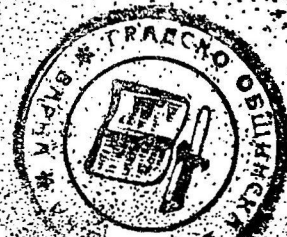


МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ



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

ДВУСЪДМИЧНИКЪ ЗА МОРЕТО ПРОХВЪТА И ОБНОВА

ДИКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година I.

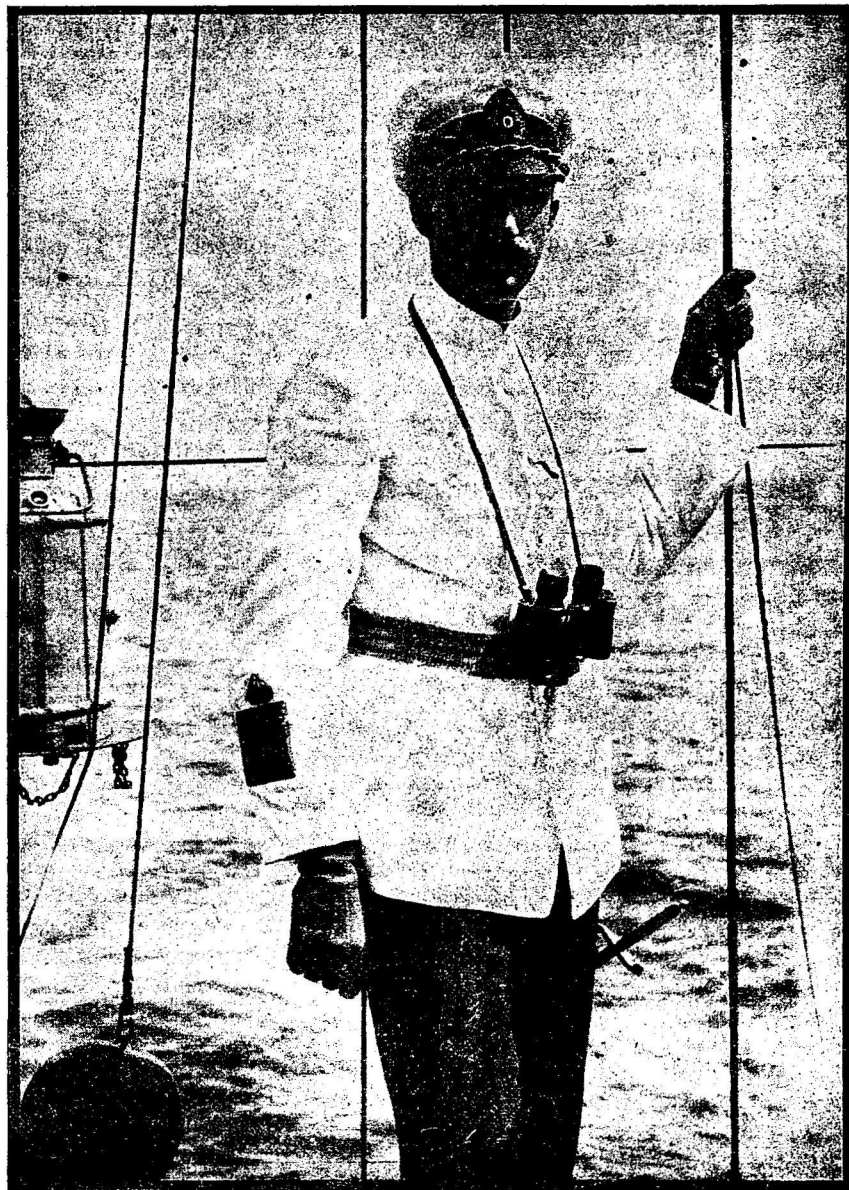
Варна, 15. Май 1935 год.

Брой 16.

Тезоименния день на Негово Величество Царь Борисъ III — Царь на Българитѣ.

Тоя день събужда въ всѣко българско сърдце спомена за едно велико минало — за величавия образъ на „св Царь Бориса“. — Споменъ, обхващащъ една епоха — твърдина въ нашата история, епоха, която ни даде покръстването и обединението на българския народъ и единна българска държава.

Но тоя день е рѣдъкъ празникъ за днешното българско поколение и за туй, защото той е те-



зоименниятъ день на Н. В. Царь Борисъ III — скъпо име за българския народъ, скъпа рожба на хубавата българска земя, пръвъ измежду първитѣ моряци на България.

Да молимъ Всевишния да Му дарува здраве, бодростъ и дългоденствие, за да завещае на бжднитѣ поколения епоха на хармонично развитата българска държава, въ която и морето да има своя припадающъ се дѣлъ.

М О Р Я Ц И.

На тихия Дунавъ, далече отъ тука,
Следъ дни на велика борба,
Изгря лъчезарна, обкичена съ лаври,
Нашата моряшка звезда.

И ето роди се тукъ младенецътъ,
Роди се морскиятъ Богъ,
На тучни полета, на горди балкани,
Най-въренъ стражъ и залогъ.

Тукъ шепна моряци, изпълнени съ пламъкъ,
Напустнали бащиния кжтъ,
Вергъдъ морската буря, на своята родина,
Тъ бждаще свѣтло коватъ.

Тукъ Смѣли и Строги Летящи и Дръзки,
Съ торпеда и огънь — въвъ строй,
Сломиха тѣ славно, стократно по-мощенъ
Противникъ въ първия бой.

Изпитани въ бури, калени въ неволи,
Чада на велики бащи,
Съ насъ родното знаме по тритѣ морета,
Наново ще пакъ заплующи.

Пешевъ.

УСЪВЪРШЕНСТВУВАНЕТО НА ВОЕННОМОРСКИТЕ СРѢДСТВА.

Въ кн. 8 отъ м. г. на руското списание „Морски сборникъ“, срѣщаме много интересни сведения за развитието на военно-морските сръдства въобще, отъ края на голѣмата война до сегашни дни.

На първо мѣсто се изтъква голѣмото усъвършенствуване на различните типове военни кораби, увеличаване тонажа на лекитѣ сили и подводниците и създаване на хвърчилоносачитѣ. Лекитѣ сили въ 1914 год. общо сж съставлявали 14.3% отъ общото въ морския флотъ. Подводниците, за сжщия периодъ, увеличаватъ своя тонажъ отъ 2.3% на 9.9% и хвърчилоносачитѣ, несъществували презъ 1914 год., достигатъ въ 1932 г. 7.4%.

Характерното въ увеличението бойната мощъ на военните кораби е голѣмото техническо усъвършенствуване и засилването на основните тактически и технически свойства на корабитѣ. Калибърътъ на

главното артилерийско въоръжение на линейните кораби се увеличилъ отъ 30 см. презъ 1914 г., до 40 см. въ 1927 год., а далекобойността — отъ 18 клм. до 36 клм. Въ кръстосвачитѣ — калибърътъ на главната артилерия е порастналъ отъ 15 см. до 20 см. и далекобойността — отъ 15 клм. до 30 клм.; чувствително е увеличенъ калибърътъ на орджията въ лекитѣ кръстосвачи, както и въ ескадрените торпедоносци и водачи, които носятъ вече до 140 м. м. орджия.

Въ връзка съ увеличаването калибъра на орджията и теглото на самитѣ снаряди, а въ нѣкои отъ корабитѣ и числото на орджията, теглото на залповия изстрелъ отъ единиятъ бортъ на линейния корабъ е порастнало отъ 2.100 кгр. въ 1906 г. до 9.500 кгр. въ 1927 г. (Нелсонъ), на кръстосвачитѣ отъ 400 кгр. (1914 год.) до 1000 кгр.

(1932 год.) и на лекитѣ кръстосвачи отъ 70—200 кгр. до 400—500 кгр.

Грамадно е увеличението въ мощността на главните двигатели: линейните кораби до 75,000 к. с., кръстосвачитѣ и лекитѣ кръстосвачи до 100,000 к. с. и контра-торпедоносцитѣ и водачитѣ до 70,000 к. с., а съответно на това и скоростта се е увеличила за линейните кораби до 25 мили, а за кръстосвачитѣ и разрушителитѣ до 36—42 мили. Вследствие пъкъ на голѣмото техническо усъвършенствуване, увеличаване мощността на двигателя и бойната мощъ, се е увеличила и цената на единъ тонъ отъ водоизмѣстването на корабитѣ. За линейните кораби и кръстосвачи това увеличение достига отъ сръдно 75 английски лири на тонъ до 300 английски лири, за съвременното корабостроение.

Подводниците, които презъ свѣ-

СЪ ЧЕРНАТА ЯХТА.

Продълж. отъ бр. 15.

14

Бурята се смѣня съ затишието на единъ слънчевъ день. Една хвалебна песенъ звучи въ цѣлата природа. Единъ благодарственъ химнъ пѣе небето, пияно отъ свѣтлината на собствената си синева.

И моряцитѣ пѣятъ. Сърдцата имъ струятъ радостта на щастливитѣ. Гордостта на победителя е озарила тѣхните лица. Така мили, така обичливи сж тия храбърци съ груби ржѣ и детински чисти сърдца!

Корабникътъ, билъ въ делечно плуване, разказва:

„Идвахме отъ Австралия. Когато наближихме екватора, минахме предѣлитѣ на пасатитѣ. Попадахме въ безвѣтріе. Слънчевитѣ лъчи, подобно отровни стрели, падаха отвесно. Отъ силната топлина, смолата по палубата се разтопи. Корабната па-

луба заприлича на решетка. Заливахме я непрестанно съ вода. Напраздно. Всичко се изпаряваше, безъ да остане никаква следа.

Кърмчиятъ бѣше съ риза, закопчана съ металически копчета. Отъ слънчевата свѣтлина копчетата се разстопахъ и ризата му се разгърди. Това бѣше точно на екватора“.

Сѣдящиятъ до него морякъ го прекъсва и го запига:

— Ами като какво нѣщо е това — екватора?

Стариятъ корабникъ се чуди какво да му отговори, но скоро се стжписва. Извиква на помощъ своето горещо моряшко въображение и продължава:

„Какво? Нѣмате ли представа за екватора? . . . И азъ въ случая, за който ви разправихъ, не го видѣхъ, защото слънцето падаше право върху насъ, и очитѣ ни слѣпѣха, но другъ пътъ имахъ щастието да го

видя . . .

Това ми се случи преди петнадесетина години. Служихъ на голѣмата четиристожерна платноходка „Колombo“. Непрестанно вѣтрътъ бѣше попътенъ. Наслаждавахме се отъ лазурносиньото небе, отъ златолъчното слънце. Така достигнахме екватора. Презъ пасатитѣ, които обикновено се придружаватъ отъ обилни дъждове, този пътъ преминахме безъ да падне нито капка дъждъ. Слънцето бѣше изпарило значителна частъ отъ водата, като бѣше понизило нейната повърхностъ.

Оглавна бѣше настъпила нощта. Тъмна и непрогледна, безъ звезди, лишена отъ свѣтлинка на жълтата луна. Отвратителна и страшна нощъ, съ една дума казано.

Чухъ страшенъ шумъ горе на мачтата. Напръгнахъ си погледа. Какво да видя? Екваторътъ цѣлъ излѣзълъ надъ водата. И понеже наши-

товната война подчертаха своето голѣмо значение въ борбата противъ морскитѣ съобщения и се показваха като опасни нападатели за всички надводни сили, отбелязаха грамаденъ напредѣкъ, както въ техническо, така и въ тактическо отношение.

Тонажътъ на подводниците, отъ 700—800 тона, нарастна на 1600—2000 тона, а въ нѣкои подводници и до 4000 тона. Количеството на торпеднитѣ апарати се увеличи отъ 2—4 на 6—8, а на нѣкои и до 10. Запаснитѣ торпеда сж увеличени отъ 6—8 на 10—16, а въ нѣкои подводници и до 32. Увеличенъ е и калибърътъ на торпедата отъ 456—

500 м.м. на 533—550 м.м., както и минното въоръжение — отъ 12—16 мини, до 36—60 мини.

Калибърътъ на артилерийското въоръжение е увеличенъ отъ 40—76 м.м., до 100—150 м.м., а въ нѣкои подводници и до 200—300 м.м., увеличавайки числото на орждията отъ 1 на 2. Скоростта на ескадренния подводникъ се е увеличила до 21 миля въ надводно състояние, а районътъ на действие до 8000 мили, а въ нѣкси и до 18000 мили.

Силното развитие пъкъ на морската авиация внесе коренно измѣнение и дълбокъ отпечатѣкъ на цѣлата морска обстановка и военноморскитѣ операции въобще.

Освенъ хвърчилоносачитѣ, съ морски хвърчила сж снабдени вече почти всичкитѣ типове кораби, даже и нѣкои отъ подводницитѣ Създаватъ се вече мощни бомбардировачни, торпедоносни и разузнавателни ескадрили.

Това усъвършенствуване на всичкитѣ видове военни кораби въ техническо, оперативно и тактическо отношение, както и широкото развитие и приложение на въздушнитѣ сили, подсказва, че картината на бѣдащата война на море ще бѣде доста различна отъ тази, която ние познаваме.

Т. Цицелковъ

ХОРАЦИЙ НЕЛСОНЪ*)

Препорѣка до Англия въ полза на Ема Хамилтонъ.

(Изъ дневника на адмирала отъ 21 Октомврий 1805 г. въ видимостъ на съединенитѣ френска и испанска ескадри на разстояние 10 мили, въ деня, когато загина и нанесе най-голѣмата си побѣда при Трафалгаръ).

Като смѣтамъ, че голѣмитѣ услуги на ЕМА ХАМИЛТОНЪ**), вдовица на много уважаемия кавалеръ ВИЛХЕЛМЪ ХАМИЛТОНЪ, бѣха извънредно полезни на моя Кралъ и на моята Родина, и като знаая, че тѣ не я възнаградиша напомнимъ, че:

*) Роденъ 1758 г. въ *Burnham - Thorpe Norfolk*. Най прочутия и най - доетойния британски адмиралъ отъ XVIII в. Неговиятъ стилъ е красивъ ясенъ и ефикасенъ. Превеждаме нѣколко негови писма извлечени отъ животописанието му написано отъ R. Smiley (London G. Bell 1861).

**) Емона Lyons Preston известна авантюристка, приятелка на Лордъ Нелсонъ, вдъхновителка и съветничка на извършенитѣ отъ Английския адмиралъ суровости въ Неаполско.

1) Въ 1796 г. тя успѣ да види писмото, което испанския кралъ изпрати на брата си неаполския кралъ, съ което го предизвестява, че възнамѣрява да обяви война на Англия. Вследствие на това писмо Британското министерство заповѣда на Съръ Джонъ Джервисъ да нападне Испания: както арсеналитѣ така и ескадритѣ споредъ обстановката. Ако това не направиха британскитѣ сили, вината не бѣ на Леди Хамилтонъ: обстановката можеше да се търси.

2) Командваната отъ менъ британска ескадра не би могла да отплава втори пътъ за Египетъ, ако личното влияние, което имаше Леди Хамилтонъ предъ кралицата не бѣ посъветвало Негово Величество да предприше на губернатора на Сиракуза да снабди съ всичко необходимо британскитѣ кораби, които биха посетили портоветѣ на

Сицилия. Закотвихме се въ Сиракуза, снабдихме се съ провизии, отплавахме за Египетъ, и уникожихме френската ескадра.

Ако азъ бихъ могълъ да отплатя за тѣзи услуги, не бихъ се обърналъ къмъ моята Родина. Но понеже това не бѣ по моитѣ възможности, оставямъ Леди Ема Хамилтонъ на Краля и Родината да ѝ помагатъ да поддържа своето съществуване.

На благоволенieto на Родината оставямъ сжщо моята възприета дъщеря Хорация Нелсонъ Томсонъ: и желая за въ бѣдаще да носи само презимето Нелсонъ.

Само тѣзи милости моля отъ моя Кралъ и Родина въ момента, въ който се приготвлявамъ за единъ тѣхенъ бой. Моля бога да благослови моя Кралъ и моята Родина и всички, които обичамъ. За моитѣ роднини е безполезно да говоря

тѣ мачти бѣха по-високи, опираха въ него. Корабътъ ни остана като завързанъ и залепенъ въ него.

Веднага събудихъ команданта и цѣлата обслуга. Всички бѣха очевидци на тази необикновена случка. Всѣки отъ тѣхъ е въ състояние да разсѣе вашитѣ съмнения, ако наистина смѣтате, че не ви говоря самата истина.

Минаха нѣколко тягостни минути, дълги като последнитѣ мигове на осждения, очакванъ отъ вжжената примка на бѣсилото.

Слава Богу! Първиятъ стожеръ се отскубна. Той премина екуатора. Втория се бѣше вплелъ здраво въ него: нито назадъ, нито напредъ. Да чакаме пакъ нѣколко минути, както бѣше съ първия? . . .

Дойде утрото. Слънцето изгрѣ. А после наближи обѣдното време, когато бѣхме свидетели на лунно затъмнение. И вѣрвате ли?—То ни спаси! Точно тогава, точно при лун-

но затъмнение, имаме най-голѣмъ приливъ. Водата буйно нахълта и покри екуатора. Корабътъ ни се издигна, а следъ мигъ—ние продължихме пѣтия си.

Прескочихме екуатора: Истинскиятъ екуаторъ. Разбрахте—нали?

Всички слушатъ. Необходимо ли е забавния разказъ да бѣде непременно разбранъ? И после, това е преживѣлица на стария корабникъ. А има ли нѣщо невѣроятно въ морето. Има ли нѣщо невъзможно за една действителност, чужда на законитѣ, които създаватъ и обясняватъ явленията на сушата?

16.

Но ако корабникътъ живѣе съ споменитѣ за безкрайни странствувания, ако той презъ часоветѣ за почивка опива проститѣ сърца на младитѣ си другари съ дѣха на своето въображение, мощно като духовнитѣ рожби на първобитния човѣкъ—въ

това отношение не се различава и корабоначалникътъ.

Моряцитѣ сж вѣрващи. Душитѣ имъ преливатъ отъ съкровища, подобно океанитѣ, съ които сж свързали своята сждба. Моряцитѣ сж погоре отъ обикновенитѣ хора. Отъ висотата на своето благородство и съвършенство, тѣ съзерцаватъ съ ведъръ погледъ свѣта, като възприематъ живота отъ гледището на чудесното, приказното. Това имъ се налага отъ суровата действителност, съ която сж свързани. Това имъ се налага отъ хилядитѣ прѣчки, срѣщани по жизнения имъ пътъ.

На моряцитѣ е потребенъ изворъ на сила, на вѣра, на упование. . .

Корабоначалникътъ слуша ехтежа на вѣтъра. Той е на поста си. Готовъ да се срещне съ ожесточения врагъ, той не се плаши отъ неговитѣ пристѣпи. Нѣкой му шепти думитѣ на назиданието:

тукъ, те ще бждатъ снабдени съ достатъчно сръдства.

Nelson E. Bronte.

Свидетели: **H. Blackwood**
T. M. Haroly

МОЛИТВА

(изъ дневника въ сщия денъ)

Моля великиятъ Господъ, когото обожавамъ, да даде на моето Отечество и за доброто на цѣла Европа, една абсолютна и славна побѣда: да не бжде засенчена отъ никакъвъ личенъ страхъ; и моля цѣлата британска ескадра да бжде милостива следъ побѣдата.

Отнасямъ се къмъ оногава, който ми даде животъ, грижата на моето съществуване. Моля неговата благословия върху моитѣ усилия да служа вѣрно на Отечеството. На него се покорявамъ заедно съ справедливата кауза чияго защита ми е повѣрена.

(1787) Изъ едно писмо до жена си.

... Не си ли нѣкога чувала да се казва, че солената вода и далечината загасяватъ любовта? Е добре, азъ съмъ еретикъ, който не вѣрва въ тази присѣда. Всѣка сугринъ изливамъ върху главата си шестъ таса солена вода и вмѣсто да призная правотата на моряшката поговорка, я намирамъ така погрешна, че ти ще ме видишъ преди опредѣленото време.

(1798). Писмо на Нелсонъ до Сардинския вице кралъ.

Signore,

Следъ като претърпѣхъ въ една буря нѣкои малки аварии, закотвихъ при тоя островъ частъ отъ ескадрата на Негово Величество, която командвамъ. Бѣхъ изненаданъ да чуя отъ устата на единъ изпратенъ отъ губернатора офицеръ, че на знамето на Негово Величество Британския Кралъ се отказва гостоприемството на тоя портъ. Като припомнямъ, че моятъ грациозенъ Господаръ е, ако не грѣша, най-стария и, сигурно, най-вѣрния съюзникъ, който Сардинския кралъ е ималъ нѣкога, разбирамъ напълно болката, съ която Негово Величество е издалъ тази заповѣдъ, а тъй сжщо и болката на Ваше Превъзходителство, който бди за изпълнението ѝ. Не мога, освенъ да обърна погледа си къмъ Африканския брѣгъ, гдето последователитѣ на Мохамеда, представляватъ добрия Самарянинъ, тогава, когато не намирамъ добрия Самарянинъ на този островъ на Св. Петра, на който, както се казва, е проповѣдвано християнството.

Съвети на Нелсонъ къмъ мичманитѣ.

Има три нѣща, о младежи, които постоянно трѣбва да имате

предвидъ. Първо: винаги трѣбва да се подчинявате на полученитѣ заповѣди безъ да се опитвате да критикувате съ вашия мозъкъ тѣхната целесобразностъ. Второ: трѣбва да смѣтате всѣки, който говори лошо за вашия кралъ, като вашъ личенъ неприятелъ. Трето: трѣбва да мразитѣ французитѣ като дяволи.

1801. Писмо на Лордъ Нелсонъ до Датския престолонаследникъ, защитникъ на Копенхагенъ, следъ бомбардирането на града.

Цельта на Лордъ Нелсонъ съ изпращането на парламентъоръ бѣ милостъта. Той се съгласява да се прекратятъ враждебнитѣ действия и да се пренесатъ въ болницитѣ раненитѣ датчани. Лордъ Нелсонъ ще задържи при себе си заловенитѣ върху корабитѣ пленници, а корабитѣ ще изгори, или ще ги отнесе съ себе си, по собствена преценка. Лордъ Нелсонъ, като унижава своята личностъ предъ Ваше Кралско Височество, ще смѣта това за своя най-голѣма побѣда, ако стане причина, за щастливо помирение и тѣсенъ съюзъ между грациозния Господаръ на Англия, неговъ Кралъ и Негово Величество Датския Кралъ.

Превелъ: Ст. Цаневъ.

МЕЖДУНАРОДНАТА СИГНАЛНА КНИГА.

На 1 януарий т. г. се въведе въ общо употрѣбление отъ морскитѣ държави новоиздѣлата международна сигнална книга за търговското корабоплаване. Последната е резултатъ на много опити и трудъ на редъ генерации мореплаватели въ продължение на вѣкове. Тя се формира паралелно съ напредъка

на военното корабоплаване.

Въ търговското корабоплаване нуждата отъ такава книга се е почувствала едва къмъ края на 19 столѣтието.

Първитѣ сигнални книги въ военнитѣ флоти сж били съ ограничено число сигнали, които постепенно е пораставало. Древнитѣ писатели пи-

сатъ за гърцитѣ и римлянитѣ че сж употрѣбляли флагове за дневна сигнализация и факли за нощна, а за далеч и разстояния използвали пушки и отражаването на слънчевата свѣтлина. Количеството на сигналитѣ било ограничено. Имаше сигнали за подаване бойна тревога, атаки, десантъ, отегляне, сборъ и закотвяне.

—Храбрецъ е твойтъ корабъ! Добъръ духъ бди надъ него и го пази. Този духъ се отзовава съ любовъ на сърдечната моряшка молба: „Боже, пази моряцитѣ!“

А най-важното, корабоначалникътъ е твърдо убеденъ въ разказа за Духа на детето, покровителъ на корабитѣ...

... Когато умре некръстено християнско дете, споредъ народниятъ обичай, то бива заровено близо до гробищата, но вѣнъ отъ тѣхъ. Случва се, гробътъ на това низвергнато отъ хората тѣло—да е близо до гора. И когато духътъ му отлети, за да се приюти нѣкъде—нерѣдко се случва той да се внедри въ нѣкое дърво: въ едно отъ дърветата на близката селска гора.

Идватъ дървари. Между многото дървета, тѣ отсичатъ и дървото, останало живѣлищно гнѣздо на детската душа. И когато дървеснитѣ

стволове се отнесагъ въ корабостроителницата, това, съ духътъ на детето, послужва при градежа на новия корабъ.

Ето, сжщинска горда птица, корабътъ броди по просторнитѣ води. Той става чуденъ домъ, плуващъ всрѣдъ пустинното мсре.

И само това ли? Въ него е включена малка стая, неизвестна никому—може и на корабостроителитѣ. О, това е гнѣздото на детския духъ, станалъ пазителъ на кораба.

Времето тече. Вѣтрътъ хиляди пѣти издува корабнитѣ платна. И често, редомъ съ рева на страшната буря, редомъ съ пѣснитѣ на моряцитѣ, звучатъ и стѣпкитѣ на духа—пазителъ.

Невидимо, но съ вѣлшебна сила, детето съществува. То живѣе при кажитѣ мигове на единъ избранникъ, божотворечъ и таченъ съ благоговѣнието предъ неземна сила. Ща-

стливъ е, който види детето. Силна и ненарушима става неговата вѣра въ мощта на кораба, покровителствуващъ отъ безсмъртенъ духъ. И ако се намѣри такъвъ щастливецъ, той разправя за видѣното на своитѣ другари отъ кораба. И никой не се съмнява. Най-малко—корабоначалникътъ, така отъ близо засегнатъ отъ това рѣдко щастие.

И макаръ безъ име, макаръ не вписано въ корабната обслуга, детето—духъ живѣе като вѣлшебно въплотение, приело образа на младежъ, съ облѣкло и привычки на човѣкъ.

Корабоначалникътъ му поставя блюдо на масата редомъ съ своитѣ блюда, отрежда му легло въ най-избраната частъ на кораба и въ мисълта си таи обичъ къмъ детето—пазителъ—неотстъпваща съ своята сърдечна топлина отъ обичта, що го свързва съ свидната му рожба...



Въ тѣхнитѣ съчинения се споменава и за лични сигнали на флотоводчитѣ и командиритѣ на корабитѣ.

Най-старото описание на сигнали съ тѣхното значение, останало до днесъ, е въ тактиката на римския императоръ Leo VI отъ 886 - 911 г. То е едно смислено подреждане на сигнални системи, по което въ боя корабнитѣ стожери се свалятъ, а сигналитѣ се подаватъ съ пѣрти. Положението и движението на тия пѣрти, както и цвѣтоветѣ на флаговетѣ, опредѣлятъ значението на сигнала.

Въ периода на срѣднитѣ вѣкове въ всичкитѣ флоти става обща традиция, командващия да дава своитѣ разпореждания съ сигнали. За целта сж издавани специални инструкции за сигналуването. Такива инструкции има запазени и до днесъ. Тѣ ни даватъ добра представа за сигналното дѣло, тактиката и обичаитѣ на това време. Такава една инструкция има издадена отъ графъ Amedeu v. Savoy отъ 1366 г. за комбинирания флотъ отъ венециански, генуезки и френски галери. Въ нея сигналитѣ сж комбинирани отъ личния флотъ на графа и тия на командиритѣ на галеритѣ. Друга интересна инструкция по сигналното дѣло е тая на капитанъ Pietro Moscenigo. Той съчетава сигналитѣ отъ опредѣлено число флагове за дневна сигнализация и фенери за нощна, като за далечна сигнализация използва корабни вѣтрила и задимяване.

Флотитѣ на Ханзата презъ вѣтроходната епоха се командвали устно. За предаване на разпорежданията корабитѣ идвали близо до водача. Това, обаче, се оказва твърде неудобно, защото корабитѣ не можели да се задържатъ по мѣстата си.

Явятъ ли се бури, които се силятъ да скжсатъ корабнитѣ вжжета, да продънятъ бѣлитѣ платна и съ бѣсенъ пристѣпъ да отворятъ смъртоносна рана на плаващето дървено жилище — застанало на корабния носъ, заливанъ отъ разпѣненитѣ води, детето закриля кораба, подобно ангелъ-пазителъ, то трепетно бди надъ тежката му участъ.

Настава день, когато детето напуска покровителствувания корабъ.

Защо? — Дали обидено отъ нѣкого или недоволено отъ живота си, тукъ, кждето не е намѣрила покой не спокойната му душа, отлитнала отъ своето тленно тѣло?

Недоволено отъ живота на кораба, детето е недоволено и отъ себе си. Покатерва се на най-високата мачта и нирва въ бездѣннитѣ тъмни води, за да не се върне никога вече. Корабътъ, останалъ безъ покровителъ, продължава своя бродъ: това

Отъ тази епоха (14 вѣкъ) датира най-стариятъ сборникъ отъ постановления по организацията на английския и френски флоти, дето се изреждатъ и нѣколко сигнала. По съдържателни сж инструкциитѣ отъ холандския флотъ отъ 1460 г., но едва презъ 16 вѣкъ сигналното дѣло прави значителенъ напредѣкъ. Сигналуването започва да се извършва освенъ съ флагове, вѣтрила и фенери, но още и съ ракети и орждейни изстрели, а въ мъгла — съ тржби и барабани.

Въ боя при Лепанто 1571 г. и особено въ голѣмитѣ морски войни презъ 17 вѣкъ, съ нарастването на корабитѣ въ тонажъ и добиване маневрени качества, тѣ почватъ да плаватъ въ по-голѣми съединения, което накарва флотоводчитѣ да се замислятъ за усъвършенстването на сигналното дѣло. Въ 1714 г. въ Англия за пръвъ пѣтъ излиза сборникъ отъ сигнали отдѣлно отъ обичитѣ разпореждания на флота. Той съдържа 106 сигнали отъ 12 флага и нѣколко косици, къмъ тѣхъ още 19 сигнала нощни съ фенери и 8 орждейни. Значението на сигналитѣ въ всички флоти зависѣло отъ мѣстото на подаването имъ. Това обаче скоро се оказва неудобно, поради увеличение числото на сигналитѣ и въ 1802 г. започватъ да ги подаватъ, независимо отъ мѣстото имъ. Въ 1803 г. Сжрѣ Н. Пофъмъ подрежда нова сигнална книга. Въ нея сигналитѣ сж наредени по азбученъ редъ, съ което се улеснява набирането и превеждането имъ. Неговата сигнална система е отъ 10 флага и 4 косици. По нея могатъ да се подаватъ съ единъ флагъ 23 сигнала, съ два флага 506 и съ три 10626 сигнала.

Въ втората половина на 19 вѣкъ,

не е нищо друго, а летежъ къмъ неотмѣнна гибелъ. . .

Макаръ и черна, „Черната яхта“ има своето дете-покровителъ.

И нищо не е въ състояние да угаси нейната звезда. . . Разпалвана отъ духа на вълшебния младенецъ, тя ще освѣтява пѣтя на Черната яхта. Цѣлата обслуга е убедена въ това: най-вече — корабоначалникътъ. Можеби затова нему е повѣренъ живота на единъ беденъ, но славенъ корабъ!

17.

Едра, костелива фигура. Суровъ изразъ на бледното, изпито лице, одухотворено отъ пронизващи очи, които говорятъ много.

Интелигентенъ. Модеренъ морски вѣлкъ, който познава живота по книгитѣ и по самия животъ. Добри, съдържани обноси съ пѣтницитѣ. Всѣкога вежливъ, знаещъ синура между любезностъ и фамилярностъ.

съ напредѣка на електротехниката и радиотелеграфа се създава ново поле за усъвършенстване на сигналното дѣло. Къмъ края на 19 вѣка и въ началото на текущия вѣкъ радиотелеграфътъ даде такъвъ напредѣкъ, че бива приетъ въ всички флоти за сигнално сръдство. Той дава възможностъ за бързо и сигурно сигналуване на голѣми разстояния. Практиката въ военнитѣ флоти е създавала много видове сръдства за връзки, които се усъвършенстватъ паралелно съ флотоводенето и стоятъ на еднаква висота по важностъ. Последното се вижда отъ примѣритѣ въ морскитѣ боеве, когато флотоводчитѣ предаватъ своитѣ разпореждания, като случаитѣ съ Нелсонъ предъ Трафалгаръ, Тегетхофъ предъ Лиса и Шееръ, при Скагеракъ предъ боя.

Противно на развоя и напредѣка въ военното сигнално дѣло, търговското се заражда късно. Първата подробна сигнална книга за търговското корабоплаване, почиващо на многото опити въ английския воененъ флотъ, е издадена отъ прочутия морски писателъ капитанъ Margat въ 1817 г. Тя бива приета въ повечето търговски флоти и претърпява десетки издания. Сжщата добива значение и на международна.

Такива книги сж издадени въ Дания гр. Martensci 1820 г., Америка отъ Rodgers въ 1854 г., Франция отъ Regnold 1855 г.

Решителната крачка за издаване на една голѣма международна сигнална книга се направи съ назначаването на специалната комисия отъ Board of Trade въ Англия 1855 г. Въ 1857 г. комисията издаде първата международна сигнална книга International Code of Signals, която се прие официално въ Англия и

Спокоенъ, мжжественъ и храбъръ. Къмъ своята храбростъ прибавя и разумъ, съ който предвижда, съоб-разява се, взима умѣстни решения.

Повече мълчаливъ. Въ рѣдки случаи много разговорливъ. Добъръ разказвачъ. Увлечателенъ събеседникъ. За свои преживѣлици не обича да говори. Повечѣ се спира въ четенето на книгитѣ. . . Когато го видите да върви по улицата, ако имате проникателенъ погледъ, ще разберете, че това е човѣкъ, прекаралъ голѣма частъ отъ живота си на подвиженъ подъ. А този подвиженъ подъ е пода, предимно на Черната яхта. Достатъчно сж известни подвизитѣ на това корито, които представятъ богатъ източникъ за написание на единъ Джекъ Лондоновски романъ. Докато нашитѣ писачи се оплакватъ, че нѣмало какво да пишатъ, великата морска действителностъ,

стана задължителна за търговския и флотът. Сжщата книга се прие въ повечето държави и всеки я преведе на своя езикъ. Въ 1897 г. английският Board of Trade преработи и преиздаде сжщата книга наново. Съ това издание съгласенският флот прекараха Свѣтовната война. Забелязанитъ недостатъци за новото време принуди английското правителство въ 1927 г. да я предложи на международната конференция въ Вашингтонъ за преработване. Конференцията реши книгата да се преработи и издаде въ два отдѣлни тома. Единиятъ да съдържа оптически и акустически сигнали, а другиятъ — радиотелеграфни и да се напечата на английски, нѣм-

ски, испански, италиански, норвежки, френски и японски езици. На 1. 10. 28 г. редакционниятъ комитетъ се събра въ Лондонъ да разгледа нѣкои предложения, направени отъ европейските правителства. Заседанието на комитета се води съвмѣстно съ представители отъ мореплаватели и съюза на въздушнитъ съобщения. Резултатътъ отъ заседанието на комитета е книгата да се издаде въ два отдѣлни тома, като томътъ за оптическа и акустическа сигнализация съдържа сходнитъ видове сигнали: флажни, свѣтлинни, предпазни и акустически (тонъ-морзови), и вториятъ чисто — радиотелеграфни. Вториятъ томъ се наложи благодарение на напредъка на техниката на новото време

или удобствата, които радиотехниката ни предлага, като сръдство за връзка на морето.

Съ влизането на тази книга въ сила отъ 1. 1. 34 г. човѣчеството направи голѣма крачка въ морското сигнално дѣло, което има грамадно значение за връзката между корабитъ брѣга и затѣхната сигурностъ.

Сжщата тази книга се използва и отъ военнитъ флоти, когато трѣбва да влѣзатъ въ връзка съ кораби или брѣгове, чужди на своята нация.

За съжаление, тази международна сигнална книга не е преведена на нашъ езикъ, само поради простата причина, че у насъ нѣма кой о време да съзнае и оцени нуждата отъ нея.

Карагьозовъ

ОТБЕЛЯЗВАНЕ

За да се осигури безопасно корабоводене има редица съоръжения и приспособления, които, поставени на опаснитъ мѣста, съ своитъ характеристики, предупреждаватъ корабитъ за опасноститъ. Такива сж маяцитъ — брѣгози и плаващи, брѣговитъ кули и знакове безъ свѣтина, свѣтящи вежи, вежи съ специално назначение, и обикновени вежи, створове, сегменти на затъмнения въ свѣтлинната сфера на маяка и всѣкакъв видъ сигнализация.

Всичко е пресмѣтнато и устроено съ огледъ на едно безопасно корабоводене, вземайки изобщо подъ внимание брѣговитъ очертания, характера на крейбрѣжнитъ райони, релефа на дѣното, условията на плаването, присъствието на опасности, хидрометеорологическитъ условия (влияния на течения, мъгла и пр.) Ясно е че маяцитъ, кулитъ, станциитъ, плаващитъ маяци, трѣбва да оправдаятъ целта си отъ една стра-

ОПАСНОСТИТЪ ЗА МОРЕПЛАВАНЕТО. ФАРОВЕ.

на и отъ друга — най-икономично да помогнатъ на мореплавателя да види добре въ съответнитъ мѣста искуственитъ предмети, безъ които той не би могълъ да се ориентира по своя пътъ, да опредѣли мѣстото на своя корабъ въ даденъ моментъ и безопасно да плава. Когато корабътъ плава близо до брѣга, за добро разпознаване на последния, съ целъ да избѣгне окръжаващитъ брѣга опасни мѣста, правятъ се изкуствени съоръжения: фарове, кули и знакове.

Кула, която съ настѣпването на нощната тъмнина започва да свѣти, се казва маякъ.

Различно е значението на маяцитъ и различни сж условията, на които тѣ трѣбва да отговарятъ на дадено мѣсто, което опредѣля и разнитъ положения за маяцитъ, височина на огъня, силата на свѣтлината и др. По-рано се смѣташе, че маякътъ трѣбва да е много високъ

т. е. да се вижда отъ голѣмо разстояние, но при голѣма влажностъ низкитъ огньове се виждатъ по-добре отъ високитъ, тъй като свѣтлината на последнитъ минава презъ дебелъ пластъ атмосфера и се вижда лошо. А това е значително неудобство за нощната мореплавателна служба. Фароветъ се поставятъ по брѣга на ясно очертанъ носъ, скала, а по нѣкога и на плитковина, която често трѣбва изкуствено да се подпълня, за да се създаде здрава основа за фара.

Необходимо е маячнитъ свѣтлини да сж ясни. На два съседни маяка хоризонтитъ трѣбва да се пресичатъ и да сж съ разнообразни свѣтлини. На практика е прието два маяка съ еднаква свѣтлина да се поставятъ на разстояние май-малко 80 мили — 148-16 км.

Тѣзи маячни съоръжения, за които не е необходимо постоянно да се обслужватъ отъ хора, се каз-

чака своя майсторъ, да отиде при нея и отъ нейната уста да чуе разказа за моряшката сѣдба.

... Да, такъвъ е корабоначалникътъ, който, въ първата нощ следъ бурята, въ параднитъ си дрехи се явява въ корабния салонъ.

— Сега е добре — нали? се обръща той къмъ менъ, сияещъ отъ радостта на съдържанитъ приятелски чувства.

Две нощи не е спалъ. Стоялъ е на мостика редомъ съ своитъ помощници, които сж били на редовна стража.

— Само Богъ ни спаси, господинъ командантъ. Имали сме 37° наклонъ — както узнахъ.

Той се усмихва, като свива устнитъ си въ скръбна чърта — и вмѣсто да отговори, избухва въ пресиленъ смѣхъ.

— „А радоститъ имъ сж като свѣтулки въ единъ дълготраенъ мракъ“

— нали знаете мнението на хората за насъ? Но тѣ гледатъ презъ свои очила и въ преценкитъ си, навѣрно сж прави за себе си?

Корабоначалникътъ умишлено отклонява моя въпросъ. Разбирамъ го... Той продължава.

— Жалко е, че и моята жена не прави изключение на сушата!

— И за какво съжелявате?

— Да не бѣда криво разбранъ: обичамъ жена си, доволенъ съмъ отъ нея, щастливъ съмъ въ любовта си Но...

— Но тя?

— Обича ме и тя. Но може ли една жена да бѣде доволна отъ човѣкътъ на морето, който скита безъ спиртъ, далечъ отъ домашното огнище?

... „А радоститъ имъ сж като свѣтулки въ единъ дълготраенъ мракъ“ — този изразъ, звучи въ слуха ми, като една скръбна пѣсенъ, за

да отекне въ нощта като една горчива истина, изразена съ четири думи: „Такава е моряшката сѣдба!“

Корабоначалникътъ на Черната яхта, съчетиритъхъ галуни на моряшката си дреха, е въ кабината си.

Когато завърши работния день, всѣки баща — беденъ или богатъ, се завръща въ своя домъ при своитъ домашни.

Корабоначалникътъ, избраникъ между малцина — сжщински царъ, подъ чиято властъ е „Черната яхта“, е самъ въ своята кабина. Той скита далечъ отъ родината си и отъ най-близкитъ си въ свѣта. Той е залутанъ въ далечнитъ морета.

Единъ скръбящъ баща спира погледа си на една снимка, въ която блестятъ образитъ на дветъ му невръстни деца. Продължително гледа. Сълзи избликуватъ отъ морнитъ му очи.

— Такава е моряшката сѣдба!



ватъ огньовете, за разлика отъ чистия типъ маяци, които иматъ непрекъснато—постоянно обслужване отъ специално подготвени за целта хора, които живѣятъ при тѣхъ.

Мореплавателятъ гледа на маяка като на въодушевенъ предметъ, съ който може да влѣзе въ връзка съ брѣга, а на огъня като на предпазителъ за корабоплаването знакъ.

Споредъ назначението си маяцитѣ се раздѣлятъ на: **приемни** (опитватъ кораба, когато идва отъ открито море), **створни** (чиѣтъ маяци съ назначение да укажатъ известно направление) **поворотни** (опредѣлятъ вдаващъ се носъ, отъ който най-често се измѣнятъ курсоветѣ, **указателни** (сжщо като приемнитѣ, когато се плава успоредно на брѣговата линия), и **предпазителни** (когато опредѣлятъ дадена опасностъ).

Въ домакинско и организационно отношение маяцитѣ се разпредѣлятъ на голѣми и малки.

На голѣмитѣ маяци се поддържа непрекъсната служба, която, освенъ за освѣтлението, се грижи за даване сигнали за мъгла чрезъ сирени, иматъ спасителна станция, телефонна, наблюдателна за връзки, метеорологична и т. н.

Малки фарове се смѣтатъ тия, на които, освенъ техническото обслужване, може да се възложи и стражеви контролъ.

Фароветѣ трѣбва да отговарятъ на следнитѣ основни условия:

1) Точностъ, споредъ нанесеното въ картата мѣстоположение.

2) Добра видимостъ.

3) Устройството на апарата да е такова, че свѣтлината му да не се взема за брѣгови огънь.

Колкото по-близо е маякътъ до дадената опасностъ, толкова по-до-

бре трѣбва да я отбелязва (огражда).

Маяцитѣ—здания трѣбва ярко да изпъкватъ, по вида и цвѣта си да представляватъ цели удобни за засичане отъ корабитѣ, когато последнитѣ си опредѣлятъ мѣстата по брѣгови предмети.

Източниците на маячната свѣтлина сж лампи съ различна сила (маслени, газови, ацетиленови и електрически). Въ съвременнитѣ маяци се използва ацетиленовата лампа. Ацетиленътъ е газъ, който дава голѣма сила на свѣтлината.

Има три системи за отправяне на свѣтлинния лжчъ на фаровия апаратъ: а) **катоприческа**—използва се отражението на свѣтлината; б) **диоприческа**—пречупването на лжча; в) **катодиоптрическа**—смѣсенъ, кждето за събиране лжчитѣ, идващи отгоре и отдолу, освенъ пречупващитѣ лжчитѣ стѣкла, има и отражателни призма съ пълно вътрешно отражение.

Характеристика на маячната свѣтлина: Опредѣля вида на огъня както се наблюдава отъ море-плавателя.

Въ основата си, видѣтъ на огъня се свежда къмъ постояненъ, промѣнливъ и периодиченъ.

Всички огньоветѣ сж комбинация отъ гореспоменатитѣ три типа.

1. **Постояненъ (Fixed)** е най-пробитниятъ типъ, който свѣти непрекъснато съ една цвѣтна свѣтлина.

2. **Промѣнливъ огънь (Alternating)** дава непрекъсната свѣтлина, но я промѣня по цвѣтъ.

3. **Постояненъ съ проблѣсъци (Fixed and flashing)** показва постояненъ огънь, усилванъ презъ еднакви интервали отъ време съ единъ или нѣколко проблѣсъци отъ еднакъвъ цвѣтъ.

4. **Проблѣсковъ огънь (Flashing)**

дава чрезъ опредѣленъ промеждутѣкъ време единъ проблѣсъкъ, но проблѣсъкътъ е много, честотата се мигающъ.

5. **Група отъ проблѣсковъ огънь (Group Flashing)**—дава презъ опредѣлени промеждутѣци отъ време група проблѣсъци; групитѣ се отдѣлятъ по между си съ затмняване.

6. **Затмняващъ огънь (Occulting)** дава свѣтлина, прекъсвана отъ едно затмняване въ опредѣленъ промеждутѣкъ време (продължителността на свѣтлината е по-дълга отъ затмняването, иначе той би билъ проблѣсковъ).

7. **Група-затмняващъ огънь (Group Occulting)**—дава свѣтлина прекъсвана презъ опредѣлени промеждутѣци отъ време съ групово затмняване.

8. **Въртящъ огънь (Revolving)** вариантъ отъ проблѣсковъ огънь, въ който свѣтлината бавно се усилва, достига най-голѣма яркостъ и следъ това бавно се намалява до пълно затмняване.

Съ секундомѣръ се провѣрва периодичността на огъня и по такъвъ начинъ мореплавателятъ установява маяка, който е указанъ на картата съ съответнитѣ данни.

Периодъ на освѣтяването се нарича времето, въ продължение на което минава целиятъ цикълъ на измѣненята.

Автоматически огньоветѣ сж тѣзи, които не се обслужватъ отъ постоянни хора-стража (**Unwatched**). Тѣ сж периодически за известно време.

За указване фарватери, опасни или непроходими райони, употребяватъ се жгли или сектори въ освѣтлението. Използватъ се особени цвѣтни страни. Назначението на секторитѣ е—да предупредятъ мореплавателя и да служатъ за

Една скръбна пѣсенъ, но и въ сжщото време и единъ победенъ химнъ звучатъ въ нощта, въ моето сърдце и въ сърдцето на корабначалника.

18.

Първиятъ помощникъ е противоположностъ на корабначалника. Старъ ергенинъ, съ посивѣла коса и засукани мустаци. Но ако възрастта му е попречила да си запази косата черна, все въ него е останала бодростъ и младежки чувства, за да си сучи мустацитѣ съ дяволито намигване: и на жени и на мъже—споредъ случая.

Преживѣното отъ него надхвърля обсега на единъ обикновенъ романъ. То е подъ знака на авантюри, които блестятъ съ свѣтлината на чудати подвизи. А той ги обича. Той е влюбенъ въ авантюритѣ. Самъ разказва, хвали се съ тѣхъ и кичи свое-

то ергенско чело съ венеца на шумна слава.

Добриятъ животъ, въ който взиматъ главно участие женитѣ, вино и разни лудории—ето целта, която той преследва, ето смисъла на живота му, безъ да се изключи, разбира се, моряшката професия.

Книжната мъдростъ му е чужда. И ако знае нѣщо отъ историята, напирѣтъ, той го представя въ изопаченъ видъ, споредъ както го е възприелъ не отъ книгитѣ, а отъ разни случайни хора, съ каквито се е срѣщалъ хиляди пжти въ живота си.

Владѣе нѣколко езици. Служи си съ тѣхъ добре. Може да влѣзе съ съответния речникъ въ отношение съ хора отъ разни срѣди: отъ най-изисканата мода, до последния грубъ пристанищенъ работникъ, или вратаръ на кой да е източенъ вертепъ.

Обича да бжде гжделичканъ съ признания за особенитѣ му каче-

ства, съ които той има предимство надъ околнитѣ.

Разказва километрически преживѣлици съ всички подробности, като не се сжипи да даде голѣмъ дѣлъ и на измислицата.

Добросърдеченъ. Природно уменъ. Практикъ, който успѣва въ живота.

... Следъ вечерята първиятъ помощникъ остава въ каютъ-компанията. Наблюдава младитѣ палубни и машинни офицери, които съ необикновено увлечение играятъ покеръ, или бриджъ. Едно скарване прекъсва играта имъ. Първиятъ помощникъ поржчва бира. Сучи си мустацитѣ и поглежда къмъ втория механикъ.

— Испания и пакъ Испания. И като менъ, студениятъ дѣдка, ще се сгорещи, че знамъ ли я? Топло слънце, гореща кръвъ. И любовта е такава. Така бѣше, така ще да е и сега.

Вториятъ механикъ недавна е билъ

облекчение при избиране при пътя и за проверка при определяне място по засъчка на маяка.

Различават се две далечини на видимост-географическа, зависяща от сферическата форма на земята и от височината на маяка и оптическа-зависяща от източника на светлината.

Светлината от силния източник не може да се вижда от разстоянието на оптическата му видимост, а ще се види само от това разстояние, което ще зависи от височината на светилния източник.

Такава далечина се казва географическа. За мореплавателя практическото значение има видимата далечина, която за повечето маяци е по малка от оптическата, а нѣкога по малка и от географическата.

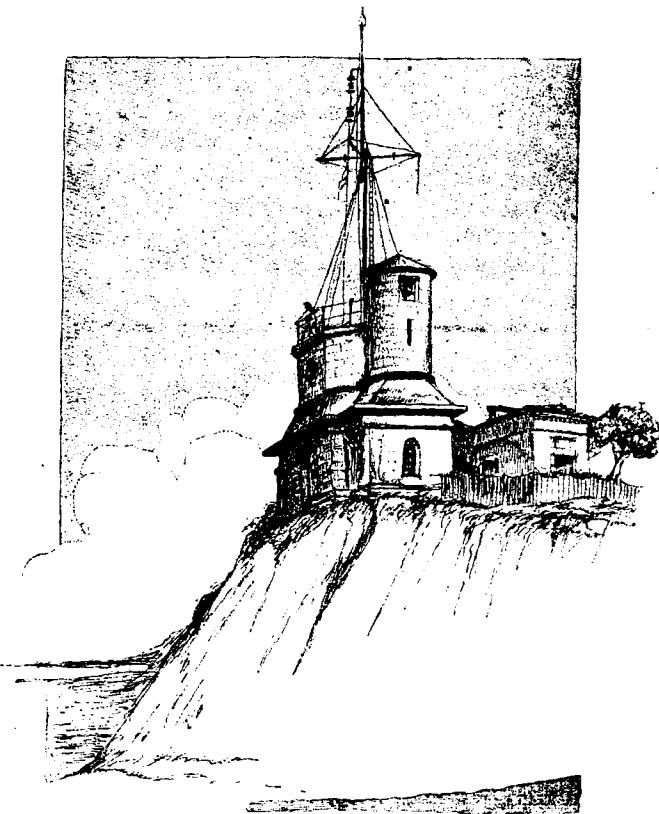
В нѣкои морски райони се налага да се изнесат навън в морето плаващи маяци. Тѣ сѫ кораби, обикновено с двигатели. Имат особено устройство, боядисани сѫ с цвѣтъ отдалеч видимъ, а сѫ смръкване засвѣтва огънь на стожера или на специален постаментъ. Цвѣтътъ на кораба е обикновено червенъ или бѣлъ. На двата

борта има написано сѫ голѣми букви името му.

В сръдта на кораба — маякъ има желѣзна тѣсна кула на чийто връхъ (около 15 м. от водолинията) е френеловския апаратъ. Той е поставенъ на карданово устройство за да бѣде винаги вертикаленъ и при вълнение, когато корабътъ се клатида дава правилно направление на лъчитѣ.

За сигнали въ мъгла се употребяват пневматически сирени и подводни камбани. За връзка се използва радиотелеграфъ.

Кутевски.



Сигналната кула въ Русе на Дунава.



Входнитѣ маяци на Варненското пристанище.

въ Испания. Той се хили, въздиша, поглажда си брадата, готовъ да заговори.

— И сега е така, господинъ капитанъ. . . .

Чашитѣ сѫ пълни. Следъ това сѫ праздни. За да се напълнятъ пакъ. Всички слушатъ. Вториятъ механикъ разказва за испанската любовъ . . .

— Въ Барселона. Улица „Рамбласъ“. Единъ земенъ кѣтъ, кѣдето при стѣмването очитѣ на всички търсятъ или предлагатъ любовъ.

Мадамъ Ритта. Пансионъ десѣ артистасъ. Посрѣща те кодошката. Приемна: огледала и плюшени канапета. Една дузина полуголи момичета. Жива стока, която идва за показъ.

— Но вие ги гледате само. Излизате си. За да изпитате псувнитѣ на мадамъ Ритта. Хванахъ ли ви азъ? — се намѣсва първия помощникъ.

— Но има друга улица: „Парале-

ло“. Отъ двѣтъ страни ревюта, които сѫ легализирани публични домове. Впрочемъ, всички тѣзи нѣща сѫ легални. Холивудъ. Помпео. Театро-комико. Театро-музико. И жени. Многоброенъ легионъ. Съвсемъ голи, или по една фустичка. Запомнихъ „Барриочино“. Какво бѣше това: дали име на заведение или на цѣлъ кварталъ? Цената? — Отъ една пезета до . . . неможе да му се намѣри края. Все пакъ: голѣма евтиния.

Нощта е тъмна и топла. Буйно кипи животътъ. „Гомасъ“. „Гомасъ“. Притѣняватъ и проблесватъ множество светлинни реклами. Малки аптечки сѫ необходимитѣ принадлежности сѫ денонощно отворени. Дежурни лѣкари. . . .

— Да приемъ, за испанската любовъ! И продължавай! Хубавичко, хубавичко — добре дойде тая Испания, че ми събуди старитѣ дъртове — избухва съ младенчески въз-

торгъ първиятъ помощникъ.

Останалитѣ слушатели слушатъ настрѣхнали. Въ съзнанието имъ се мѣркатъ дълги редици жени, облечени въ кожитѣ на всички раси, били предметъ на краткотрайни опивания — подобно опиването отъ огнедишаща отрова.

Познаватъ тѣ чара на кжсотрайната моряшка любовъ. Следъ буритѣ, спрѣлиятъ на пристанището корабъ изхвърля изъ своята черна утроба моряцитѣ. Прилични на морни птици, заскитватъ изъ улицитѣ на чуждия градъ.

— Тя нѣма край, нѣма край, господо. Вие ще си кажете думата, но Испания е моята голѣма любовница, която сънувамъ, която жадувамъ.

Първиятъ помощникъ живо подканя разказвача.

— Говори, говори, че ти прекжса на най-сладкото!

— Ахъ, въ „Сервилляна“! Орѣхо-

КАПИТАНЪТЪ НА „НОРМАНДИЯ“.

Презъ нощта на 17 мартъ 1870 год. Капитанъ Харвей правеше своя рейсъ отъ Саутамптонъ до Гернсей. Мъгла покриваше океана. Капитанъ Харвей бѣше на мостика и маневрираше кораба съ предпазливостъ. Пътниците спѣха.

Нормандия бѣше голѣмъ корабъ, най-хубавиятъ може би отъ пощенскиятъ въ Ламанша: 600 тона, 55 метра дължина и 7 метра широчина; бѣше „младъ“, както казватъ моряцитѣ, не повече отъ 7 годишенъ; бѣха излѣзли отъ Саутамптонъ и бѣха на открито море на 15 мили отъ брѣга. Корабътъ напредваше бавно. Часътъ бѣше 4 сутринята. Абсолютна тъмнина бѣше обвила кораба съ непрогледенъ плащъ, едва се забелѣзваха върховетъ на мачтитѣ. Нищо по-страшно отъ тѣзи кораби слѣпци, които пжтватъ презъ нощта.

Изведнѣжъ, въ мъглата се показа черъ призракъ, една планина, една тъмна сѣнка, идваща въ пѣна, настѣпваща въ тъмнината. Това бѣше „Мери“, голѣмъ параходъ, който идваше отъ Одеса и отиваше за Гримзби съ товаръ отъ 500 тона жито. Нѣмаше срѣдство да се избѣгне сблъскването. Това сж честитѣ срѣщи въ мъгла, презъ които, преди още да се забележатъ, корабитѣ се погубватъ единъ други. „Мери“ съ пълна пара удари „Нормандия“ въ срѣдата и се заби въ нея. Огъ удара тя сжщо поврѣдена се спрѣ. „Нормандия“ носеше 28 души екипажъ, 2 прислужници и 31 пътника, отъ които-12 жени. Ударътъ бѣше страшенъ. Въ единъ моментъ само всички бѣха на палубата: мъже, жени, дѣца, полуголи, тичаха, викаха, плачеха. Водата навлизаше съ яростъ. Пещьта на машината бѣше угасена отъ вълнитѣ. Корабътъ нѣмаше непропускаеми пре-

гради; спасителни ризи липсваха.

Капитанъ Харвей, правъ на мостика, се провикна; Мълчете всички, внимание! Спускайте лодкитѣ въ водата! Най-напредъ женитѣ, следъ това мъжетѣ! и екипажа последенъ! Има 60 души за спасяване! Тѣ бѣха 61, но той забрави себе си.

Спуснаха лодкитѣ. Всички се втурнаха къмъ тѣхъ; това можеше да направи да ги преобърнатъ. Окълфордъ, първи помощникъ и трима корабници задържаха тази гълпа, загубила себе си въ ужаса. Да спишъ и изведнѣжъ да се събудишъ и следъ единъ моментъ да умрешъ е ужасно.

Едновременно съ виковетъ и шума, се чуваше силния гласъ на Капитана и този кжсъ разговоръ се смѣсваше въ тъмнината: „Механикъ, Локъ, какъ е пещьта? Мокра. Огънятъ? Угасенъ. Машината? Мъртва.“ Капитанътъ се провикна: „Окълфордъ, колко минути имаме още? — Двадесетъ — Това е достатъчно, казва капитанътъ, за да се прехвърли всѣки въ лодката. Имате ли Вашиятъ пистолетъ? — Да, господинъ капитанъ — Пръснете черепа на всѣки който би се опиталъ да мине предъ една жена!“. Всички се омълчаха. Никой не възрази. Тази гълпачувстваше надъ себе си единъ силенъ духъ — духътъ на капитана. Дойдоха на помощъ съ лодкитѣ си и отъ „Мери“. Спасяването се извърши въ редъ и безъ почти никаква борба. Имаше, както винаги, сцени на жалкъкъ егоизъмъ, имаше сжщо и та-

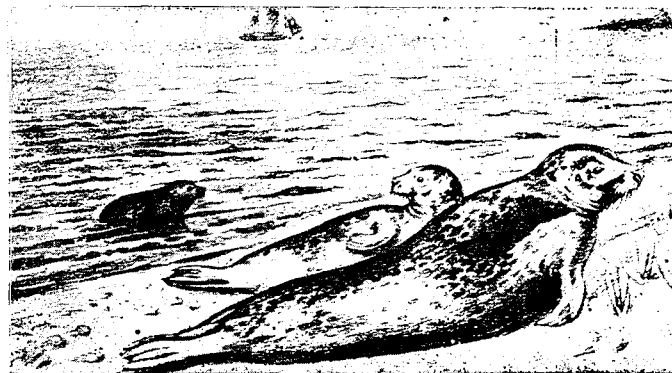
кива на преданъ алтруизъмъ.

Хервей, бодъръ на своя капитански постъ, командваше, господстваше, направляваше, интересуваше се отъ всичко и за всички, въ едно рѣдко спокойствие въ мъжката изглеждала като че ли заповѣдаше на катастрофата. Би се казало, че корабокрушението му се подчиняваше. Въ единъ моментъ, той извика: „спасете Климентъ!“. Климентъ бѣше младикътъ на кораба.

„Нормандия“ потъна бавно въ дълбокитѣ води. Хората се прехвърляха на „Мери...“ По-скоро, викаше капитанътъ. На двадесетата минута корабътъ изчезна. Най-напредъ потъна носътъ, а после кърмата. Капитанъ Харвей на мостика не се помръдна, не каза нито дума, изчезна ва дълбинитѣ.

И презъ фаталната мъгла тѣ видѣха да изчезва въ океана тази черна статуя. Така свърши Капитанъ Харвей, който, следъ като си бѣше наложилъ прѣзъ цѣлия си животъ да бжде човѣкъ само на дълга, умирайки, се възползува и отъ правото да бжде герой.

Отъ френски: Райновъ.



Тюлени (морски мечки).

ва тежка врата, като на банка. Всѣкому не се отваря. Разпредѣление: общъ баръ съ голи жени. Въ дѣното — ниша за джазъ и пакъ жени, насѣдали на столове: испанки, италианки, френкини, гъркини. И после: при мадамъ Петитъ. Жени въ Адамово облѣкло. Най-първо въ бара. Свѣтлина, танци, кастанети. И после: Това се казва Долли. Можетели да си представите Долли? — Тя е отъ южна Испания, кждето малагата, женитѣ и борбата съ бикове плетатъ дивната поема на испанския животъ, на испанската любовъ. И какъ вълшебно звучи тази любовна пѣсенъ отъ карминовитѣ устни на Долли? Черни вежди, черни очи, бѣла кожа — черни тоалети. . . .

Тежка въздишка се изтрѣгва изъ младежката грѣдъ на втория механикъ.

— А сега съмъ на Черната яхта. . . . „Далечъ отъ менъ е шумния градъ:

на този черенъ корабъ
владѣе черна скръбъ . . .

Да вѣрвамъ ли
въ свѣтли день —
да чакамъ ли
несбжднатъ блѣнъ? . . .

19.

Има една прилика между затворницитѣ и моряцитѣ, поради пълния съ ограничения животъ, който водятъ и едниѣ и другитѣ.

Покоятъ и развлеченията на сушата имъ липсватъ. Всѣкога изнедадитъ на природнитѣ стихии ги дебнатъ, за да ги уязвятъ. Познанията и връзкитѣ съ пътници или хора, срѣщнати на брѣга, сж кратки, случайни. Тѣ живѣятъ епизодично, откъслечно, бързо. Любовта имъ, скръбьта, надеждитѣ и ра-

доститѣ имъ се ниятъ бързо и представятъ една редица отъ картини, напомнящи кинематографска лента. Когато преживѣниятъ ужасъ, който ги е тормозилъ продължително, премине, при едно крайно изгощение — тѣ ставатъ раздражителни, дребнави. Но за кжсо. Царъ Алкоолъ разведрява, пречиства всичко и хвърля мрежата на моряшката дружба. . . Другарство! Никжде тази дума не е така съдържателна, никжде тя не изразява толкова задущевностъ и искренностъ, както на кораба — всрѣдъ моряцитѣ.

Наставатъ мигове на сърдечна топлина. Споменитѣ възкрѣсватъ. И въ такива хубави часове, въ своеобразната идилия на моряшкия животъ се вплита непремѣнно любовта, като сжщественъ основенъ мотивъ. Тогавъ тѣ говорятъ съ откровеностъ за своитѣ



МОРСКИ ВЕСТИ

НОВОСТИ ИЗЪ ЧУЖДИТЪ ВОЕННИ ФЛОТИ.

1. Англия. Намиришиятъ се въ постройка въ Портсмутъ английски флотиловодачъ „Ексмутъ“, поръчанъ презъ 1931 год., още презъ февруарий т. г. е билъ пуснатъ отъ дока.

Въ връзка съ новия, още намиращъ се въ дока новъ подводникъ „Салмонъ“, произхождащиятъ отъ време на войната 1000 тоненъ разрушителъ съ сжщото име е билъ прекръстенъ „Саблъ“

Отъ съобщенията на пресата се вижда, че английското адмиралтейство разработва нови проекти за подводници, при които надстройките ще бждатъ намалени до възможния минимумъ. Въ последно време, кулитъ и мостицитъ се правѣха все по-обемисти; съ това развитие сега ще се скъса напълно, за да се намали, видимостта на подводника надъ водата и да се намали, колкото се може повече, съпротивлението насжщия приплаването му подъ водата.

На 20 декемврий м. г. въ корабостроителницата на Жонъ Бровнъ въ Клидебанкъ е слѣзла отъ стапела канонерката „Халгзонъ“. Заедно съ еднаквата съ нея канонерка „Скипжакъ“ отъ сжщата поръчка презъ 1931 год., тѣ представляватъ началото на единъ новъ типъ канонерки, въ особености пригодени за миночистачи, когато пкъъ едновременно съ тѣхъ опредѣленитъ канонерки „Гримсби“ и „Лаитъ“

се различаватъ много малко отъ предшественицитъ си, (Фалмутъ — класа).

На 9 януарий т. г. е била възложена постройката на канонерката „Детфордъ“ въ държавната корабостроителница „Чатамъ“. Това е третиятъ корабъ поръчанъ отъ бюджета за 1933 год.

За упражнение въ хвърляне на бомби отъ хвърчилата сж намѣрили употребление бронирани бързоходни лодки, отъ които първата е вече построена въ Саутхамптонъ. Бронята за защита на обслугата се разпростира върху почти $\frac{3}{4}$ отъ дължината на лодката и е поставена въ гумени легла; тя е съ приблизителна дебелина 13 м/м. За да се направи лодката непотопяема, свободнитъ пространства сж изпълнени съ една маса, която е значително по-лека и отъ корка. Движението на лодката става съ помощта на 3 мотори отъ по 100 конски сили.

2. Австралия. — Министертъ на отбраната, споредъ А. И. & Фарседацъ, дава въ програмата си следния съставъ на военни кораби: 4 боеспособни кржстосвачи снабдени съ хвърчила, 1 флотиловодачъ и 4 разрушители; освенъ това и канонерки и стражни кораби, които сж опредѣлени главно за мирновременни нужди и при една война ще намѣрятъ употребление въ миннитъ служби. Както се знае отъ по-пре-

ди, като първа крачка къмъ изпълнението на тая програма, е замислена постройката на единъ 7000 тоненъ кржстосвачъ, а 1 флотиловодачъ, 4 разрушители сж дадени отъ Англия на разположение на австралийския флотъ. Изграждането и модернизирането на състава военни кораби налага сжщо и набавянето или опредѣлянето на необходимитъ упорни точки и запаси на гориво, стѣкмяването и личния съставъ.

3. Франция. — Подводниците „Ореада“ и „Психея“ (поръчка 1928 и 1929 год.) презъ 1932 год. слѣзоха отъ стапелъ и презъ изтеклата година завършиха пробитъ си.

За замѣстникъ на потъналия на 21. 12. 1932 год. транспортенъ корабъ „Заине“, адмиралтейството закупило търговския корабъ „Шато лафито“ и като го прекръстило „Анде“ го поставило въ разположение на военния флотъ. Корабътъ е построенъ презъ 1924 година, има една вмѣстимостъ 2530 бруто регистъръ тона и една товароподемностъ 3350 тона. Дължината му е 85.3 м., ширината 12.08 м. и газенето 6.16 метра. Има 1 парна машина съ тройно разширение съ мощностъ 1600 конски сили, 3 цилиндрични парни котли и 12 мили скоростъ.

Върху бързоходнитъ французки кораби, английското списание „Денгенеръ“ дава следнитъ данни:

любовни приключения. Занизватъ се тогава безкрайнитъ върволици отъ разкази за жената и за всички падения и възходи, които произлизатъ между мъжа и жената.

Слушали ли сте какъ моряцитъ ра казватъ за своята любовъ?

20.

Черната яхта пуца котва предъ единъ островъ. Ведриятъ въздухъ на този спасителенъ пристанъ влива живителни струи въ кръвта, и руменина покрива лицето ти. Съзерцанието на една чудна действителностъ, кждето климатъ, природна крѣсота, старина и култура сж си дали срѣща — те настройватъ романтично, за да се откъснешъ макаръ и за кратко отъ единъ сивъ животъ безъ пориви, безъ радости, безъ скърби.

Но — далечъ не е така въ машинното отдѣление на кораба.

Машината е като жина. Тя се облиза въ масло, подобно усърденъ работникъ, осжденъ на доживотенъ трудъ. Ритмичния бумтежъ ти напомня за вѣчното движение, на което се крепи живота, подчиненъ на законитъ на напредъка и неспирния растежъ.

Три пещи, три котли. Огнедишащи вжглища. Убийствена горещина. Лошъ въздухъ и клатушкане. Дългъ и нечовѣшки усилия.

— Ако имаше нѣкой новъ Данте — той би разказалъ за ада въ машинитъ — съ болка заговорва единъ вжглищаръ.

— Но понеже сме въ морето, нашиятъ адъ не е адъ. Влизаме въ съюзъ съ машинитъ и побеждаваме морето! — Допълва другаря му.

Тѣ говорятъ съ чувството на герои, които черпятъ отъ страданието вдъхновение, за да работятъ, и така да осмислятъ живота си.

Тежки условия за работа. А какво ли е било презъ време на последния ураганъ, когато и пжтници отъ първа класа неможеха да се задържатъ въ удобнитъ си легла?

Другъ островъ. Не става дума за Малта, напирмѣръ, който е родината на породиститъ млѣчни кози, гробницата на бѣлитъ робини, базата на английския срѣдиземноморски флотъ. Касае се за другъ земенъ кжтъ, хвърленъ всредъ синитъ води: островътъ на бедността, ловцитъ на сюнгерии и множеството вдовици. Бедностъ, която придава на островитянитъ изгледъ, на настоящи бандити. Подобно маймуни, тѣ нападатъ кораба ни, за да ни продадатъ разни южни плодове, грамадни охлювни черупки и изящни плетени рогозки. Това сж островитянитъ, гонени отъ бедността да напушатъ роднитъ си огнища, за да отидатъ съ платноходи

дължина 72'0 м. конструктивна скорост 35 мили в час. Въоръжени сж с 2 броя 9 см. орждия и доста орждия отъ по-малък калибър; а сжщо и с 4 четири 40 см. торпедни тръби.—

Построената отъ корабостроителницата на Лоара трета бързоходна лодка отъ типътъ „V. T. B. 10“ при своитѣ проби (съ леко водоизмѣстване т. е. безъ пълненъ запасъ гориво) е дала скоростъ 55 мили в час. Дветѣ предишни такива „V. T. B. 8 и 9“, които били доставени отъ фирмата Сибюръ въ Аржентайлъ сж добили само 52 и 50 мили. Искана била една скоростъ 48 мили в час.—

4. Япония.—Споредъ едно съобщение на агенция Райтеръ въ Токио се завели преговори между управлението на Японския флотъ и финансовото министерство върху строителната програма за бюджетитѣ 1934 до 1938 години. Преговоритѣ били приключени. Въ четиригодишната строителна програма сж били опредѣлени за постройка: 2 кръстосвача, 2 хвърчилоносача, 14 разрушители и 4 подводника. Къмъ тѣхъ се прибавятъ и такива кораби, чиято постройка по брой не може да се ограничи съ договори и сжщо така 8 нови хвърчилни ескадри. Отъ адмиралтейството презъ Юлий 1933 год., освенъ горнитѣ кораби, сж били искани още и два други подводника и единъ минопоставачъ. За кръстосвачитѣ било опредѣлено водоизмѣстване 8500 тона, за хвърчилоносачитѣ 10,000 тона, за разрушителитѣ 1400 тона, за минопоставачитѣ 5000 тона и за 6-тѣхъ подводници едно общо водоизмѣстване 7,500 тона. Отъ специалнитѣ кораби сж били опредѣлени 1 наливенъ корабъ, 1 плава-

ща работилница, 1 матка за подводници, 4 малки торпедоносци и 4 преследвачи на подводници. Дали строежътъ на предначертанитѣ военни кораби въ действителностъ е потвърденъ и дали числото на спомагателнитѣ кораби не се е измѣнило, отъ досегашнитѣ съобщения на европейската и американска преса слѣдяща съ голѣмъ интересъ японскитѣ строителни планове, това съ сигурностъ не може да се каже. Сжщо така не е извѣстно дали адмиралтейството се е решило на проектираното модернизиране на линейнитѣ кораби „Мутзи“ и „Нагато“, както и на хвърчилоносача „Кача“ и „Акаги“. Миналата 1933 год. е слѣзълъ отъ стапела единъ новъ 7500 тоненъ корабъ — матка менованъ „Окуйра“.—

5. Мексико.—Даденитѣ отъ Мексиканското правителство въ Испания поръчки за постройката на нови кораби сж биле разпредѣлени въ главнитѣ корабостроителници въ Феролъ, Валенция, Кадикъ и Билбао. Касае се до постройката на 5 транспортни кораба и 10 канонерки съ едно общо водоизмѣстване отъ около 20,000 тона и една стойностъ отъ около 70 милиона златни пезети (около 1 милиардъ и 880 милиона лева). — Споредъ Марина Мариандъ корабитѣ не сж опредѣлени само за военни цели, а главно за преследване контрабандата, която е обзела голѣмъ размѣръ надлъжъ по атлантическото и тихоокеанското мексикански крайбрежие. Транспортнитѣ кораби получили една скоростъ отъ 20 мили, канонеркитѣ — такива отъ 25 мили в час. Поръчката на тия 15 кораби представлява изпълнението на първата частъ отъ мексиканската

строителна програма. —
6. Италия. — Като последенъ отъ 12-тѣхъ намиращи се въ постройка италиански подводници за брѣгова защита отъ бюджета за 1930 година, на 2 Декемврий м. г. слезе отъ стапела въ Монфалконе подводникътъ „Ондина“.

7. Португалия. — Португалската кононерка „Гонкало Вело“ при своитѣ пробни пжтувания, вмѣсто предписанитѣ 16'5 мили, е дала скоростъ 17'5 мили в час. „Педро Нинецъ“, който по изработка на плановѣтѣ се различава само малко отъ първата, споредъ Ревю Маритимъ отъ Ноемврий 1933 год. въ Юний е напуснала хелинга.

8. Испания. — Въ Елъ Фаролъ за постройка на корабостроителницата Scgiedad 23 Августъ 1933 год. е слѣзълъ отъ стапела измѣрителниятъ корабъ за испанския флотъ „Полина“. Той има водоизмѣстване 1200 тона, дължина 68 метра, ширина 10 метра и височина на корпуса 5 метра.—

9. Америка.—Отъ срѣдствата за създаване работа въ Америка трѣбва да бждатъ преустроени липсващитѣ петъ линейни кораби. Въпросътъ се касае до малко преди войната завършенитѣ линейни кораби „Тенеси“, „Калифорния“, „Марглантъ“, „Колорадо“ и „Вестъ Вердимния“. Въ работа освенъ това е още и „Идао“, когато пъкъ преустройството на „Мисисипи“ и навѣрно сжщо и на „Ню Мексико“ е вече привършено.

За новата работа сж дадени на разположение 77 милиона долари, тъй че за всѣки отъ 5-тѣхъ кораби се падатъ по 15 милиона долари. Това означава едно значително увеличение на разходите въ сравнение съ предишнитѣ три единици,

и моторни лодки на опасна ловитба: да ловятъ сюнгери отъ дълбинитѣ на морето. Бедността е, която ги прави ловци и борци за живогъ или смъртъ, и да жадуватъ щастieto на едно полусжществуване

Но колко, колко измежду тѣхъ заминаватъ, безъ да се завърнатъ никога! Колко отъ тия властелини на ужаснитѣ дълбини напраздно биватъ чакани отъ своитѣ жени, деца, близки!

21.

Часовниковата стрелка прави нечетни завъртвания. Машината на Черната яхта пѣе своята стара, все една и сжща пѣсенъ... Единъ корабъ се бори съ вълнитѣ, съ морето. Единъ корабъ оправдава своето название: Мороборъ.

Вълнитѣ сж мощни чудовища. Вълнитѣ сж луди бѣлогриви коне, които се гонятъ, които се нахвърлятъ единъ върху другъ—безъ умо-

ра, съ безмилостно ожесточение.

А върхъ тѣхната арена, върхъ самитѣ тѣхъ—Черната яхта трѣбва да подскача, да танцува, да се бори, и сама да се справи съ своя пжтъ...

Това сж стотици мили, отмѣрващи дължината на едно велико страдание. Една безкрайна черта, която бележи пжта на мореплавателитѣ.

Сега съмъ на сушата. Влача нейнитѣ рѣждиви вериги. Облекчавамъ днитѣ си съ свѣтлия споменъ за „Черната яхта“

Мисля за добритѣ морски синове, за злата моряшка сждба, вложена отъ бедността, която не позволява да се строятъ голѣми, удобни кораби. Затова плуватъ корита като Черната яхта, макаръ че е минало времето на пиратскитѣ първобитни гемии.

Но жаждата да се живѣе, да се изпълняватъ законитѣ на борбата за животъ и да се внесе подвига на морячеството — сж надъ всичко. Тѣ тласкатъ беднитѣ островни жители въ морскитѣ дълбини за опасенъ ловъ на сюнгери: тласкатъ и Черната яхта къмъ далечнитѣ морета.

Ще тече времето. Черната яхта нѣма да се уплаше, нѣма да спре. Ще прорѣзва синята морска грѣдь. Живогътъ на нейната обслуга ще бжде черенъ като орѣваното тѣло на този знаменитъ морски странникъ.

Времето ще пише грознитѣ нечетливи букви, като буквитѣ на моя разказъ.

Отъ корабната кърма студениятъ вѣтръ ще развѣва единъ трицветъ: трицветъ на моята родна страна! . . .

Срѣдиземно море януарий 1935 г.

Крумъ Къзичевъ.

чието преустройство струваше кржгло около 10 милиона долари. —

Работитъ по измѣненіята се разпростиратъ главно върху следнитъ точки: постройка на странични подводни грѣбнаци и увеличаване на водонепроницаемитъ прегради; засилване хоризонталното предпазване; подновяване котелното и машинно устройства, до колкото това е необходимо; замѣстване гитернитъ стожери и то въ повечето случай съ една кулна постройка; увеличаване жгѣла на възвишението на тежкитъ орждия на 30%; Разполагане една нова 12.7 см. орждейна батарея; модернизиране всичкитъ устройства за предаване огъня; построяване подобни хвърчила; а също и усиляване орждията за борба съ последнитъ.

Трѣбва още да се спомене, че морския министъръ Швансонъ е представилъ единъ планъ на председателъ, който следъ изтичане на Лондонския договоръ т. е. следъ 31 Декемврий 1936 год. предвижда замѣняването на всѣки единъ отъ бойнитъ кораби, който навърши границата на 20 годишната служба.

Превелъ: П. Пампуловъ.

Всѣка държава, която иска да стѣпи на собствени крака, трѣбва да има брѣгъ: чрезъ това те първа тя добива истинска свобода.

ХРОНИКА

На 4. т. м. въ 8. ч. 30 м. командирътъ на 8-а п. дружина Г-нъ Полковникъ П. Димковъ замина за новото си мѣстосложение.

Изпращането бѣше цѣло тържество, защото, въ краткото време, прекарано въ Варна, г. Полковникъ Димковъ прояви рѣдка по своята интензивностъ и ползотворностъ обществена дейностъ.

На гарата, при изпращането присѣстваха всички старши офицери отъ гарнизона, една рота и музикантскитъ хоръ отъ 8-а п. дружина, всички представители на официалнитъ власти и сдружения въ града и множество граждани.

Поднесени бѣха на г. Полковникъ поздравления и букети, а г. Подполковникъ Младеновъ, отъ името на офицеритъ въ гарнизона, съ топли ласкави думи очерта накратко неговата високополезна дейностъ

и му пожела подобна и въ новото му мѣстослужение.

Силно трогнатъ и съ сълзи на очи, г. Полков. Димчевъ се сбогува и подъ звучитъ на музиката, придружена отъ грамкото ура на ротата войници и насѣбралото се множество, тренътъ потегли, като отнесе единъ рѣдъкъ по своитъ заслуги дѣецъ за града Варна.

Датата 15 май е храмовия празникъ на църквата „св. Царь Борисъ“ въ кв. „Аспарухово“. (бивше Сесъ-Севмесъ).

По този случай, следъ отпускъ на църквата бѣ отслуженъ молебенъ. Следъ молебена, Началникътъ на Морската Полицейска Служба Г. участващитъ въ тържествата една рота моряци и учащата се младежъ отъ квартала.

Пристигнаха и заминаха кораби отъ Варненското пристанище, натоварили и разтоварили стока: „Капо Фаро“ итал. разтов. 25 тона. разно; „Асирия“ итал. разтов. 13 тона. разно; „Капо Арма“ итал. натов. 100 тона. разно; „Ежито“ итал. разтов. 325 т. разно; „Принципеса Мария“ ром. натов. 70 тона. разно; „Дериндже“ германски натов. 556 тона. разно; „България“ бълг. натов. 143 тона. разтов. 23 тона. разно; „Изео“ Итал. разтов. 166 тона. разно; „Спартавенто“ итал. разтов. 371 тона. разно; „Ганимедесъ“ холанд. натов. 39 т. разтов. 32 тона. разно; „Албано“ италиански разтов. 6 тона. разно; „Принципеса Мария“ ромжн. разтов. 1 т. разно; „Капо Фаро“ итал. натов. 130 т. разно; „Асирия“ итал. натов. 77 т. разно; „Андрось“ герм. натов. 185 т., а разто. 671 т. разно.

Всѣка държава, която иска да стѣпи на собственни крака, трѣбва да има брѣгъ, а за да запази брѣга, трѣбва да има флотъ.

КНИЖНИНА

Получиха се въ редакцията: 1. в. „Пламъкъ“ — 1, 3—5, 7, 9—11, 13, 14, 16; 2. сп. „Стопанска дума“ — кн. 2, 3, 6, 7; 3. сп. „Младъ ловецъ“ — кн. 1 до 5 вкл.; 4. сп. „Ловецъ“ — кн. 1 и 3; 5. в. „Ловецъ“ — бр. 1, 2, 4, 5; 6. в. „Бранъ“ — бр. 4; 7. в. „Националенъ подемъ“ — бр. 1, 2, 5—12 вкл.; 8. в. „Народна Отбрана“ — бр. 1722 до 1750 вкл.; 9. в. „Инвалидъ“ — бр. 711

до 726 вкл.; 10. в. „Студентска Борба“ — бр. 3, 4, 7, 8; 11. в. „Тракия“ — бр. 597—601 вкл.; 12. в. „Бургаска Поща“ — бр. 1998.

Народитъ иматъ нужда отъ морето, както хората отъ въздуха. Тѣ се плашатъ отъ морето, защото не го познаватъ.

ПОЩА

— Въ отговоръ на постѣпилитъ 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 за въ бъдаще ще се публикуватъ въ отдѣла Поща.

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

Всички изпратени снимки, портрети и ръкописни материали следъ като се префотографиратъ или следъ като се снематъ преписи, въ едномесеченъ срокъ ще се повърнатъ добре запазени на притежателитъ имъ.

— Умоляватъ се абонатитъ, при промѣна на адреситъ имъ, да известяватъ своевременно редакцията ни.

— Всичко което се отнася до вестника, да се адресира до редакцията на „Морски прегледъ“ при Морската Полицейска Служба—Варна.

Вестникътъ „Морски Прегледъ“ излиза два пѣти месечно: на 1 и 15 число.

Мореплаването е показателъ за благосъстоянието на народа.

