомбите с тежест 454 кг. Установено е, че последните, ако бждат хвърлени от височина 2400 метра и по-голяма такава, пробиват бронирана палуба с дебелина 114 до 127 мм.

Ако тия бомби ударят палуба с означената дебелина, действието им не прониква въ дълбочина; ако обаче, ударят незащитена част на кораба, действието им е твърде голямо. Средно смета се, че избухването на една 454 килограмова бомба унищожава 10% от бойната сила на кораба.

Въроятността, единъ линейен корабъ да бжде потопенъ само отъ единъ такъвъ бомбенъ ударъ е не по-голяма отъ 1:100.

Отбелязаните данни се различават значително отъ тия, които често се помѣстватъ въ ежедневния и др. печати, и се даватъ обикновено отъ хора, не познаващи основно материята, или пъкъ се отнасятъ за стари и незащитени кораби.

Данните на автора на настоящата статия се отнасятъ за съвременните, добре бронирани бойни кораби.

При направените въ Америка опити съ бившия германски линейен корабъ „Остфрисландъ“, водонепроницаемите отдѣления на който били отворени, получили попадения отъ 3 бомби по 500 кг. върху самия корабъ и две плътно до него, причинили само леко наклоняване и едва следъ нови 4 попадения на 900 килограмови бомби плътно до кораба, последниятъ получилъ големи разрушения и потъналъ.

Въпросътъ за „попаденията плътно до кораба“, споредъ автора се нуждае отъ разяснение. При подводни взривове разрушителното действие е обратно пропорционално на 5. степенъ на разстоянието отъ точката на взрива; това ще рече, че при двойно разстояние разрушителното действие е само $\frac{1}{32}$ частъ отъ това при първия случай. При опитите съ американския корабъ „Уошингтънъ“, 2 бомби съ тежестъ по 900 кг. сж паднали въ водата на

6 метра отъ кораба и не причинили никакви вреди; даже кондензаторите сж останали напълно плътни. Може би тия две бомби биха причинили големи разрушения на кораба, ако бѣха паднали на 3 м. отъ него, тъй като тогава действието имъ би било 32 пъти по-силно. Но тоя въпросъ е още съвсемъ неизясненъ и затова по-добре е да бжде изоставенъ.

Тъй като за сега самолетите при атака съ пикиране не могатъ да хвърлятъ бомби по-тежки отъ 227 кг. и последните не могатъ да нанесатъ сериозни щети на линейните кораби, атаката чрезъ пикиране върху голѣмите бойни кораби, като не обещаваща резултатъ, следва да отпадне и остава да се ограничи само върху леките кораби, чийто палуби сж по-тънки отъ 76 мм.

Авторътъ намира за не много опасни повредите на голѣмите кораби причинени отъ взрива на торпедото изстреляно отъ самолетите, защото последните атакуютъ съ торпеда притежаващи само половината отъ заряда на корабните такива, които сж много тежки за самолетите.

Днесъ, обаче, отъ линейните кораби се иска да издържатъ не единъ, а нѣколко торпедни удара. Следователно, единъ ударъ отъ самолетното торпедо, не може да има голямо действие върху линейния корабъ. Приема се понѣкога, че отъ взрива на едно самолетно торпедо може да бжде понижена скоростта на линейния корабъ съ 5%. Споредъ това, за да бжде изваденъ корабътъ отъ строя ще сж необходими голѣмъ брой подобни торпедни попадения.

Янгъ, следъ всичко това, дава картина на атаката отъ 1000 бомбардировача върху вражеска ескадра, състояща се отъ 8 линейни кораба, 8 кръстосвача и съответния брой леки сили, но не разполагаща съ бойни самолети. Небето трѣбва да бжде чисто отъ облаци на височина до 3000 м. Той приема сжщо, че сж преодолѣни голѣмите трудности отнасящи се до събирането за атака на 1000 самолета, отъ излитането до пускане на бомбите върху целта.

При една хоризонтална атака, споредъ казаното по-рано, само 39% отъ нападащите самолета ще достигнатъ до положението за хвър-

ляне бомбите. Останалите 610 ще бждатъ извадени изъ строя, още преди тоя моментъ. Като се приеме, че всѣки самолетъ ще може да носи по 2—454 килограмови бомби, то при възприетите 1% попадения, ще може да се разчита на $2 \times 39 = 78$ попадения върху единъ корабъ. Въ резултатъ на това, корабътъ следва за известно време да бжде изваденъ напълно отъ строя, срещу което постижение нападателътъ ще загуби 610 самолета, следователно напълно ясно е, че видимиятъ успѣхъ не отговаря на дадените загуби. Ето защо, бомбените атаки съ хоризонтално летение ще бждатъ произвеждани въ особени случаи, може би срещу 1 до 2 кораба, чиято противовъздушна артилерия е вече разстроена.

Така сжщо, атаката чрезъ пикиране и торпедната такава не ще дадатъ по-добри резултати, тъй като загубите на самолетите ще сж големи. Следователно, единъ флотъ чийго кораби могатъ по отдѣлно да се борятъ успѣшно срещу всѣка неприятелска ескадрила, нѣма защо да се бои отъ атаките на бомбовозните самолети. Само срещу еденични кораби, които бждатъ атакувани едновременно отъ нѣколко ескадрили, би имало изгледи за постигане на повече попадения.

Авторътъ по поводъ на изнесените данни изрично подчертава, че неговите изчисления почиватъ на опити, направени презъ последните години въ Англия, съ бомби и торпеда, отъ самолети по корабни цели и съ стрелби отъ корабни противовъздушни оръдия срещу безжично управлявани въздушни мишени.

Разпрѣскванията на снарядите въ близостъ на самолетите затрудняватъ твърде много прицелванията отъ последните.

Какво влияние указватъ: нееднаквата гъстота на въздушните пластове, траекторията на снарядите отъ тежките противовъздушни оръдия и пр. върху праволинейното летение на самолетите, Комендъръ Янгъ знае твърде добре отъ личенъ опитъ.

Сравнение между орждейния огънь и бомбохвърлянето.

Орждейниятъ огънь на бойния корабъ срещу другъ корабъ, може да се поддържа продължително, като при това противникътъ се принуди къмъ заемане известно неизгодно

тактическо положение, което въ следствие да бжде използвано за благоприятния изходъ на сражението.

Самолетътъ, напротивъ, може само единъ пътъ, или ако носи две бомби — два пъти да атакува кораба. Броятъ на изстреляните отъ едно оръдие снаряди е несравнено много по-голямъ отъ тоя на хвърлените отъ самолета бомби, съответно съ което, расте и вѣроятността да се достигне възможния процентъ попадания.

Съ артилерията на кораба може да се води престрелка, като следъ първия залпъ се направятъ съответните поправки. Самолетътъ, напротивъ, се намира винаги въ положението на артилерийския офицеръ преди първия залпъ, защото дори и да носи повече бомби, той не може да получи отъ първото хвърляне на бомбите никакви данни за поправка на следующите хвърляния.

Какъвъ процентъ попадания може да се достигне отъ стрелбата на тежките корабни оръдия, зависи отъ много условия. Споредъ опита на автора, днесъ може да се разчита на 5% попадания при наблюдения на стрелбата само отъ корабъ и на 10% при помощно наблюдение отъ самолетъ.

Следователно, съ 80 артилерийски изстрела, може да се достигнатъ толкова попадания, колкото се получаватъ отъ атаката съ 1000 самолета. Разликата се състои само въ това, че ако действието на артилерийския огънь е незадоволително, корабътъ може да продължи огъня, когато неповалените при атаката самолети, за да я повторятъ трѣбва да се върнатъ въ базата за да взематъ нови бомби, торпеда и гориво.

Самолетътъ като помощно средство за артилерийската стрелба.

Самолетите, които сж необходими за наблюдаване попадания, поправки и направляване на корабната артилерийска стрелба, за предпочитане е да се носятъ отъ самите кораби. Чрезъ това последните ставатъ независими отъ самолетоносачите и могатъ да си обучатъ основно обслужката на самолетите, споредъ своите нужди и желания, което е много важно.

За отбрана срещу неприятелските бомбохвъргачи сж необходими изстрѣбителни самолети, които могатъ да се носятъ отъ самолетоносачите.

За наблюдението на артилерийската стрелба и за отбрана срещу бомбоносците, сж необходими добре обучени и опитни летци.

Действието на артилерийския огънь.

Авторътъ е на мнение, че действието на една 380 мм. граната е равно на това, което указва една самолетна бомба съ тежестъ 454 кг. Въ действителностъ бомбата съдържа по-голямъ разпрѣсквателенъ зарядъ отъ колкото гранатата, но последната е по-тежка (862 кг.), има по-голяма пробивна сила и при избухването си се разпрѣсква на по-големи късове, притежаващи голяма скоростъ. Действието на артилерийския огънь, при приблизително равната разрушителностъ на бомбата и гранатата, ще зависи главно отъ броя на попадания; и въ тоя случай оръдието има 5 до 10 пъти по-голямо надмощие отъ самолета. Освенъ това, при всѣко бомбено нападение въ по-голямъ мащабъ, загубите въ самолетите ще бждатъ толкова големи, че останалите невредими ще представляватъ само сѣнката на вложените въ атаката сили.

Заклучение.

Като заключение отъ изложение то на Комендъръ Янгъ се установява, че срещу бойните кораби оръдейниятъ огънь е много по действителенъ отъ въздушната бомбена атака.

За да реализира възможно най-голямъ брой попадания, тежката артилерия трѣбва да бжде подпомогната отъ наблюдателни самолети. За да се отнеме сжщата възможностъ за подпомагане на противника, необходимите и собствени изстрѣбителни самолети да прогонятъ или унищожатъ наблюдателните такива на врага.

Следователно, вмѣсто да се разпиляватъ средствата на страната, като се строятъ самолети за действие срещу бойните кораби, по-добре е да се строятъ линейни кораби, които да се снабдяватъ съ наблюдателни самолети за улеснение артилерийската стрелба на кораби, като въ тяхна помощъ се даватъ изстрѣбителни самолети, носени отъ самолетоносачи, които изпълняващи назначението на подвижни упори, ще бждатъ отъ голяма полза за сражаващите се кораби. Тогава британските бойни ескадри ще могатъ да действатъ въ всѣко море, нѣма защо да се боятъ отъ противниковите бомбени ескадри и ще могатъ да се сражаватъ съ голямъ успехъ срещу врага.

МНЕНИЕТО НА „СОЛВЕРЪ“.

Както се отбеляза, въ репликата участва и „Солверъ“. Той е на мнение, че определениятъ отъ Комендъръ Янгъ 90 метровъ радиусъ на плоскостта, въ която падатъ 50% отъ всички бомби хвърлени отъ са-

молетъ, летящъ на височина 3000 м. е твърде голѣмъ и невъзприемливъ. Така сжщо не може да се приеме и утрояването на тоя радиусъ, което Янгъ основава на безпокоенето отъ противосамолетния огънь. Би следвало сжщиятъ факторъ да се вмѣкне и за прислугите на противосамолетните оръдия. Обаче, ако не се вземе подъ внимание това едностранчиво безпокоене на летците, а се приеме че, както при мирновременните обучения, 50-ти процента отъ всички попадания лежатъ въ единъ кръгъ съ радиусъ 90 м., т. е. въ обща плоскостъ отъ 25,000 м², тогава се получава следния процентъ попадания върху единъ линейен корабъ съ площъ 4200 м², а именно: $\frac{4200 \times 0.5}{25,000} 100 = 8.4\%$,

или кръгло 10 пъти по-голямъ отъ тоя, който Янгъ дава.

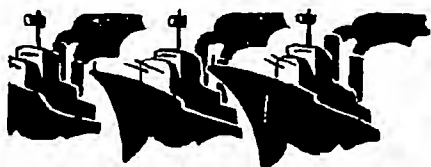
Всѣки корабъ, обаче, бива сериозно застрашенъ и отъ близко падащите въ водата бомби. Ако тая опасна зона се разпростира на 3 м. около кораба, тогава прицелната плоскостъ се увеличава отъ 4,200 м² на 5,400 м² и процентътъ на попадания съответно, отъ 8.4 на 10.8. Следователно, корабътъ ще се счита олученъ не следъ падането на всѣки 100 бомби, както Янгъ изчислява, а попадение ще се получи на всѣки десетъ бомби.

„Солверъ“ не е съгласенъ сжщо и съ възприетиятъ отъ Янгъ размѣръ на попадания отъ артилерията срещу самолета, летящъ на височина 3,000 м. Сравнено съ опитите отъ войната той го смѣта преувеличенъ и малко вѣроятенъ. Жизнената плоскостъ на единъ самолетъ е много малка; тя, при едномоторенъ самолетъ достига едва 1 м². Затова, много малко вѣроятно е, една тъй малка целъ да бжде ударена при избухването на една граната на 36 м. отъ нея. Вѣроятно, снарядътъ, за да нанесе напълно действително поражение, трѣбва да избухне по близо до целта, на около 9 м. отъ нея. Пространството на сферата съ радиусъ 90 м. е 3 милиона м³, а това на сферата съ 9 метровъ радиусъ — едва 3,000 м³. Следователно, за да се постигне единъ ударъ, необходими сж попадания на 1000 изстрела въ 20%-овата зона, или за всѣко попадение сж необходими да се дадатъ 5,000 оръжейни изстрела.

Тия данни схващатъ много повече съ опитите отъ Свѣтовната война, отколкото дадените отъ Янгъ, който определя по едно попадение на всѣки 156 изстрела. Отъ дадените въ течение на 90 секунди отъ четиритехъ противосамолетни оръдия 96 изстрела само, 0'019 ще трѣбва да се считатъ за попадания.

(Следва).

Отъ нѣмски Д. Дудевъ.



ВЕНЦ-МОРСКА ИСТОРИЯ

К О Н В О Й.

Дейността на германските подводници около брѣговетѣ на Англия е значително засилена, поради което наложително е всички търговски и превозни кораби, които напускат или се насочват към английските пристанища да бждат сгрупирвани въ отделни конвои и охранявани от бойни кораби, да се отправят за своето мѣстоназначение.

Презь октоври 1917 год. въ ирландското пристанище Kingston се събиратъ отъ разнитѣ пристанища на Англия множество търговски кораби, за да се сгрупиратъ въ конвои и отплаватъ за Америка.

Въ това пристанище се намира постоянната стоянка на дивизиона американски изстрѣбители, предназначени да конвоиратъ превознитѣ кораби.

Денътъ за излизането на конвоя въ открито море се запазва въ пълна тайна, за да не се даде възможност на германските разузнавачи да съобщатъ въ Германия, отъ гдето по радиото лесно може да се заповѣда на нѣкой подводникъ, действащъ въ Атлантически океанъ, да заеме очаквателна позиция въ опредѣления за отплаване день и атакува корабитѣ отъ конвоя, а сжщо така може да се насочи и специаленъ миненъ заградителъ, който да осѣе пътя на корабитѣ съ мини.

Управлението на всички морски превози е съсредоточено въ специална стая на адмиралтейството въ Лондонъ.

Въ тая стая се намира огромна карта, на която се нанасятъ мѣстата на различнитѣ кораби, а сжщо и предполагаемитѣ мѣстонахождения на нѣмскитѣ подводници, действащи въ океана и моретата около Англия. Мѣстата на неприятелските подводници се намиратъ чрезъ радиозасичане отъ английските радиостанции, които следятъ и подслушватъ всички отправяни въ Германия радиосъобщения на подводниците.

Най-подиръ конвоятъ получава кражка радиограма: „OQ 17“, означаваща деньтъ на трѣгването и мѣстото на срѣщата.

Нѣколко часа преди отплаването, миночистачи обследватъ обстойно прохода за да провѣрятъ и откриятъ дали има поставени отъ германските кораби минни загради.

Въ опредѣления часъ 8 американ-

ски изстрѣбители излизатъ отъ своитѣ мѣста, обкрѣжаващи пристанището въ което е събранъ конвоя.

Първата задача на изстрѣбителитѣ е да огледатъ въ всички посоки морето предъ пристанището, за да откриятъ присѣтствието въ водния районъ на неприятелски подводници.

Следъ като се установи, че нѣма такива, командирътъ на дивизиона изстрѣбители отправя необходимия сигналъ на търговските кораби да излѣзатъ изъ пристанището.

Корабитѣ отъ конвоя единъ следъ други излизатъ на море, построиватъ се въ 3 паралелни колони и обкрѣжени отъ изстрѣбителитѣ се насочватъ къмъ мѣстото „за среща А“, намиращо се на 300 мили отъ Kingston, всрѣдъ обширния Атлантически океанъ, на 14° западна дължина и 49° северна ширина.

Въ това мѣсто изстрѣбителитѣ освобождаватъ конвоя да следва самостоятелно своя пъть къмъ Америка, и поемайки защитата на идващитѣ отъ американските пристанища друга група превозни кораби, намиращи се въ опредѣления часъ въ мѣстото „за среща А“, се завръщатъ обратно въ Англия.

Охраната на конвоя е твърде еднообразна и уморителна, особено презъ зимнитѣ дни, когато въ източната частъ на Атлантически океанъ бушуватъ стихийни бури и се стелятъ низко гѣсти мъгли.

* *

Конвоятъ благополучно се движи на западъ и приближава къмъ мѣстото за среща.

Въ 14 часа стражникътъ на изстрѣбителя „Паркеръ“ забелязва въ дѣсно морегледъ на подводникъ, насочващъ се къмъ конвоя. Веднага, по установения сигналъ, даденъ отъ началника на конвоя, всички кораби промѣнятъ посоката на движение на 45° въ лѣво, а изстрѣбителитѣ обследватъ водния районъ, въ който е забелязанъ морегледа на неприятелския подводникъ.

Следъ два часа корабитѣ наново промѣнятъ курса и се насочватъ къмъ означеното за среща мѣсто, което достигатъ на смръчаване. Подъ закрилата на тъмнината търговските кораби спокойно продължаватъ своя пъть къмъ Америка.

Въ сжщото време дивизиона изстрѣбители получава радиограма отъ английския кръстосвачъ „Кумберландъ“, който пристига отъ приста-

нището на Сидней съ конвоя „HS 14“ идващъ отъ брѣговетѣ на Съединенитѣ Щати.

Конвоятъ „HS 14“ отстои на разстояние 60 мили западно отъ мѣстото за среща. Съгласно разписанието, дивизиони изстрѣбители трѣбва да го вземе подъ охрана и отведе въ Англия.

Поради неблагоприятното време, корабитѣ не сж могли да опредѣлятъ астрономически точното си мѣстонахождение въ океана.

За да не се разминатъ съ конвоя „HS 14“, изстрѣбителитѣ се разпрѣсватъ въ една линия съ дължина 20 мили и въ строй фронта се насочватъ къмъ западъ, оглеждайки внимателно хоризонта.

Малко преди опредѣленото за среща време единъ отъ изстрѣбителитѣ забелязва на западъ облаци димъ и тъмната маса на много кораби. По сигналъ отъ изстрѣбителя, всички останали съ пълна скоростъ се насочватъ и заставатъ отъ дветѣ страни на новия конвой, който се състои отъ 32 търговски кораба.

Съ навлизането въ опасната отъ подводници зона, на водаческия изстрѣбителъ се издига сигнала: „Лжкатушно движение А“ и корабитѣ отъ конвоя промѣнятъ посоката на движение, първоначално 20° на лѣво, а следъ 10 минути нанова на 20° въ дѣсно и т. н. въ продължение на много часове, до като достигне и навлѣзе въ водитѣ на Ламанша.

Това непрекъснато лжкатушене се налага, за да се отнеме възможността на неприятелския подводникъ да заеме благоприятна за атакуване на корабитѣ позиция.

Най-подиръ конвоя благополучно достига въ Ламанша, отъ гдето корабитѣ се разпрѣскаватъ и се отправятъ на групи по назначението си въ различнитѣ пристанища на Англия.

* * *

Обаче, често пъти, въпрѣки силната охрана отъ изстрѣбители и кръстосвачи, нѣмскитѣ подводници сж успѣвали да се промѣкнатъ и заематъ благоприятна за атака позиция между самитѣ отделни колони на конвоя, отъ което мѣсто сж произвеждали многократни торпедни изстрѣли и сж сполучвали да потопятъ множество търговски кораби.

Преведе: Кутевски.

Ш А Н Г Х А Й.

Въ януарската книжка на руското морско списание „Морской сборник“ презъ настоящата година, е помѣстена статия отъ Е. Шведе подъ заглавие „Жълтото море и Шангхай“ отъ която въ следващитѣ редове ще бждатъ отбелязани извлѣченитѣ най-сжщественни данни:

Брѣговетѣ на Китай се миятъ отъ водитѣ на Жълтото и Източно-китайско морета.

Най голѣмата дължина на Жълтото море по направление северъ—югъ, въ южната открита частъ е 400, а широчината му по паралела — 360 мили.

По-голѣмитѣ рѣки, които се вливатъ въ Жълтото море сж следнитѣ:

Рѣката Ляо-хо, влива се въ северната частъ на Ляодунския заливъ (западно отъ Портъ-Артуръ) и притежава обща дължина 1,440 клм. Рѣката съставлява главния плавателенъ пжтъ на Манджурия и е достъпна за корабоплаването на разстояние 830 клм. отъ устието.

Рѣка Хуанъ-хо, или Жълтата рѣка, която въ долното си течение е плавателна, протича презъ плодородна и гжсто населена равнина.

Въ горното си течение рѣката прѣсича областъ съ земни пластове които се размиватъ въ нейнитѣ води и отнасятъ въ морето, което отъ разтворенитѣ въ водата части получава жълтъ цвѣтъ, а отъ това и названието Жълто море.

Рѣка Янцикиянъ е най голѣмата рѣка въ Китай. Дълга е 5100 клм. и обхваща басейнъ съ обща площъ 2 милиона квадратни клм. съ население 210 милиона жители, съставляващи 50% отъ общото население на Китай.

Рѣката е плавателна за малки кораби на разстояние 2850 клм. отъ своето устие. Нивото на нейната вода, следствие на падащитѣ проливни дждове презъ годината е твърде промѣнливо. Така, въ устието при най-малка вода, дълбочината е 5'5, при пълна вода 8'5 метра. Презъ лѣтото дълбочината при устието на рѣката достига до 10'3 метра.

Въ лѣтнитѣ месеци дълбочината на рѣката при гр. Ханкоу, отстоящъ на 990 клм. отъ Шангхай, достига 8'2 метра.

Разнитѣ селища по брѣговетѣ на Жълтото море, които сж подъ влиянието на различнитѣ европейски държави сж свързани помежду си съ подводни телеграфни кабели.

Шангхай посрѣдствомъ 6 кабела е свързанъ съ Нагасаки (3 кабела), Чифу (2 кабела) и Цинтао; Така сжщо притежаватъ телеграфни кабели и останалитѣ градове: Цинтао, Сасебо, Чифу, Дайренъ, Цинвандао, Таку и пр.

Солеността на водата въ Жълтото море, близо до брѣговетѣ на Китай е 25‰, а въ отдалеченитѣ райони достига отъ 30 до 34‰.

Шангхай е най-главното пристанище на Китай, което, презъ време на японо-китайския конфликтъ, се прочу съ кръвопролитнитѣ сражения за завладяването му отъ Японскитѣ войски.

Градътъ и пристанището Шангхай се намиратъ на 12 мили отъ устието на рѣката Хуанпу, вливаща се въ рѣката Янцикиянъ на разстояние 35 мили отъ устието на последната. Шангхай е обкржжънъ отъ плодородната делта на р. Янцикиянъ, която е пресечена съ многобройни плавателни притока, канали и езера. Градътъ заема отлично географическо положение и притежава всичкитѣ преимущества на голѣмитѣ рѣчни и морски пристанища.

Економическото и политическо значение на Шангхай е твърде голѣмо. Презъ 1935 година градътъ ималъ 3,465,500 жители и по вносно-износната си търговия заемалъ пето мѣсто отъ всички морски пристанища въ Свѣта.

Съгласно непълнитѣ данни, презъ 1934—35 год. чрезъ Шангхай била извършена 54% отъ външната търговия на Китай и 35% отъ вътрешната такава.

Шанхай е главния промишленъ центъръ на Китай. Въ него се намира единствената китайска корабостроителница за търговски и военни (канонерки и малки леки кръстосвачи) кораби.

Градътъ притежава надъ 1000 промишлени предприятия, между които 216 механически, 270 текстилни (61 голѣми фабрики: 30 японски, 27 китайски и 4 английски), 173 химически и 401 различни други.

Въ финансово отношение градътъ заема сжщо така първо мѣсто въ обширната китайска земя, като притежава: 27 чуждестранни банки, 39 китайски и 77 примитивни китайски кантори.

Въ тия банки се съхраняватъ грамадни запаси отъ китайското сребро, което презъ 1934 год. е възлизало на 53 милиарда и 900 милиона лева.

Съгласно даннитѣ отъ 1936 год. въ Шангхайското пристанище могатъ да застанатъ на котва и вързала, едновременно 156 търговски и 22 военни кораба, а сжщо така и многобройни китайски, голѣми и малки вѣтроходи.

Най-голѣмитѣ военни кораби, които иматъ достъпъ въ пристанището сж кръстосвачитѣ съ водоизмѣстване до 10,000.

Шангхай не притежава достатъч-

ни механически и др. съоржжения за бързото натоварване и разтоварване на корабитѣ. Наличитѣ 20 парни и електрически товарни стрели, въ сравнение съ товарителнитѣ приспособления въ голѣмитѣ свѣтовни пристанища сж съвършено нищожни (Хамбургъ притежава надъ 1,000 товарни стрели).

Натоварването и разтоварването на различнитѣ стоки на и отъ търговскитѣ кораби се извършва предимно съ китайскитѣ пристанищни работници, наречени кули.

Въ Шангхай се намиратъ огромни складове на каменни вжглища (75,000 тона) и нефтъ (20,000 тона). На нефтеното пристанище всеизвестната американска фирма „Стандартъ Ойлъ“ притежава 20 голѣми цистерни за течено гориво, а Азиатското бензиново сдружение — 10 бензинови тахива.

Пристанището разполага съ 11 сухи дока: два за докуване на 10,000 тонни военни кораби; единъ за 7,000 тоненъ кръстосвачъ; четири за кръстосвачи съ водоизмѣстване 5,200 тона, и три за изстрѣбители съ водоизмѣстване до 1,500 тона.

Шангхай е свързанъ посрѣдствомъ корабни съобщения почти съ всички по-главни пристанища въ Свѣта. Броятъ на различнитѣ параходни агенции въ китайското пристанище достига до 50.

Шангхай е свързанъ посрѣдствомъ желѣзни пжтища съ градоветѣ Нанкинъ, Ханчжоу, Нинпо и Усунъ.

Пристанището притежава 3 мощни радиостанции.

Чуждостранното население на Шангхай включва 20,500 души японци, около 12,000 руси, по-вече отъ 9,000 англичани, 3,800 американци и 1,700 французи.

Градътъ има добре уредено трамвайно и отобусно съобщение. Броятъ на отобуситѣ надминава 16,000 и съставлява 37% отъ цѣлия автомобиленъ превозъ на Китай.

Въ различнитѣ фабрики и работилници на Шангхай работятъ около 800,000 работника.

Въ Японо-китайската война Шангхай представляваше единъ отъ важнитѣ операционни театри, на който презъ 1937 год. се развиха кръвопролитни сражения.

Действията започнаха на 12 августъ. На 23 с. м. подъ прикритието на японския флотъ бѣха стоварени 2 дивизии, които положили голѣми усилия за завземането на града, който обаче оказа голѣма съпротива.

Чрезъ стоварването на нови японски войски и обкржжаването на града, Шангхай бѣ окончателно завладянъ на 11 ноември 1937 год.

Отъ руски: Куюджуклиевъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

ЖАНЪ БАРТЪ И НЕГОВИЯТЪ СИНЪ.

Въ едно сражение съ английски кораби, великият френски моряк Жанъ Бартъ забелязал намираща се на командвания от него корабъ свой десетъ годишенъ синъ, да побледнява и показва признаци на страхъ още при първите оръждийни изстрели.

За да създаде въ свой синъ чувството на безстрашие и презрение къмъ опасностите, Жанъ Бартъ заповѣдалъ да вържатъ детето за главния стожеръ, кждето то останало до края на борбата. Съ това той целилъ да привикне сина си къмъ силните усещания на моряшкия животъ и да даде на своята корабна обслуга единъ урокъ за беззаветно изпълнение на отечествения дългъ, предъ който трѣбва да се жертва най-милото и най-скъпото за човѣка.

Синътъ не оставилъ неизползванъ твърде суровия урокъ на своя баща; въ последствие той станалъ сжщо така добъръ морякъ и адмиралъ.

— Следъ присъединяването на Австрия германскиятъ воененъ флотъ на Дунава се увеличилъ съ следните малки рѣчни кораби:

Стражниятъ корабъ „Бираго“ построенъ въ 1914 г. въ корабостроителницата „Гатцъ-Данубиусъ“ въ Будапеща. Притежава следните данни: водоизмѣстване 60 бр. р. тона, скоростъ 11 мили, въоръжение: едно 70 мм. оръдие и 4 картечници.

Шестъ стражни моторни лодки, построени въ 1933/35 год.: „Драу“, „Енсъ“, „Кремсъ“, „Муръ“, „Залцахъ“ и „Траунъ“, а сжщо и учебната моторна лодка „Газелле“.

— Построените въ италианските корабостроителници три, предназначени за бразилския флотъ подводници: „Тупи“, „Тимбира“ и „Тамайо“, благополучно сж прекосили океана и пристигнали въ пристанището Рио-де-Жанейро.

Новопостроените подводници притежаватъ следните данни: водоизмѣстване: подводно 680, надъ водата 910 тона; надводна скоростъ 14, а подводна 7.7 мили; въоръжение: едно 100 мм. оръдие, 2 картечници и шестъ 533 мм. торпедни тръби.

— На 21 май е влѣзалъ въ строя новопостроениятъ германски линейен корабъ „Гнайзенау“.

Корабътъ притежава следните данни: водоизмѣстване 26,000 т., дължина 226, ширина 30 и газене 7.5 м.; въоръжение: 9—280 и 12—150 мм. оръдия. Други сведения липсватъ.

КОНСУМАЦИЯТА НА РИБА ВЪ ГЕРМАНИЯ.

Презъ 1937 г. въ Германия били употребени за прехрана на населението 883,000 тона риба.

Изчислено е, че отъ това количество на всѣки германецъ се пада годишна консумация срѣдно по 12.3 кгр. риба, отъ която 6.4 кгр. херинга.

Презъ 1936 г. всѣки жителъ въ Германия е употребилъ за храна по 11.8 кгр., а въ 1932 г. срѣдното годишно количество на консумираната риба било по 9.5 кгр. на човѣкъ.

Последните данни установяватъ непрестанния ежегоденъ разтежъ на количеството риба, служаща за подобрене прехраната на германския народъ.

Отъ общото количество на употребената за храна риба презъ 1937 год., 75% е доставена отъ нѣмските риболовни кораби и само 25% отъ чужбина.

Общата стойностъ на уловената презъ 1937 год. отъ германските риболовци риба възлиза на 4 милиарда и 884 милиона лева.

Личниятъ съставъ на чуждо-странните флоти къмъ 1.1.1938 г.

Наименование на държавите	Личенъ съставъ
Съединените Шати	128,000
Англия	113,000
Япония	107,000
Франция	72,000
Италия	60,000
Русия	40,000
Бразилия	18,000
Аржентина	11,200
Испания	11,000
Турция	9,200
Холандия	8,400
Швеция	7,500
Югославия	7,000
Чили	6,400
Полша	6,100
Португалия	5,500
Финландия	4,000
Норвегия	2,000
Дания	1,500

Въ сравнение съ миналите години най-големо увеличение на личния съставъ отбелязва Русия.

Отъ малките държави Финландия отбелязва значителенъ брой офицери и моряци.

МОТОРНАТА ЯХТА „АКАРЪ“.

— Презъ юли 1937 г. въ Истамбулъ присигнала новопостроената моторна яхта на Председателя на Турската република.

Яхтата носи името „Акаръ“ и притежава следните данни: водоизмѣстване 63 бр. р. тона; дължина 27.5, ширина 5 и газене 1.45 метра. Скоростъ 13 мили; районъ на действие 900 мили.

Построена е въ корабостроителницата „Нагло“ въ Берленъ — Писелдорфъ, отъ кждето съ собственъ ходъ е достигнала презъ Хавелъ, Срѣдния каналъ и Елба въ Хамбургското пристанище. Въ последното е била натоварена върху палубата на единъ корабъ и пренесена въ Истамбулъ.

НОВИЯТЪ ЯПОНСКИ РИБОЛОВЕНЪ КОРАБЪ — ФАБРИКА ЗА КИТОВА МАСЪ.

Япония е построила още единъ корабъ — фабрика за добиване на китова масъ, „Нискинъ Мару № 2“, който се счита за единъ отъ най-големите кораби — плаващи фабрики, предназначени за преработката на убитите китове и получаването отъ тяхъ на различни маслени и др. продукти.

Корабътъ притежава следните данни: дължина 167.64; широчина 22.55; обща височина 14.86 метра; товароносимостъ 22,400 тона и водоизмѣстване 33,500 бр. р. тона.

Обслужва се отъ 360 човѣка, отъ които 96 души моряци и 264 работници въ плаващата фабрика.

Привежда се въ движение отъ осемцилиндровъ, двутактенъ моторъ, осигуряващъ на кораба скоростъ отъ 13 мили (24 клм.).

Корабътъ притежава нови и усовършенствувани фабрични съоръжения, способствуващи за добиването двойно по голѣмо количество китова масъ, отколкото тая, която се получава отъ еднотигния нему корабъ — фабрика „Нискинъ Мару № 1“.

При еднакви размѣри, № 2 притежава съ 400 бр. р. тона по голѣмо водоизмѣстване и 0.10 метра по дълбоко газене отъ „Нискинъ Мару № 1“, обаче има 200 тона по-малка товароносимостъ, ксето се дължи на по-тежките фабрични съоръжения и устройствата за живѣене на обслугата.

НОВИТЪ ГРЪЦКИ ИЗСТРЪБИТЕЛИ.

Отъ строящитъ се въ английската корабостроителница „Викерсъ“ — въ Глазговъ, четири гръцки изстръбителя, въ началото на мартъ н. г. е спуснатъ първиятъ, който е кръстенъ съ името „Кралъ Георгъ I“.

Вториятъ еднотипенъ на него изстръбителъ, който също така ще бжде спуснатъ на вода презъ настоящата година, ще носи името „Кралица Олга“.

Изстръбителътъ притежава следнигъ данни: водоизмѣстване 1,350 тона; дължина 95, ширина 10.1 и газене 2.6 метра; скоростъ 35 мили (65 клм.); въоръжение: четири 120 мм. орждия, 7 картечници и осемъ 533 мм. торпедни тръби; мощностъ на машината 34,000 конски сили; районъ на действие 6,000 мили при срѣдна скоростъ отъ 15 мили. Обслужва се отъ 145 души.

— Въ областта Пансио, близо до града Турку, Финландия предвижда постройката на ново военно пристанище, защото въ тоя градъ се намира най-оживената корабостроителница въ страната, въ която може да бждатъ построявани кораби съ водоизмѣстване 15,000 бр. р. тона. Освенъ това, пристанището Турку притежава 10,000 тоненъ държъ, най-големия гакъвъ въ Финландия.

ПАРАДЪТЪ НА ИТАЛИАНСКИЯ ФЛОТЪ.

На 5 май н. г. въ Неаполския заливъ се произведе величествениятъ парадъ на италианския флотъ, на който бойнитъ кораби на Италия, манифестираха своята готовност и мощъ предъ водача на германския народъ, г. Хитлеръ.

Парадътъ билъ предшествуванъ съ редици бойни упражнения, последвани отъ масовитъ атаки на подводницитъ и торпедоноснитъ флотилии.

Общо въ парада сж взели участие 192 кораба и значителенъ брой въздушни сили, включващи се въ две ескадри, една бързоходна флотилия и Неаполския отрядъ кораби.

Първата ескадра се състояла отъ следнитъ кораби: линейнитъ кораби „Конте ди Кавуръ“ и „Юлио Цезаръ“; 6 кръстосвача и 12 изстръбителя.

Втората ескадра имала съставъ 12 кръстосвача, 6 разузнавача (големъ изстръбители), 4 изстръбителя, 16 торпедоносца съ 1 флотиловодачъ и управляемиятъ чрезъ радиото корабъ — мишана „Санъ Марко“ съ неговия водачъ — торпедоносеца „Аудаче“.

Бързоходната флотилия се състояла отъ 25 торпедни лодки.

Неаполскиятъ отрядъ билъ съставенъ отъ следнитъ кораби: 2 изстръбителя, 8 торпедоносца, 4 при-

дружаващи и 4 специални кораба и подводниятъ флотъ въ съставъ отъ 86 различни подводника.

Всички кораби били съсредоточени въ Неаполския заливъ.

Въ 10.30 часа на 5 май Италианскиятъ кралъ и императоръ, придруженъ отъ Водача г. Хитлеръ се качили на линейния корабъ „Ковуръ“, гдето били посрещнати отъ г. Мусолини. Въ същото време всички кораби сж дали въ честъ на владѣтелитъ по 21 топовни салюти, следъ което първата ескадра се снела отъ котва и съ скоростъ 20 мили се насочила на югъ, къмъ островъ Капри.

Следъ кратки престроявания водаческия корабъ „Конте ди Кавуръ“ билъ атакуванъ отъ тритъ подводника „Малахитъ“, „Рубино“ и „Топацио“.

Атаката на подводницитъ била последвана отъ действията на торпедоносенъ отрядъ, съставенъ отъ четири полуфлотилии торпедоносци при водачъ, разузнавача „Николозо да Рекко“, която група подъ прикрието на мъглива завеса, съ пълна скоростъ се впуснала въ стремителна атака на „Кавуръ“ и оставяйки задъ себе си искусствено задимяване, бързо се отдалечила отъ водаческия корабъ.

Отъ 12.30 до 12.40 часа на хоризонта се появилъ корабътъ — мишана „Санъ Марко“, който билъ обстрелванъ отъ двата кръстосвача „Фиуме“ и „Зара“ и два изстръбителя.

Веднага следъ откриване на стрелбата, корабътъ — мишана билъ олученъ отъ множество гранати, но следъ замъгляване отъ летящитъ надъ него водосамолети, бързо се изскубналъ отъ точния артилерийски огънь на кръстосвачитъ и се изгубилъ отъ видимостъ въ искусствено създадената мъгла.

Особено внушителна и величествена гледка сж представлявали 86 тѣхъ подводника съ своето бързо и едновременно потапяне и изплаване на повърхността.

Следъ обѣдъ наново била произведена торпедна атака отъ четири торпедоносни флотилии, а също и такава отъ 25-тѣхъ торпедни лодки на бързоходната флотилия.

На тоя голѣмъ морски парадъ италианскитъ офицери и моряци показали своята отлична бойна подготовка, а различнитъ кораби — притежаващитъ твърде добри мореходни, технически и тактически качества.

На 5 май италианския флотъ съ стегнатиятъ си видъ показва своята мощъ и способностъ да бжде значителна морска сила, готова да защити интереситъ на възраждащата се Италия.

НОВИТЪ ЛИНЕЙНИ КОРАБИ.

Относно намиращитъ се въ усиленъ строежъ линейни кораби, на различнитъ голѣми морски държави, съществуватъ непълни и неточни сведения.

Споредъ изнесенитъ въ последно време отъ чуждия печатъ сведения, новостроящитъ се линейни кораби притежаватъ следнитъ данни:

Францускитъ „Жанъ Бартъ“ и „Ришелъ“ иматъ водоизмѣстване 35,000 тона; дължина 244, широчина 33.1 и газене 8.1 метра; скоростъ 33 (?) мили; въоръжение: 8—381 мм. орждия и вмѣсто известнитъ до сега, 16—130 мм. и 8 37 мм. орждия, ще бжде въоръженъ съ 15—152 мм. и 12—100 мм. такива.

Корабитъ ще притежаватъ и по 4 водосамолета.

Италианскитъ „Рома“ и „Имперо“: водоизмѣстване 35,000 т., дължина 230, широчина 31.6 и газене 8.5 метра; скоростъ 30—32 мили и въоръжение: 9—381 мм., 12—152 мм. и 12—90 мм. орждия, 20 картечници и 4 водосамолета; Обслуга 1,600 души.

Английскитъ „Ансонъ“, „Битти“, „Джелико“, „Кралъ Георгъ V“ и „Уелския принцъ“ иматъ водоизмѣстване 35,000 тона, скоростъ 30 мили и въоръжение: 12—356 мм., 12—152 мм. и 8—12 мм. орждия и 4 водосамолета; Споредъ последнитъ сведения ще притежаватъ вмѣсто 12 само 9—356 мм. орждия.

Съединенитъ Шати иматъ въ постройка два 35,000 тонни кораба: „Вашингтонъ“ и „Нордъ Каролина“, за които се знае само, че ще притежаватъ скоростъ 27 мили и ще бждатъ въоръжени съ 9—406 мм. орждия.

Германскитъ 35,000 тонни линейни кораби ще бждатъ въоръжени съ по 8—380 мм. и 12—150 мм. орждия. По подробни сведения за тѣхъ липсватъ.

Япония е единствената отъ морскитъ държави, която, по отношение на линейнитъ кораби не се съобразява съ повеленията на постигнатата прѣзъ 1936 год. въ Лондонъ морска спогодба.

Съгласно последната, водоизмѣстването на новостроящитъ се линейни кораби не трѣбва да надвишава 35,000 тона.

По настоящемъ въ японскитъ корабостроителници се намиратъ въ строежъ 2 линейни кораба, даннитъ за които не сж известни.

Споредъ италиански източници, водоизмѣстването на новитъ японски линейни кораби е 46,000 тона, при въоръжение 406 мм. орждия.

„Франкфуртеръ Цайтунгъ“ отбелязва, че Япония строи 4 линейни кораба съ водоизмѣстване 43,000 тона и 12—406 мм. орждия.

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТЪ

НАПРЕДЪ МОРЯКО!

Напредъ моряко, съ „Дръзки“, „Смъли“

И зова на родното море...

Ти знаещъ какъ се славно мре!...

Напредъ, за скъпата Родина,

За хубавия роденъ край...

Съ кои отъ детството двамина

Дълили си радости безкрай!...

Морето твоя е любима,

А напъвътъ му нлъженъ блянъ,

Проблъсъкъ новъ и възмечтанъ!...

Напредъ моряко, съ мъжки сили!

Напредъ, съ зова на туй море,

За честь на братя родни — мили,

Въ бранъ Родината те зове.

Напредъ! Шрапнели тебъ не плашатъ.

Дългътъ свещенъ те днесъ зове

Да бранишъ родни бръгове!...

Всрѣдъ ужаси... куршуми върли

Въ жестока, кървава борба...

Непобедимъ, все смѣлъ и първи

Стоишъ като гранитъ... скала!...

Л. М. Щеревъ
уч-къ VII кл. Варна.

ХРИСТОФОРЪ КОЛУМБЪ.

Детството на Колумба.

Даннитѣ относно живота на Колумба презъ младенческитѣ години сж най-различни.

Естествено, че най-достовѣрни сведения за детския животъ на великия мореплавател даватъ неговитѣ съвременници, отъ които се установява, че младиятъ Колумбъ получилъ своето първоначално образование въ родния си градъ Генуа, заедно съ децата на виднитѣ генуезци, които за възпитанието на своитѣ синове създали нѣколко школи.

Освенъ основното образование, което Христофоръ Колумбъ получилъ въ тия школи, той притежавалъ и обширни практически познания по търговскитѣ въпроси, тъй като дълги години, макаръ и младъ юноша се занимавалъ съ търговия и оказвалъ въ това отношение ценно сѣдействие на своя баща.

Колумбъ билъ и даровитъ художникъ, за което свидетелствуватъ останалитѣ до днешно време нѣколко рисунки.

Още като младежъ, Христофоръ Колумбъ се прочулъ съ умѣнието си да възпроизвежда съ голѣма точностъ картографическитѣ очертания на различнитѣ земи. Въ това отношение той билъ такъвъ искусенъ чертожникъ на карти, што сжествуващитѣ исторически данни установяватъ, че въ течение на нѣколко години отъ тоа занятие Колумбъ получавалъ необходимитѣ за своето сжествуване парични срѣдства.

До 1460 г. Христофоръ Колумбъ посещавалъ университета въ Павия гдето присѣствувалъ на лекциитѣ на прочутия тогава професоръ Бос-

си относно Космография, Астрономия и Геометрия, по които предмети бждещия знаменитъ мореплавател получилъ обширни и основни познания.

Христофоръ Колумбъ не можалъ да продължи за дълго образованието си въ университета въ Павия, тъй като, поради затрудненото финансово положение на своя баща билъ принуденъ да прекрати учението и се завърне въ Генуа, гдето, като четиринадесетъ годишенъ младежъ се отдалъ на мореходна деятелностъ.

Въ това време, презъ втората половина на петнадесетия вѣкъ, морското дѣло и морскитѣ приключения привличали множество младежи, които вземали живо участие въ различнитѣ презморски експедиции и продължителни плавания въ открито море.

Въ тая епоха пиратството въ Срѣдиземно море било твърде много развито, като корабитѣ на различнитѣ християнски държави, а сжщо и тия на турската империя при срещата си въ открито море се ограбвали и плякосвали едни други.

Разказитѣ за действията на знаменития португалски морякъ, принцъ Хенрихъ Мореплавателя, слуховѣтъ за опаснитѣ и припѣлнени съ приключения прониквания на португалскитѣ кораби въ Атлантически океанъ, край западнитѣ бръгове на Африка, разпалили още по-вече желанието на младия Колумбъ да се отдаде съ жаръ на морската наука и се впусне съ корабъ по синитѣ и необятни простори на океанъ, къмъ

нови и неизвестни земи.

Къмъ 1473 год., когато, споредъ събранитѣ данни името на Колумба изчезва въ нотариалнитѣ актове на Генуа, бждещиятъ знаменитъ мореплавател напусналъ Италия и се заселилъ да живѣе въ Португалия, моряцитѣ на която се считали за най-опитни и смѣли отъ всички други мореплаватели въ Европа.

Португалскитѣ моряци били откритатели на частъ отъ Канарскитѣ острови, острова Мадейра, а сжщо така и Азорскитѣ острови.

Откриватели на по-голѣмата частъ отъ тия океански острови били генуезски моряци на служба въ Португалия.

Презъ тая епоха, въ течение на много години непрестанно се говорило за приказнитѣ богатства които притежавала Индия и Далечния Изтокъ. Въ далечнитѣ източни земи различнитѣ метали се намирили въ голѣми количества; плодоветѣ били по-вкусни и въ изобилие; растителността по-буйна и величественъ; хората били по-благородни, по-богати и живѣли въ небивалъ разкошъ.

Ето защо, въ европейцитѣ се породило желанието да намѣрятъ морския пътъ до Индия и Китай, отъ гдето могатъ да се сдобиятъ съ богатства, метали и голѣми количества сурови материали.

Португалскитѣ моряци били първитѣ, които се спуснали съ своитѣ кораби на югъ, край западнитѣ бръгове на Африка, чрезъ заобикалянето на която предполагали да откриятъ пътя за Индия и Далечния Изтокъ.
(Следва)

МОРСКО НА НЕГОВО ВЕЛИЧЕСТВО УЧИЛИЩЕ—СОЗОПОЛЪ**ОБЯВЛЕНИЕ**

Морското на Негово Величество училище съобщава, че тая година въ сжщото ще се приематъ около 40 младежи, следвали т. г. срѣдно учебно заведение въ Царството и завършили успѣшно най-малко V класъ.

Заявленията за постѣпване въ училището, заедно съ необходимитъ документи се изпращатъ направо до Н-ка на Морското на Негово Величество училище — гр. Созополъ, и трѣбва да постѣпятъ въ училището най-късно до 18 юлий т. г.

Приемането на ученицитъ ще стане следъ установяване редовността на документитъ, медицински прегледъ и конкурсенъ изпитъ по Алгебра, Геометрия и Български езикъ върху материала отъ V класъ.

Курсътъ на училището е 6 години.

Допълнителни сведения и упжтвания за условията, на които трѣдва да отговаря кандидата, могатъ да се получатъ отъ Морското на Н. В. у-ще—Созополъ, при поискване срещу 10 лв. и пощенски разноски.

Упжтвания за постѣпване въ училището сж изпратени за сведения въ I, II и III Софийски мъжки гимназии и мъжкитъ гимназии въ Пловдивъ, Варна, Русе, Бургасъ, Пльвенъ, Ст. Загора, Вратца, Търново, Шуменъ, Ломъ и пр.

Огъ Управлението.

Редовни, научни, приятни и ефтини пътувания до Цариградъ.**БЪЛГАРСКОТО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО Д-ВО — ВАРНА,**

въ отговоръ на многобройнитъ запитвания отъ разнитъ кжтове на Отечеството и чужбина уповестява, че и тая година устройва съ спелиално и уютно пригодения параходъ „ЦАРЬ ФЕРДИНАНДЪ“

ИЗЛЕТИ ДО ЦАРИГРАДЪ.

ПРЕЗЪ НАСТѢПВАЩИЯ СЕЗОНЪ, ПЪТУВАНИЯТА ЩЕ СЕ ИЗВЪРШВАТЪ ПО СЛЕДНОТО РАЗПИСАНИЕ И УСЛОВИЯ:

ТРЪГВАНЕ ОТЪ ВАРНА И ЦАРИГРАДЪ ВЪ 16 ЧАСА:

	Ю Н И	Ю Л И	А В Г У С Т Ъ	С Е П Т Е М В Р И
Тръгва отъ Варна	25	2, 6, 13, 18, 23, 27,	1, 6, 10, 17, 22, 37, 31	5, 10, 17
Пристига въ Цариградъ	26	3, 7, 14, 19, 24, 28,	2, 7, 11, 18, 23, 28, 1	6, 11, 18
Тръгва отъ Цариградъ	28	5, 9, 16, 21, 26, 30,	4, 9, 13, 20, 25, 30, 3	8, 13, 20
Пристига въ Варна	29	6, 10, 17, 22, 27, 31,	5, 10, 14, 21, 26, 31, 4	9, 14, 21

ЦЕНИ НА БИЛЕТИТЪ ЗА ЕДНО МЪСТО:

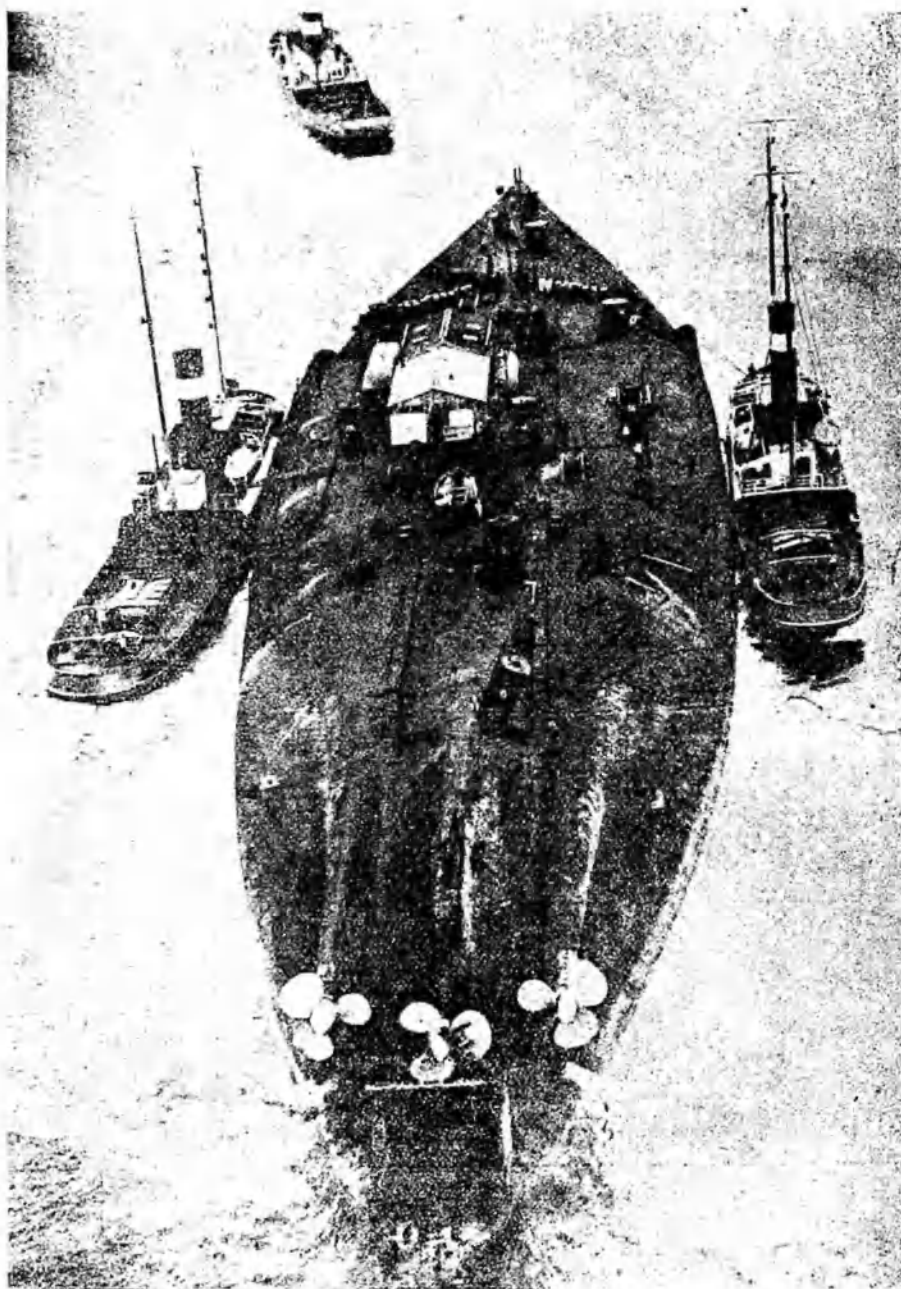
Горна палуба I	класа въ 2 мѣстна кабина	1790 лв.	за мѣсто
Главна „	I „ въ 2, 3 4 мѣстна кабина	1390 „	„
„ „	II „ въ 2 мѣстна кабина	1380 „	„
„ „	II „ въ 3 и 4 мѣстна кабина.	1080 „	„
„ „	II „ въ 6 мѣстна кабина	1010 „	„
Долна палуба III	„	665 „	„

ХРАНА—пълень дневенъ абонаментъ (закуска 22 лв., обѣдъ и вечеря по 52 лв.) всичко 126 лв. дневно, или за цѣлото пътуване 452 лв. Нощуването презъ цѣлия престой въ Цариградъ става на парахода.

ВАРНА — ЦАРИГРАДЪ САМО ЗА ЕДНА НОЩЪ

12 ПРИЯТНИ ЧАСА.

За всички необходими сведения, упжтвания и др., заинтересованитъ се умоляватъ да се отнесатъ до Дирекцията на дружеството въ Варна и до агентинтъ на сжщото.



Бившият германски линейен кораб „Кайзерин“, който беше потопен заедно с други кораби от своята обслуга през време интернирането на нѣмския флотъ въ заливъ Скапа Флоу.

Както е извѣстно, англичанитѣ въ послѣствие успѣха да извлѣкатъ изъ морското дѣно много отъ потопенитѣ кораби на нѣмския флотъ.

Снимката представлява „Кайзеринъ“ обърнатъ съ дѣното си нагоре, плуващъ на водната повърхность и готовъ да бѣде отвлѣченъ на влѣкало въ Розайтъ.

Различнитѣ малки постройкы, които се виждатъ по огромното и широко дѣно на кораба сж съградени въ време на работата за издигацето му на водната повърхность.