

МОРЕПЛАВЕН Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ

406. Варна—Градска библиотека.

ПРЕГЛЕДЪ

ВЕСА ПЛАТЕНА

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

ДВУСЕМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА

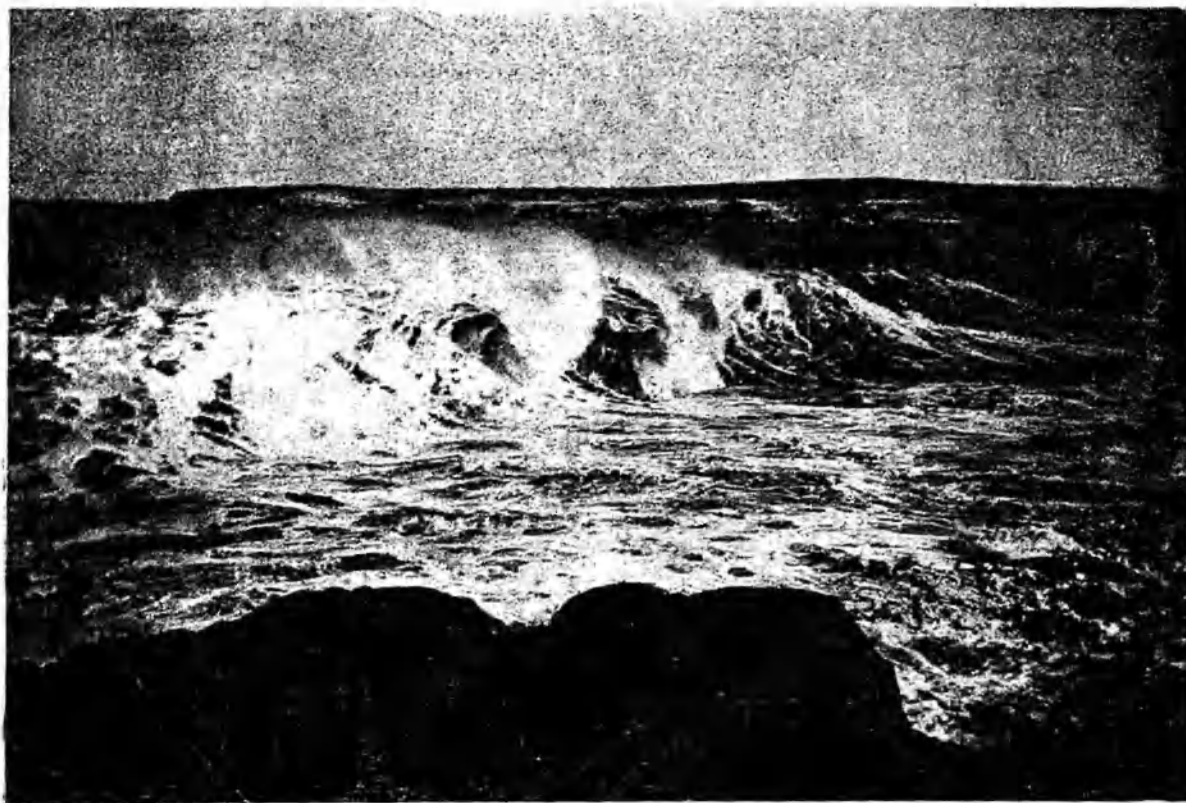
ОТКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година III.

Варна, 1 януари 1936 год.

Брой 56.

Не чакай да създаваш флотъ когато те нападнатъ, защото не се копае
кладенецъ, когато ожедибешъ.



Когато морето бушува.

Фото Асенъ Гавриловъ

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“**Българо-славянитъ и морето.**

Древнитъ историци и съвременнитъ учени изнасятъ въ своитъ трудове редица данни относно българо-славянитъ, които въ миналото, за своето икономическо преуспѣване и политическо заздравяване твърде рационално сж използвали голѣмитъ рѣки на Балканския полуостровъ: Дунавъ, Марица, Места, Струма, Вардаръ; езерата: Тахино, Бутковско, Охридско, а така сжщо и прибрѣжитъ езера и воднитъ пѣтища въ Черно, Мраморно и Бѣло морета.

Така напримѣръ, сириецътъ, Иоанъ Ефески въ 581 година отбелязва за нашествието на българо-славянитъ въ Византия съ следното:

„... Проклетиетъ славянски народъ нахлу по цѣла Елада и околноститъ на Солунъ...“

Българо-славянскитъ племена Рухинини, Драговичи, Сагудати и др., които населявали брѣговетъ на Бѣло море сж били почти пълни господари на това море и умѣло се справяли съ морската стихия, което се потвърждава отъ византийскитъ историци отбелязващи, че българо-славянитъ усвоили напълно римското мореплавно изкуство и сж били отлични моряци. Това се установява сжщо и отъ житието на св. Димитъръ Солунски.

„... Съ своитъ моносили — корабки, се хроникира въ това житие, населяващитъ бѣломорието българо-славяни многопжти нападали околноститъ на Солунъ, островитъ и сж минавали дори и презъ Дарданелитъ.“

Презъ 626 г. българо-славянитъ като съюзници на перси и авари сж взели живо участие въ обсадата на Цариградъ.

Притежавайки качествата на отлични и безстрашни моряци, българо-славянитъ непрестанно сж бродили съ своитъ малки корабочета буйнитъ води на Бѣло море, като често сж нападали и ограбвали корабитъ натоварени съ жито за столицата на Византия.

Византийскитъ историци отбелязватъ, че въ 717 г. свалениятъ отъ престола византийски императоръ Анастаси II, за възстановяване на своитъ права потеглилъ отъ Солунъ за столицата съ многобройна войска пренесена съ кораби, между които се намирали и множество лодки — еднодрѣвки, изработени и управлявани отъ българо-славяни.

Константинъ V, византийски императоръ (766—768) е влѣзълъ въ споразумение съ българо-славянитъ, за дължавайки ги, срещу богатъ откупъ да не предприематъ грабежи по Бѣло море.

Постжпили статии

430. Търговскитъ подводници, като подводни кръстосвачи въ Свѣтовната война.
431. Английскитъ цепелини въ противоподводната отбрана.
441. Амагнитенъ корабъ.
442. Торпеднитъ катери ношно време.
444. Поуки отъ действията на корабната и брѣговата артилерия въ Дарданелската операция.
445. Морски орждия.
446. Жиропланътъ и отожирътъ въ армията и флота.
451. Съвременото състояние на подводницитъ въ чуждитъ държави.
452. Опасна операция.
453. Съвремени насоки въ военното корабостроене.
454. Съвременитъ подводници.
455. Мреженитъ противоподводни загради въ Дарданелитъ и Босфора презъ Свѣтовната война.
456. Изъ живота на нашитъ торпедоносци (фотоснимки).
457. Торпедото въ морската война.
458. Бойни преимущества на голѣмитъ скорости.
459. Усилване на английскитъ морски бази.
460. Обстрелване на гр. Варна отъ руската флота презъ м-цъ октомври 1915 година.
461. За голѣмината и функциитъ на ескадренитъ торпедоносци.
462. Операциитъ на германскитъ подводници.
463. Използуване пристанищата между народитъ.
464. Машинни котли въ ескадренитъ торпедоносци.
465. Развитие и новости въ тактиката на торпедното оржие.
466. Краятъ на английския торпедоносецъ „Нигеръ“.
467. Страници изъ Голѣмата война на море.
468. Борба съ десанта.
469. Десантътъ между Ню-Портъ и Остенде.
470. Нѣкои данни за скороститъ на корабитъ.

УДОБРЕНИ.

430, 431, 441, 442, 444, 445, 446, 451, 452, 453, 454.

НА ПРЕЦЕНКА.

455, 456, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470.

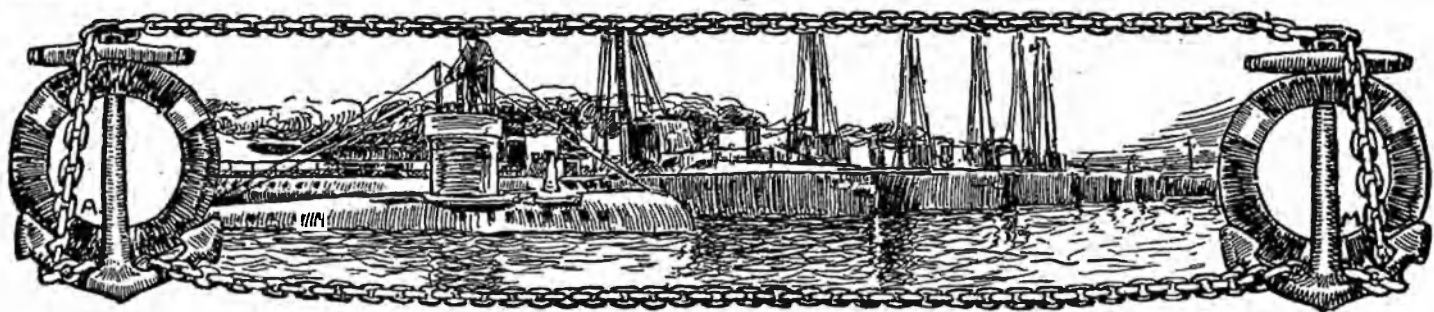
ПОЩА

Редакцията благодари за следнитъ постжпили дарения:

1. Василь Галовъ комисонеръ гр. Варна, сумата 100 лв.
2. Асенъ Кантарджиевъ, отъ гр. София, сумата 100 лв.
3. Любомиръ Георгиевъ, отъ гр. Бургасъ, сумата 60 лв.
4. Пенчо Нед. Караивановъ, отъ с. Заветъ, Исперихско сумата 50 лв.
5. Отъ Председателя на комисията за доброволци въ гр. Разградъ, сумата 50 лв.
6. Еню М. Еневъ отъ Калюферъ, сумата 50 лв.
7. Трайко А. Трайковъ, отъ Варна сумата 50 лв.
8. С. П. отъ Бургасъ, сумата 50 лв.
9. А. М. отъ София, сумата 50 лв.
10. Славчевъ, Б. З. К. Банка отъ гр. Пещера, сумата . . . 30 лв.
11. Найдень Кр. Пѣевъ, с. Ябланица сумата 30 лв.
12. Л. Василевъ отъ Варна 30 лв.
13. В. Георгиевъ отъ Варна 30 лв.
14. Георги Русевъ отъ гр. Варна, сумата 20 лв.
15. Александъръ П. Лунгуловъ с. Ново село, Видинско . 20 лв.
16. Петко Ил. Даскаловъ, отъ с. Дългополъ, Разградско 20 лв.
17. Стефанъ Чанговъ, гр. Царево сумата 20 лв.
18. Димо Н. Градевъ, с. Баниска Бѣленско, сумата 20 лв.
19. Георги Дамяновъ отъ гр. Ловечъ сумата 20 лв.
20. Стоянъ Георгиевъ Дамяновъ отъ гр. Ловечъ, сумата . 20 лв.
21. Георги Ст. Бояджийски, отъ с. Долна Баня сумата . 20 лв.
22. Д-ръ Вл. Чифчиевъ, отъ Варна сумата 20 лв.
23. Илия Димитровъ, отъ гр. Варна сумата 20 лв.
24. Ангелъ Ив. Ангеловъ, отъ гр. Варна сумата 20 лв.
25. Матей Хр. Матеевъ, отъ гр. Варна сумата 20 лв.
26. Димитъръ П. Петровъ, отъ гр. Варна сумата 20 лв.
27. Янко Ст. Алексиевъ, отъ гр. Варна сумата 20 лв.
28. Юрданъ Тодоровъ, отъ гр. Варна, сумата 20 лв.
29. Янко Н. Янковъ отъ гр. Варна, сумата 20 лв.
30. Христо Вълковъ отъ гр. Варна, сумата 20 лв.

Забележка. Отбелязанитъ въ отдѣла поща дарения въ бр. 53 отъ Д-во „Техникъ“ София—сумата 292 лв. и въ брой 54 отъ Д-во „Техникъ“—Кричимъ (Пещерско) 202 лв. да се чете Д-во „Морски Техникъ“.

(Следва)



ПРЕДЪ НОВАТА 1937 ГОДИНА.

Още една година потъна във вѣчността. Още една година отлитна безвъзвратно въ царството на забравата, като отбеляза въ страницитѣ на вѣковната история сѣдбоносни свѣтовни събития.

Изтеклата 1936 година премина подъ кървавия знакъ надве войни и подъ трѣскавото и чрезмѣрно въоръжение на малкитѣ и голѣми държави. Италоетиопскиятъ конфликтъ се приключи, като Италия, съзавладяването на Абисиния, постигна своя стремежъ за сдобиване съ колонии, първоизточници на сурови материали.

Оставяйки дълбоки кървави следи, изминатата година очерта на свѣтовно-политическия екранъ испанскитѣ събития, които по настоящемъ влѣзоха въ нова фаза, непозната до сега въ историята.

Испанскиятъ народъ, прегърналъ здраво две крайно противоположни идеи се впусна

безогледно въ самоизстрѣбителна смъртна схватка.

Умопомрачение скова разсѣдѣка на испанския народъ и хвърли испанската земя въ унищожителни пожарища и разрушения, като я превърна въ арена за изпитване на чуждитѣ нови срѣдства за борба.

Въ Испания се сблъскаха фанатизирани привърженици на две идеи, чийто кървавъ двубой чертае нерадостни перспективи.

Далечниятъ изтокъ пламна въ нова междоособна война, и сега, когато сме на прага на настѣпващата 1937 год. съ прискърбие установяваме, че надъ свѣтовния миръ се надвесватъ тъмни, буреносни облаци предвещаващи неизбежна, жестока и унищожителна война.

Сега, когато цѣлъ свѣтъ се подготвя за решителния часъ, повече отъ всѣкога е наложително да направимъ необходимитѣ възможни усилия и бж-

демъ въ готовность за защита отечественитѣ интереси.

Презъ изтеклата година българскиятъ народъ единенъ и сплотенъ около своя любимъ Държавенъ Глава се отдаде на миренъ упоритъ трудъ и вжтрешно заздравяване.

Презъ миналата година двуседмичникътъ „Морски Прегледъ“, който пропагандира морската идея всрѣдъ българското племе, целяща напредѣка и възхода на Родината, увеличи значително своя тиражъ и получи ободрителната морална подкрепа на гражданството.

Пожелавайки новата година да донесе здраве и успѣхъ на многобройнитѣ си четци, „Морски Прегледъ“ отправя зовъ къмъ всички родолюбиви българи и ги приканва да заработятъ неуморно за преуспѣване и разпространение морското дѣло по всички кѣтища на Отееството.

Честита Новата година!



МОРСКА МИСЪЛЪ

Възможнитѣ действия по нашия черноморски брѣгъ и необходимитѣ мѣрки за осигуряване отбраната му отъ къмъ море.

Отъ нашето освобождение до днесъ ние граничимъ съ Черно море, което ни служи за връзка съ широкия свѣтъ и се счита за бѣлъ дробъ на нашия стопански и културенъ животъ. Отъ тогава и до днесъ, покрай многото предимства които морето ни предлага, то създава и голѣмата и непрекъснатата грижа за защита и опазване неговия брѣгъ отъ покушенията на евентуалнитѣ ни противници по море. Излишно е да разгрѣщаме страницитѣ на старата ни история, достатъчно е само да си спомнимъ, че презъ третото българско царство, за пръвъ пѣтъ тоя животъ въпросъ билъ поставенъ за разглеждане едва въ 1906 год. Отъ тогава и до днесъ, много планове сж предлагани, много решения сж вземани и много комисии сж заседавали при различни предположения и вѣроятности, но, за голѣмо съжаление, освенъ изказанитѣ мнения за направата на нѣщо по-осезателно, всички хубави пожелания сж останали само на книга и думи; само пожелания. Все по липса на срѣдства разрешението на въпроса е билъ всѣкога отлаганъ за да установимъ съ прискѣрбие днесъ, че по отношение на брѣговата ни отбрана се намираме тамъ, гдето бѣхме преди тридесетъ години.

И днесъ, когато свѣта е въ новъ кипещъ, изправенъ предъ прага на близката война, повече отъ всѣкога се налага безъ отлагане да се замислимъ сериозно и дѣлово за осигуряване на нашата отбрана отъ къмъ море. Независимо отъ това, морското съперничество на държавитѣ граничащи съ Черно море, като изключимъ нашето Отечество, отъ день на день расте. Ромжния непрекъснато засилва своята морска мощъ. Рускиятъ флотъ днесъ се счита за най-силенъ въ водитѣ на Черно море, а Турция притежава модеренъ активенъ флотъ, който ще бжде въ състояние самъ да предприеме решителни действия срещу нашитѣ брѣгове.

Затова, нека разгледаме накратко за възможнитѣ действия отъ къмъ море по нашето крайбръжие и какво е необходимо да противопоставимъ на бждещия си нападателъ.

Намеренията и действията, които бж-

дешиятъ нападателъ ще предприеме срещу нашия брѣгъ, ще се изразятъ въ:

1. Бомбардиране и разрушение на двата важни населени центрове Варна и Бургасъ, и упражняване мораленъ натискъ надъ крайбръжното ни население.

2. Въ стоварване голѣми и малки десанти за действие по брѣга и вътрешността.

3. Блокада — близка и далечна, за да се парализира вносната ни и износна търговия.

4. Стоварване на отдѣлни лица, които да агитиратъ въ политическа и военна полза за противника.

5. Унищожаване на нашата брѣгова отбрана.

6. Постигане по ограничени действия въ нѣкои по второстепенни и маловажни пунктове по брѣга.

7. Действие въ флангъ и тилъ на нашата армия и най-после

8. Овладеяване на Варна и Бургасъ.

Срещу всички тѣзи бждещи действия отъ къмъ море, ние трѣбва да се стремимъ да компенсирате силата на бждещия ни нападателъ, съ съответни по-сериозни мѣрки, а именно:

Осуеяване извършването на десантъ по нашия брѣгъ (особенно съ по-значителни сили) и предпазване градоветъ Варна и Бургасъ отъ успѣшно бомбардиране и разрушение. Ето защо, за защита на нашия брѣгъ е необходимо освенъ армия и брѣгова артилерийска отбрана, върху които ще легне по-голѣма частъ отъ защитата, да противопоставимъ и съответни силни срѣдства, минни загради, въздушни сили и боевъ флотъ, чрезъ които, съ смѣли действия, доказани съ атаката на „Хамидие“, българскиятъ морякъ да не позволи на нападателя, колкото и силенъ да е той, да прекрачи родния ни брѣгъ и да предпази отъ разруха китнитѣ ни и хубави крайморски градове, Варна и Бургасъ.

Тѣзи действия на флота ще се изразятъ въ:

1. Наблюдаване и разузнаване цѣлото протежение на нашия брѣгъ и вътре въ морето близо до брѣга.

2. Търсене и атака на противниковия флотъ въ открито море и предъ неговия брѣгъ.

3. Действие противъ десантитѣ му превозни кораби.

4. Действие срещу търговския му флотъ.

5. Затрудняване чрезъ, минни загради приближаването на неприятелския флотъ до нашия брѣгъ.

6. Поставяне минни загради срещу надводнитѣ и подводни противникови кораби, които биха действували по нашия брѣгъ.

За да може обаче всичко това да се изпълни, необходимо е съ общи усилия на държава и народъ, да се създаде боевъ флотъ, който да се обнови и подкрепи морално и материално. Моралната сила, малкия ни флотъ е ималъ, има я и ще я има всѣкога. Въ това отношение българскиятъ народъ може да бжде спокоенъ. Необходимо е обаче да се увеличи материалниятъ му съставъ съ нѣколко съвременни подводници, торпедоносци, известенъ брой водосамолети и нѣкои по-малки помощни корабчета, съ които, окриляни отъ непобедимия български духъ, защитницитѣ моряци да париратъ усилията на нападателя, да предприеме възможнитѣ действия по родния ни брѣгъ.

Варненци най-добре знаятъ и помнятъ, че бомбардировката на Варна на 27.X. 1915 година, ясно подчерта необходимостта и голѣмата полза отъ тоя родъ срѣдства за отбрана. Защото, нека не се забравя народната ни поговорка: „Не се копае кладенецъ, когато ожаднѣешъ“, а срѣдствата на флота ни въ материална частъ днесъ сж по оскѣдни отъ тия, които бѣха въ 1906 година при купуване на торпедоносцитѣ, които за сега се използватъ само като полицейски кораби.

Ако при една война останемъ при положението, въ което се намираме днесъ, гражданството и моряцитѣ по крайбръжието ще трѣбва да бждатъ безпомощни зрители на собствената си трагедия и на разрушението на китното ни крайморие и хубавитѣ градове Варна и Бургасъ, за благоустройството на които сж похарчени и се харчатъ повече милиони левове отъ колкото би струвала частъ отъ корабния боевъ съставъ, необходимъ за тѣхната защита.

А. Шалапатовъ

НИКУЛДЕНЪ ВЪ ВАРНА.

На 19 декември всички моряци, намиращи се на брѣга или плаващи всрѣдъ разпѣненитѣ води на далечнитѣ морета и океани, празнуватъ своя патроненъ празникъ — Никулденъ.

Обичайно е въ тоя день, на всѣка християнска трапеза да бѣде сложена риба, символизираща благата, които морето така обилно дава на тия, които умѣятъ да го използватъ.

Всѣка година на празника „Св. Никола“ земята се покрива съ бѣлъ, пухкавъ снягъ, и светецътъ, покровител на моряцитѣ и рибаритѣ се посреща споредъ народната поговорка съ „бѣла брада“.

Тая година „Дѣдо Никола“ не бѣ съ „бѣла брада“, но затова пъкъ отпразнуването дѣна на моряцитѣ въ Варна се ознаменува съ Височайшето присѣствие на Негово Величество Царя.

На полицейския кей въ Варненското пристанище, нѣколко минути преди 8 часа бѣха строени съ лице къмъ полицейскитѣ кораби „Храбри“ и „Строги“ младитѣ моряци отъ Морската полицейска служба, които тоя день щѣха да положатъ клетва за честно и вѣрно служене на Царь и Родина.

Непосрѣдствено преди вдигане на корабнитѣ знамена пристигна началникътъ на Варненския гарнизонъ г. генералъ Поповъ, който обходи и поздрави строенитѣ части.

Точно въ 8 часа, подъ звуцитѣ на флотската музика и съответнитѣ маршове се извърши тържественото вдигане на корабнитѣ знамена и разцѣтяване полицейскитѣ кораби.

Мразовитѣ северенъ вѣтъръ задуха съ голѣма сила, засвири чудни симфонии по различнитѣ корабни вѣжа и раздвижи водитѣ на пристанището, които се покриха съ бѣлопѣнесни гребени.

Откъмъ входнитѣ фарове на пристанището се зададе царската яхта „Надежда“ съ гордо развѣтия на стѣжния върхъ царски щандартъ и бързо се насочи къмъ полицейския кей. Съ умѣло маневриране, яхтата застана на кея. Негово Величество Царьтъ въ форма на адмиралъ, придруженъ отъ адютанта си полковникъ Жечевъ, пѣргово скочи на брѣга и бѣ посрещнатъ отъ началника на гарнизона г. генералъ Поповъ и началникъ на Отдѣлението за Морска и Дунавска полицейска служба и Морски училища, капитанъ I р. Сава Н. Ивановъ.

Обхождайки и поздравявайки строенитѣ моряци, войскови части и масово стеклия се народъ, Негово Величество възбуди буйни възторзи и изтрѣгна нестихващо и мощно

ура, което се разнесе далечъ надъ разпѣнената водна ширь.

Твърде мила сцена създаде единъ старецъ дошелъ отъ околнитѣ села, който за пръвъ пѣтъ вижда любимия си царъ и трогателно се устремилъ и цѣлуна благоговѣйно протегнатата му отъ Негово Величество ръка.

Следъ Негово Величество, пристигна съ автомобилъ Негово Царско Височество Князь Кирилъ Преславски.

На специално декорираната и обградена съ знамена кърма на полицейския корабъ „Строги“ се извърши Богослужбата, следъ което младитѣ моряци пристѣпиха къмъ полагане на клетвата. Минавайки презъ корабната кърма, тѣ цѣлуваха кръста, евангелието и корабното знаме, високо и отсѣчено завършваха свещенния обетъ съ думитѣ „Заклѣхъ се Ваше Величество“.

Следъ полагане на клетвата Негово Величество Царьтъ поздрави младитѣ моряци, предъ които произнесе вдъхновенно слово, извадки отъ което помѣстваме:

„Мили мои момци, мили мои моряци!

Съ чувства на особено вълнение и умиление присѣствувахъ на вашата клетва, който тържественъ моментъ е свързанъ съ вашата военна служба, и трѣбва да остави дълбоки следи въ вашитѣ души презъ време на службата ви, като войници и като граждани въ живота.

Вие положихте клетва за вѣрностъ на тия наши кораби, които въ миналото, водени отъ своитѣ славни и самоотвержени началници създадоха епопеи и окичиха съ слава младия български флотъ.

Винаги, когато гледамъ млади българи да полагатъ клетва, Азъ си спомнямъ за Моята войнишка клетва, каквато и Азъ съмъ полагалъ за Родината.

Животътъ на мѣжа въ казармата, на война и въ миръ е подложенъ на изпитания, които трѣбва да се преодоляватъ съ твърдостъ и доблестъ.

И нека ви кажа, че когато въ такива моменти Моята войнишка душа е била на пѣтъ да се поколебае, Азъ съмъ си спомнялъ за Моята войнишка клетва, отъ нея съмъ добивалъ потикъ и преодолявалъ много трудности.

И вие, когато бждете поставени предъ такива изпитания въ службата, или въ живота като граждани, спомняйте си всѣкога за клетвата, положена днесъ, която ще ви изведе отъ затрудненията съ успѣхъ.

Спомняйте си по-често съ особена гордостъ за тая клетва, защото я положихте на борта на тия славни нѣкога торпедоносци.

Завършвайки, Азъ ви пожелавамъ

честна и вѣрна служба, като моля и за Божата благословия, за да имате здраве и проявите моряшкитѣ си добродетели, насадени отъ вашитѣ началници.

Нека въ тоя тържественъ моментъ извикаме всички: Да живѣе българския народъ, да живѣе България и нейниятъ малъкъ, но славенъ флотъ!

Да живѣятъ българскитѣ моряци!
У р а!

Мощно и продължително ура се изтрѣгна отъ моряшкитѣ гърди, следъ което частитѣ се престоиха и минаха церемониаленъ маршъ предъ Негово Величество Царя.

Следъ парада имаше малъкъ приемъ съ закуска въ щаба на Отдѣлението за М. и Д. п. сл. и Морски училища.

Сбогувайки се съ офицеритѣ отъ гарнизона и морската полицейска служба, Негово Величество отплава съ яхтата си за двореца „Евксиноградъ“.

Въ града, на площада предъ църквата „Св. Никола“, въ присѣствието на началника на Отдѣлението за М. п. сл. и Морски училища капитанъ I р. Сава Ивановъ, председателътъ на българскитѣ моряци г. Стателовъ, представителътъ на българското параходно дружество г. Грековъ, председателътъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ г. П. Стояновъ, помощникъ кмета г. Н. Пеневъ, сдруженитѣ моряци отъ търговскитѣ кораби и гражданството, се отслужи молебенъ и заупокойка за загиналитѣ български моряци.

Следъ молебена свещеникътъ произнесе слово, въ което описа живота на св. Никола чудотвореца, а сжщо и тоя на българскитѣ моряци.

Духовниятъ пастиръ подчерта съ силни думи условията и трудности, при които се развива нашето мореходство; спомена за тежката и отговорна задача на българския морякъ, който съ корабитѣ отъ нашия търговски флотъ и подъ народния трицѣтъ, непрестанно плава по близкитѣ и далечни морета, обхожда чуждитѣ пристанища и разнася произведенията на българина по всички краища на свѣта.

Накрай свещеникътъ се помоли за Божията благословия надъ родното морячество и преуспѣване на морската идея, за величието на Родината.

Вечерта въ салона на „Ешмедеме“ бѣ устроена морска вечеръ, много добре посетена отъ гражданството, което прекара приятно въ веселие и голѣма задушевностъ всрѣдъ добродушнитѣ и скромни труженици на морското дѣло.

Куюджуклиевъ



А. П. Лукинъ.

ВЕНЦ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ОПАСНА ОПЕРАЦИЯ.

Изпълнението на сложната и до висша степен опасна операция, задръстване самото гърло на Босфора съ заградни мини, се възложи на подводния заградител „Крабъ“. Той е бил длъжен въ подводно състояние да проникне въ дълбочината на Босфора и въ района Анатоли-Кавакъ, да постави минно заграждане.

Конвоиранъ отъ своите събратя „Тюленъ“ и „Моржъ“, „Крабъ“, имайки на борта си командира на бригадата подводници, кап. I р. Клочковски, излиза въ открито море.

Спокойното море свѣтло като огледало. Слънцето препичало. „Крабъ“ се движелъ съ 14 мили въ часъ, а „Тюленъ“ и „Моржъ“ го следвали отдѣлно, съ задача да се срещнатъ съ „Крабъ“ на опредѣлено мѣсто сутринта.

Денътъ протекълъ безъ приключения. Презъ нощта командиритѣ обсъждали предстоящата операция, а обслугата се любувала на хубавото море и играта на неговитѣ близки и далечни сребърни вълни.

Изтокъ започналъ да се разсвѣтлява.

Въ единъ моментъ изъ спокойнитѣ води изплавалъ неестественъ чудноватъ силуетъ. До като му се надледатъ, миражътъ изчезналъ. . . Обрисували се „Тюленъ“ и „Моржъ“. Поразителна игра на рефракцията.

Настъпилъ горещъ день. Утринниятъ вѣтрецъ стихналъ. Преди обѣдъ заповѣдано било да се спре движението на машинитѣ.

— Командата да се кжпел!

Подводникътъ застаналъ неподвижно. Млади, голи мъже, съ мускулисти тѣла, загорѣли отъ слънцето и вѣтъра, наскачали въ морето. Заиграла водата около подводника. . .

Но ето, че въ далечината се появилъ и Босфорътъ. . . Показалъ се фарътъ. Още нѣколко минути и ще започне потапянето. Слънцето се издигнало високо на хоризонта.

Подводникътъ навлѣзълъ въ района за минното заграждане.

— Стопъ машини!

— Пригответе се за потапяне!

Последенъ погледъ на панорамата на турския брѣгъ, последна въздишка на чистъ въздухъ и всичко се устремило надолу къмъ морскитѣ глѣбини.

Тежката врата на кржглия входникъ се затваря плътнo и подводникътъ изчезва бързо подъ повърхността, като че ли преди малко не е билъ тукъ.

Въ подводника цари дълбока тишина. Чува се само ясно, какъ наоколо бълбока водата.

— Дълбочина 20 метра! . .

— Дълбочина 45 метра!

„Крабъ“ бързо слиза на желаната дълбочина.

Наново изплаване на 20 метра.

Произвеждатъ се още нѣколко гуркания и изплавания за провѣрка.

Слава Богу, всичко върви добре. . .

За кратко време морегледътъ се показва предпазливо надъ водната повърхностъ и подводникътъ навлиза въ Босфора.

Непоносимъ задухъ, и горещина изпъзва вътрешността на подводника. Разголенитѣ до кръста моряци разхлаждатъ постоянно главитѣ си съ вода. Тежки пари затрудняватъ дишането и причиняватъ сълзи въ очитѣ.

Въ морегледа се отразява близкиятъ брѣгъ, бѣлостенни кжщи, кичести дървета, стада овци.

Неприятелътъ не е забелязалъ морегледа.

— Внимание! Самолетъ!

— Потапяне на дълбочина 30 метра.

Подводникътъ бързо се потапя. На тая дълбочина самолетътъ не можеше да го види. Следъ 2—3 минути той наново изплава на по раншната дълбочина.

— Пригответе се за поставяне на минно заграждане. Дълбочина 6 метра! Внимание!

Въ далечината се показва сулитътъ на охраняващия входа на Босфора страженъ корабъ.

Първата мисълъ е била да го атакуватъ, обаче било необходимо първо да свършатъ съ възложената задача, като поставятъ минното заграждане, а следъ това да помислятъ за него.

Неподозирайки страшната опасностъ която го дебне, стражния корабъ приближилъ „Крабъ“ . .

Ето и опредѣленото мѣсто за поставяне на минното заграждане.

— Отворете хамбаритѣ!

— Започни пускане на минитѣ!

Полузадушенитѣ хора се съживили, пушатъ въ ходъ елеваторитѣ и „Крабъ“ започналъ да спуска своитѣ мини. Минопоставянето въ рѣло благополучно.

Едва успѣли да поставятъ 4 мини и въ тоя моментъ произлѣзалъ силенъ ударъ по носа на подводника. Хората едва не изпопадали. Електричеството загаснало.

— Какво се случило?!

— Запалетѣ веднага електрическитѣ фенери!

Последвали още два удара. Манометърътъ за дълбочина рѣзко се отклонилъ на 36 метра. „Крабъ“ загубилъ способността да се управлява и слѣзалъ на морското дъно.

Маневрирайки до самия брѣгъ, той вѣроятно се ударилъ въ нѣкоя подводна скала и заклинилъ кърмилото. Слава Богу, течъ на вода нѣма. Необходимо е било чрезъ изпразване баластнитѣ цистерни да е възможно по-скоро да изплава на повърхността, но това е опасно, защото ще бжде забелязанъ отъ брѣга. Опитано било да изпразнятъ само срѣдната баластна цистерна. Това напълно помогнало и „Крабъ“ изплавалъ на исканата дълбочина. Морегледътъ се показалъ на повърхността.

На вѣнъ се спусналъ тъмниятъ вуалъ на нощта. Поставянето на минната заграда било завършено. Атаката на стражния корабъ било отложено, тъй като отъ удара се повредили носовитѣ торпедни апарати.

Какъ безконечно се ниятъ последнитѣ минути! . . Въ полусънно състояние лежатъ хората уморени, като че ли сж загубили способността да се движатъ. Въ подводника е тъмно. Едва се диша. Жегата е непоносима. Сърдцата едва, едва биятъ.

— Изплавай!—раздава се радостната, съживителна за цѣлата команда заповѣдъ. Всички като единъ се спускатъ къмъ отворения на горната палуба капакъ на входника и вдишватъ пресния въздухъ. Опасната операция е преключена вече благополучно. На заранята Босфорътъ се очертава далечъ задъ кърмата на „Крабъ“, който достойно изпълнилъ възложената му задача, бързалъ да се прибере въ базата си.

Привелъ отъ руски: Фратевъ.

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

Единъ скромень труженикъ.

Въ края на 1936 г. напуста редоветъ на служащитъ въ Морска полицейска служба, запасниятъ мичманъ II р. о. з. Мишо Бачовски.

Роденъ на 21 юли 1885 год. въ с. Бреница—Бѣлослатинско, Мишо Бачовски, още отъ малъкъ замечталъ за служене на морето и зараждащия се роденъ флотъ.

Въ 1906 год. мечтата му се осъществява и той постъпва като младъ морякъ въ портовата рота, като има щастието да бжде единъ отъ първитъ въ обслужката на спуснатитъ на вода въ сжщата година, нови български торпедоносци.

Отъ тогазъ, до края на 1936 год., въ течение на по-вече отъ 30 години, тоя неуморимъ работникъ е служилъ честно, вѣрно и добросъвестно на Царъ и Родина, като е вземалъ живо участие въ живота и действията на малкитъ и смѣли български кораби, радвалъ се е на напредъка и растежа на родния флотъ, и е изпиталъ напълно горчевината отъ неговото закриване и премахане съгласно клаузитъ на Ньойския диктатъ.

Като корабникъ на торпедоносецъ „Строги“, той взема участие въ неравния бой съ турската ескадра предъ Варна на 6.X. 1912 год. и въ

атаката на кръстосвача „Хамидие“ на 8/21, XI. с. г.

На 26 май 1916 г. бива назначенъ



Мичманъ II р. о. з. М. Бачовски.

за кондукторъ на първия български подводникъ № 18, съ който непрекъснато взема участие въ бойнитъ

му плавания до свършване на Общоевропейската война.

Съгласно мирния договоръ бива уволненъ въ запаса на армията и постъпва като чиновникъ въ Морската полицейска служба на длъжностъ магазинеръ, ковчежникъ, учитель-майсторъ и пр.

За своята отлична служба въ подѣленията на флота той получилъ 8 ордена и отличия: 2 за храбростъ (IV и III степенъ), орденъ за военна заслуга, орденъ Св. Александъръ VI степенъ, 2 германски ордени, 1 руски и орденъ за отлична служба.

Крайно трудолюбивъ, тихъ, добродушенъ и преданъ на службата, Мишо Бачовски се прояви като скромень труженикъ, работящъ неуморно и съ желание въ възлаганитъ му служби, като е билъ всѣкога живъ примѣръ за подражание отъ младото подрастващо поколение.

Напушайки съ тѣга сградата на Морска полицейска служба, гдето прекаралъ по-големата частъ отъ своя животъ, Мишо Бачовски понастоящемъ се ползва съ отлично здраве и се чувствува още годеенъ, когато отечественитъ интереси го повикатъ, да служи съ още по-големо усърдие и преданостъ на Царъ и Родина. Куюджуклиевъ.

Институти за класиране на търговскитъ кораби.

Въ всички по напреднали въ морско отношение страни, сжществуватъ институти, отъ които всѣки конструкторъ или арматоръ на кораби изисква, било то презъ време на постройката на кораба или въ последствие, единъ контролъ и изпитания, които споредъ правилника на института даватъ на кораба едно класиране. Това класиране не е задължително, понеже въ международния кодексъ то не е предвидено като необходимо. Обаче, всички осигуровки, навла и продажби на кораби се извършватъ на основание класирането на кораба отъ единъ отъ тѣзи институти. Въ Англия, на примѣръ, никой корабъ не може да бжде въ пристанище безъ да е класиранъ, отъ който и да е институтъ.

Най-стариятъ институтъ е Lloyd's Register, създаденъ къмъ края на XVII вѣкъ въ едно лондонско кафене, съдържателтъ на което е билъ нѣкой си Ллойдъ. Въ това кафене сж се събирали конструкторитъ на английскитъ вѣгроходи и тѣзи, които сж застраховали корабитъ отъ злополуки, извършвайки сдѣлките

си по най-проста форма. Въ последствие това кафене достигна голѣма известностъ въ морското съсловие и тамъ се роди идеята въ 1764 г. да се събератъ въ единъ регистъръ всичкитъ данни на регистриранитъ кораби относно тѣхнитъ мореплавателни качества.

Lloyd's Register публикува въ 1824 год. една инструкция, въ която се даваха най-необходимитъ съвети при построяването и поправянето на корабитъ.

Въ течение на времето този институтъ, подържайки винаги една строга сериозностъ и съвестна точностъ достигна да се ползува и днесъ съ най-големъ известностъ, най-добро име и най-големъ брой регистрирани кораби.

Институтитъ за класиране, записватъ корабитъ съ всичкитъ имъ качества и данни, съ които тѣ се отличаватъ отъ останалитъ. Следъ като бждатъ регистрирани споредъ установенитъ отъ института норми, определя имъ се класътъ I, II или III и имъ се издава едно удостоверение, наречено класово удо-

стоверение. По него често се определя премията на застраховката. Това удостоверение се подновява следъ изтичане на срока отъ 4 години, като корабътъ се подлага на нови изпитания и проби. При случай на авария, удостоверението автоматически загубва стойността си и корабътъ трѣбва отново да бжде подложенъ на акуратенъ прегледъ отъ страна на представителитъ на института. Такива представители има въ всички по-големи пристанища.

Ясно е, какво голѣмо значение за мореплаването иматъ тѣзи институти, които бдятъ за доброто състояние на корабитъ и даватъ една гаранция на морскитъ транспорти.

Такива институти имаме въ Франция — Bureau Veritas, Италия — Registro Italiano, Германия — Germanischer Lloyd, Съединени Щати — The American bureau of shipping, Япония — The Imperial Japanese Marine Corporation, Швеция — Norske Veritas, Холандия — Nederlandsche Vereenigden van assuraddensen, Гърция — Veritas Ellenico.

Ял. Б. Райновъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

ВЖГЛИЩЕНЪ ДВИГАТЕЛЪ (МОТОРЪ)

При постройката на своя моторъ въ 1893 година, германският инженеръ Рудолфъ Дизелъ е ималъ идеята въ своя дизелъ моторъ да употребява като гориво вмѣсто нефтъ, прахъ отъ каменни вжглища. Това, благодарение недостатъчното развитие на техниката въ това време, не му се отдало. По късно обаче, той успѣлъ да построи въ фабриката „Космосъ“ въ Гйорлицъ, Германия единъ четиритактенъ дизелъ моторъ съ мощностъ 80 к.с. при 160 обрѣщения и размѣръ на буталото 420 мм. Въ тоя двигателъ успѣшно е билъ изгарянъ вжглищниятъ прахъ, безъ да остава пепелъ въ цилиндъра. Тоя двигателъ следъ 9,000 часовъ работа съ вжглища е билъ прегледанъ и се е установило едно изнасяне само на горнята страна на цилиндъра съ около 5 мм. Следъ прегледа сж били смѣнени само пружинитѣ на буталото и двигателятъ се пусналъ въ движение. Тоя двигателъ е работилъ непрекъснато въ продължение на 12 години, като освенъ прахъ отъ каменни вжглища въ него сж изгаряли торфенъ прахъ, дървени стѣрготини, прахъ отъ дървени вжглища, прахъ отъ люспитѣ на ориза, даже и прахъ отъ коксъ. Вжглищата, които се употребяватъ при тоя типъ мотори трѣбва да бждатъ смѣни на прахъ. Отъ изследванията въ фабриката „Космосъ“ се установило, че и мжно запалит. вжглища могатъ да се употребятъ за гориво на тия мотори, като за по сигурно запалване вжглищниятъ прахъ се смѣси съ малко газолъ или лесно запалими вжглища. Следъ сполучливитѣ опити съ пробния моторъ, фабриката „Космосъ“ е построила единъ хоризонталенъ дизелъ-моторъ система „Дейцъ“ и другъ вертикаленъ двутактовъ дизелъ-моторъ, специално за горене на вжглищенъ прахъ и е започнала да приема поръчки за постройка на такива двигатели.

Затруднение при строежа на тия двигатели се е срещнало при изработването на прибора за вдухване вжглищния прахъ въ цилиндъра и регулиране количеството на вжглищата, нуждни за работа на двигателя. Тая задача е разрешена съ постройката на камара за приемане на горивото, която се поставя подъ цилиндъра.

Отъ начало въздуха въ тая камара се разрѣдва и вследствие на ниското налѣгане се всмуква вжглищенъ прахъ, следъ което клапанътъ за всмукване се затваря и въ камарата постѣпва въздухъ съ високо налѣгане, който зпрѣсква вжглищния прахъ въ цилиндъра, кждѣто той изгаря.

Това може да се получи и чрезъ предварително изгаряне на вжглищния прахъ въ самата камара.

Изнасянето на работния цилиндъръ вследствие образуваната пепелъ отъ изгарянето на вжглищата се отстранява чрезъ изобилно намазване на цилиндритѣ, като разхода на масло е достигналъ до 6 грама на конска сила въ часъ. Отъ задоволителнитѣ резултати, получени при изпитанieto на тоя типъ двигателъ става ясно, че той ще замѣсти сполучливо дизелъ-мотора, работящъ съ течнo гориво, особено въ странитѣ, които не притежаватъ източници за течнo гориво, и внасятъ такова отъ странство — а разполагатъ съ каменни вжглища.

Христо Василевъ

ИЗЯВЛЕНИЯТА НА МОРСКИЯ МИНИСТЪРЪ НА ФРАНЦИЯ.

Г. Депаркъ, морският министъръ на Франция напоследъкъ е направилъ следнитѣ изявления предъ ректора на в. „L'intransigeant“ относно състоянието на бойния флотъ, въ Франция:

— Нищо не ни задължава да ускоримъ нашитѣ морски строежи. По настоящемъ имаме въ строежъ четири линейни кораба—2 съ тонажъ по 26,000 тона, типъ „Дюнкеркъ“, които въ тоя моментъ сж подложени вече на изпитания, и 2 по 35,000 тона отъ които единиятъ — „Ришельо“ се строи въ Брестъ, а другиятъ — „Жанъ Бартъ“ е даденъ за строежъ въ Сенъ Назеръ.

Въ скоро време ще бждатъ обнoвени и модернизирани старитѣ бойни кораби „Провансъ“, „Лоренъ“ и „Бретанъ“.

За 1937 год. е предвидено да построимъ единъ 8,000 тоненъ кръстосвачъ и нѣколко торпедоносца, на мѣстото на старитѣ, които ще бждатъ извадени отъ строя.

Морската програма предвижда сжщо така построяването на нѣколко подводника, а въ настоящата

парламентарна сесия ще искаме, удобрението за построяване на 26 различни по-малки бойни единици и спомагателни кораби. Сжщо така снабдяваме нашата бойна флота съ нови морски самолети, които да иматъ най-голѣма товароподемностъ.

Атанасовъ

ОПРЕДѢЛЯНЕ СКОРОСТЪТА НА ВѢТЪРА.

Ново мнемоническо правило.

Силата на вѣтъра се опредѣля съ приетата у насъ таблица на Бофорта съдържаща 12 точки (бала), съответни на степенитѣ отъ пълно затишие — нула, до 12—напълно развитъ ураганъ.

Тази таблица е международно призната и има широко практическо приложение. За всѣка отъ степенитѣ съответствува извѣстна скоростъ на вѣтъра въ метри въ секунда, които е трудно да се помнятъ, а за да се опредѣли какво влияние указва вѣтърътъ за: отклонението на кораба отъ курса, на летенето на снаряда въ въздуха, на дима и пр. е необходимо да се знае скоростъта на вѣтъра.

Въ 9-я брой на сп. „Морски Сборникъ“ отъ т. г. се предлага ново мнемоническо правило за опредѣляне скоростъта на вѣтъра за кой да е балъ (степенъ) отъ таблицата на Бофорта.

Това правило е по-просто и дава по-точни резултати. Състои се въ следното:

Написваме въ хоризонталенъ редъ 12-тѣ степени на бофортвата таблица—(1-редъ). Раздѣляме таблицата между 6-та и 7 цифри на 2 части.

Подъ всѣко число отъ първата частъ написваме аритиметическата прогресия съ разлика 2 между съседнитѣ членове, (1, 3, 5...) а въ втората частъ сжщо такава съ разлика 3 между членоветѣ /14, 17, 20/

Сила на вѣтъра по Бофорта	1, 2, 3, 4, 5, 6,	7, 8, 9, 10, 11, 12
Скоростъ на вѣтъра въ м. секунда.	1, 3, 5, 7, 9, 10	14, 17, 20, 23, 26, 29

Така полученитѣ числа въ II-я редъ означаватъ скоростъта на вѣтъра въ м. сек. за дадената степенъ.

Напр. вѣтърътъ съ сила 5 бала има скоростъ 9 м. сек.; при 7 бала—14 м. сек., а при 12 бала—29 м. сек.

Б. М. Р.

Сведения за чуждите флоти.

РУСИЯ.

Тазъ годишните бойни учения на руския военен флот сж станали почти едновременно за всички части към края на м. септември и началото на м. октомври. Взели сж участие всичките класи кораби, морска авиация и брѣгова артилерия.

Въ Финския заливъ маневрите сж били проведени отъ 29. IX до 4. X и били ръководени отъ началника на Балтийския флотъ адмиралъ Халеръ. Присѣтствували сж сжщо военниятъ комисаръ маршалъ Ворошиловъ, главнокомандующиятъ флота Орловъ, както много политически и партийни чиновници. Въ маневрите сж взели участие два линейни кораба, изтрѣбители, торпедоносци, торпедни катери и голѣмъ брой подводници. На последните, торпедните катери и авиацията сж били възложени особени задачи. Употрѣбени били мъгляви завеси, въпрѣки които торпедните катери лесно сж се справили съ зададените имъ задачи.

Въ заключителната сикритика маршалъ Ворошиловъ е останалъ много доволенъ отъ упражненята.

Въ бойните учения на флота въ далечния изтокъ сж участвували маршалъ Блюхеръ и като представител на военния комисаръ, Гамарникъ.

Задачата на тѣзи маневри е била да се отбие единъ десантъ, съ стоварени на брѣга войски, артилерия и танкове.

Въпрѣки участието на брѣговата артилерия, авиация и подводници, противникътъ на нѣкои мѣста е успѣлъ сполучливо да проведе десанта. Стоварените войски сж били, обаче, скоро отбити и заставени да се оттеглятъ. Споредъ руската преса, защитата по море и суша е била отлично организирана, на което обстоятелство именно се дължало и отбиването на десанта.

Маневрите на флота въ Черно и Каспийско морета сж били произведени въ по-малки размѣри.

РОМЪНИИ.

Въ корабостроителницата на Турну Северинъ усилено се строи новиятъ морски товаропътнически корабъ „Четатя—Алба“.

Корабътъ въ време на война ще бжде използванъ за минопоставачъ, поради което още отъ сега се работятъ необходимите приспособления и постановки.

„Четатя—Алба“ ще притежава за двигатели два дизелмотора, ще развива скоростъ 18 мили и ще има тозаропдемностъ 1,000 тона.

Корабътъ ще поддържа редовното обслужване линията Сулина—Кюстенджа—Мангалия и Балчикъ.

Следъ окончателното му завършване ще струва 20 милиона леи.

ПОЛША.

На 1. X. т. г. е спуснатъ на вода строящиятъ се въ корабостроителницата „Самуелъ Вите, Ковесъ, истрѣбительтъ „Блискавица“. По настоящемъ се намиратъ въ постройка следните полски кораби: единъ минопоставачъ „Грифъ“ съ водоизмѣстване 2250 т.; изтрѣбительтъ „Громъ“ съ водоизмѣстване 2144 тона и 2 подводника съ водоизмѣстване отъ по 1000 тона. Последните ще иматъ следното въоръжение: 1—100 мм. и 1—40 мм. орджия; 6 торпедни тржби и 40 заградни мини.

Предвидено е постройката и на други поводници.

НАЙ-СТАРИЯТЪ БОЕНЪ КОРАБЪ ВЪ СВѢТА.

За най-старъ боенъ корабъ въ свѣта се счита португалскиятъ кръстосвачъ „Васко де Гама“, който е построенъ въ 1876 г. и има водоизмѣстване около 3000 тона. Презъ 1902 год. корабътъ е билъ преправенъ и въоръженъ съ съвременни морски орджия. Дълго време „Васко де Гама“ е станциониралъ въ различни португалски колонии. Безкрайно е числото на моряците отъ всички флоти, които познаватъ „Васко де Гама“ и сж го виждали въ далечния Китай, въ Тиморъ, Макао и африканските колонии. Корабътъ притежава 2—203, 1—152, 1—102 и 6—47 м.м. орджия, скоростъ 12 мили; обаче, поради старостта на своя корпусъ португалското правителство решило да го разоружи и продаде като старо желѣзо.

ИРАКЪ.

За защита интересите на Иракъ, въ Шитъ-ель-Арабъ и Персийския заливъ, сж торжчани въ английски корабостроителници 4 канонерки.

ЯПОНИЯ.

Макаръ че тази държава е много далечъ отъ насъ, отъ Европа, но изпъкнала на политическия хоризонтъ следъ руско-японската война 1904 г., нейното име е свързано вече съ всички голѣми събития въ Европа и Азия, а на морските конференции винаги е заемала почетно мѣсто като една отъ първите морски държави.

Ежедневната преса напоследъкъ разнесе новината за единъ германо-японски договоръ, а събитията въ Китай, като че ли изтласкватъ на преденъ планъ тази островна страна, която създава условия за постепенното ѝ настаняване въ богатия и просторенъ Китай. Относително мор-

ското могъщество на Япония е легнало убеждението, че съ своите

9 линейни кораби
4 самолетоносачи
14 кръстосвачи
20 леки кръстосвачи
103 торпедоносци
70 подводника

съ общъ тонажъ 756,501 представлява една отъ най-силните държави притежаваща воененъ флотъ.

Въ морския нарѣчникъ на англичанина Джинъ, който се смѣта авторитетенъ въ морските крѣгове, се изказва голѣмо съмнение относително устойчивостта и боевата ценностъ на много японски кораби. Освенъ това много английски специалисти подлагатъ на силна критика излишната претрупаностъ на японските кораби, която не съответствува нито на размѣрите, нито на водоизмѣстимостта на корабите.

Нови фотоснимки потвърждаватъ подозрението, че японските корабостроители взели за образецъ европейски военни кораби, сж отишли далечъ въ своето подобрене.

Така напр. линейниятъ корабъ „Фузо“ (30,000 тона) модернизиранъ има грамадна носова командна кула, която подобно на американските многоетажни къщи се издига на 30 метра надъ палубата, два пжти по-висока отъ димните тржби. На кормовата кула е настанена зенитната артилерия, която силно увеличава тежестта на кораба. Сжщото е и съ линейните кораби „Нагато“ и „Мутсу“, а линейните кораби „Исе“ и „Хиуга“ (по 29,000 тона) иматъ бойни площади отъ по 9 еѣжа и сж още по фантастични отъ кораба „Фузо“. Отъ подобна претрупаностъ се обяснява и катастрофата съ торпедоносца „Томодзуро“, който презъ време на миналогодешните маневри се прекатурналъ и потъналъ. Европейските корабостроители заставатъ тъкмо на обратенъ гледище и се стараятъ да не претрупватъ своите кораби и намаляватъ количеството на надстройките.

Новата строителна програма на военни кораби за 1937—1938 год. предвижда много нови леки кръстосвачи и подводници, но английските военно-морски критици смѣтатъ, че е невъзможна постройката, поради липсата на най-важните сурови материали въ собствената ѝ територия.

Въ островна Япония липсватъ необходимите материали за строежъ на кораби, които трѣбва да доставятъ отъ своите „колонии“. Липсватъ и желѣзна руда, петролъ, гори и пр.

Атанасовъ

Отъ ред. Данните за настоящата статия сж взети отъ списанието „Техника и Вооръжение“.



МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



МОРЯШКИ ГРОБЪ.

На моя гробъ цвятъ не ще растатъ,
Нито ще плаче майка ми надъ менъ.
И дървенъ кръстъ съсъ Христа разпнатъ
Не ще да сочи моя гробъ студень.

Надъ мене въ вечеритъ лѣтни
Славей не ще пѣе своята пѣсень.
Нито вечерникъ листи златни
Надъ менъ ще рони въ тѣжна есенъ.

Че моя гробъ ще е морето,
И буритъ ще плачатъ зарадъ менъ.
Ще ронятъ сълзи отъ небето
И облацитъ въ тѣженъ день.

Че своята участь азъ избрахъ си самъ,
Морякъ да съмъ, да служа на морето.
Че за майка родна само него знамъ,
И нему навѣки отдадохъ си сърдцето

Вълнитъ пѣсень ще ми пѣятъ
И мойто име въ нея ще шептятъ,
За менъ ще чайкиятъ жалѣятъ
Надъ гроба мой съ писъкъ ще летятъ.

И вътѣръ морски мойтъ тайни
Ще спомня винаги на роденъ брегъ.
Наредъ за много оцъ „незнайни“,
Паднали въ бой подъ роденъ стягъ. . . .

Надъ мене знамъ, цвятъ не ще растатъ.
Нито ще се свеждатъ плачуци върби.
На гроба ми не ще се рони цвятъ,
Ни ще го поливатъ майчини сълзи.

Д. С. Роевъ II висшъ курсъ Морско училище.

П. Кьонигъ.

ПЪРВИЯТЪ ПОХОДЪ НА „У ДОЙЧЛАНДЪ“ КЪМЪ АМЕРИКА. АДЪТЪ.

Бѣше вече крѣгъ на м. юни. Идващото отъ юго-западъ мъртво вълнение, настѣпилото безвѣтріе и липсата на обичайното течение, бѣше достатъченъ указателъ за движещата се надлъжъ по Голфштрома *) тежка буря, въ чийто центъръ скоро щѣхме да попаднемъ.

Така пропътувахме още единъ день. Привечеръ, атмосферата почна да става все по-тежка и все по-душна. Слънцето залѣзе задъ кърваво червени облаци. Малко следъ това хоризонтътъ отведнѣжъ потъмнѣ. Мощни свѣткавици почнаха да го продиратъ все по-начесто. Влажността на въздуха растѣше. Все по-вече се чувствувахе приближаването на Голфштрома. Презъ нощта се развириха множество бури, при които вѣтърътъ духаше отъ всички страни и разви силно и разбъркано вълнение, което затрудни управлението на подводника. Температурата на въздуха все още растѣше, докато достигна най-после 28°. Ние навлѣзохме въ топлото течение, надъ което, като

огненъ вѣнецъ, бушуваха страхотни тропически бури. Фосфоресценцията на водата ставаше все по-силна, а въздухътъ бѣше преситенъ отъ електричество, вследствие на което, нашето радио за пръвъ пѣтъ, откакто се намирахме въ морето откажа да работи. Непрекжнато фосфоресциращата вода затрудняваше значително наблюдателитъ, които биваха формено заслѣпявани отъ рѣзкия контрастъ между свѣтящата водна маса и тъмното, като смола небе. Ние плувахме вече въ районъ, където се събираха и пресичаха твърде много корабоплавателни пѣтища, поради което трѣбваше да се внимава.

Времето непрекжнато се влошаваше. Надигна се дълбока вълна, която, гонена отъ бѣсния вѣтъръ съ сила 11—12 бала **) достигна гигантски размѣри. Огъ надвисналитъ се надъ насъ облаци се изсипа такава едра градушка, че палубата почна да кѣнти съ всички тонове, а огромнитъ вълни закипѣха като врѣщаща вода. Свѣткавицитъ отъ своя страна следваха не по единично, а въ залпове и ризсичаха съ огненитъ си езици небосклона. Дълго следъ блѣсването на свѣткавицитъ, ние не можехме да различаваме нищо около себе си. Трѣсъцитъ не представяха нито за минутка. Ушитъ ни

непрекжнато бучеа. Небето се бѣ слѣло съ морето.

Две страшни стихии се бѣха вцепкали въ смъртна борба!

Ние се намирахме точно въ центъра на бурята!

Така продължи бурята цѣла нощъ. Но и на другия день тя не отслабна, а напрогивъ, усили се до такава степенъ, че човѣкъ не можеше и да си представи нищо по страховито. Силнитъ удари на вѣтъра следваха единъ следъ другъ и вбѣсяваха още по-вече вълнитъ. А последнитъ не се разбиваха вече въ борта на подводника, а напротивъ, като хълмове се нахвърляха право отгоре му и съ грохотъ се разбиваха върху стоманената палуба.

Подводникътъ се движеше извънредно трудно въ така развълнуваната водна стихия. Огромнитъ вълни го подмѣтаха като трѣска насамъ-нататъкъ и цѣлиятъ корпусъ прѣщѣше. Бѣше цѣло изкуство да се задържи човѣкъ правъ на крака горе въ командната кула.

Но всичко бѣ нищо въ сравнение съ това, което ставаше вътре въ черупката на кораба, а особено адътъ, който съществуваше тамъ долу въ машинното помѣщение. Естествено, че при наличието на такава голѣмо вълнение всички входници по палубата бѣха затворени.

*) Голфштромъ — топло морско течение, което води началото си въ областта на Гвинейския заливъ (западна Африка), мие екваториала Америка и отъ полуостровъ Флорида вече носи името Голфштромъ. При Флорида скоростта му е 111 клм. въ деенонощие, а къмъ европейскитъ брѣгове намалява до 43 клм. въ деенонощие.

**) Степень за силата на вѣтъра.

Наистина, дветъ голѣми провѣтренни машини смучеха отъ вѣнъ значително количество прѣсенъ въздухъ, обаче ненаситнитѣ стоманени чудовища — дизелмоторитѣ — жадно го поглѣщаха съ своитѣ ноздри, а вмѣсто него изпускаха само топлина и отвратителна тежка миризма на масла, отъ чиито дѣхъ почна да се повдига и на най-добрия морякъ отъ обслугата. Въздихътъ бѣше станалъ непоносимъ за дишане, стопленъ, замърсенъ и наситенъ съ влага до крайния си предѣлъ. Всичко потъна въ влага, като дървенитѣ шкафчета се надуха, а вратитѣ и чекмеджетата престанаха да се отварятъ. Отъ всѣкъде капѣше вода. Вѣнъ топлината на Голфшрома се

държеше на 28°, но тая вжтре въ подводника достегна невѣроятната цифра 53°.

Именно въ такъвъ адъ живѣха и работѣха хора. Свободнитѣ отъ дежурство и работа моряци, съвсемъ голи, се търкаляха по своитѣ легла, обаче, въпрѣки страшната умора, за сънъ никой не можеше и да помисли. Точно нѣкой почваше да се униса въ мжчителна дрѣмка, изтощенъ до крайностъ, и ето че цѣла струя потъ отъ челото му нахлуваше въ неговитѣ очи и го събуждаше. Почти като освобождение се смѣташе, когато се свършеше почивката на свободнитѣ отъ стража хора, защото въ централата въздухътъ бѣше значително по-чистъ.

Издържливостъта на обслугата достигна до крайната си точка. Обаче всички издържаха съ голѣми усилия и завидна твърдостъ.

Когато на другия день бурята отмина и входницитѣ на палубата се отвориха, отъ вжтрешността на подводника почнаха да излизатъ единъ по единъ, като отъ ада, бледи, изпити и потѣнали въ масло и потъ моряци. Тѣ като че ли за прѣвъ пжтъ въ живота си виждаха хубавитѣ лжчи на ярко свѣтещото слънце и жадно вдишваха, съ пълни гърди, чистия въздухъ на Атлантика.

Америка се приближаваше все повече и по-вече.

Отъ нѣмски Зашевъ.

НА ЕКВАТОРА

Бѣхме на пжтъ отъ Панама за Бризбанъ — Австралия. Тѣй като едното отъ тѣзи пристанища се намира въ северното полушарие, а другото въ южното, предстоеше ни да преминаемъ презъ Екватора. Осемъ дни се бѣха вече изминали. Градуситѣ на северна широта бързо намаляваха. Само нѣколко часа ни дѣляха отъ Екватора. Нѣкакво странно чувство ме обземаше предъ мисълта за неговото приближаване. Като че ли очаквахъ да видя нѣщо материално, нѣщо което действително може да се разпознае като „Екваторъ“. Правѣхъ астрономически наблюдения всѣки часъ, а напоследъкъ вече и презъ половинъ, за да не пропусна тържествения моментъ. Последното ми наблюдение показва 0° 03' северна широта и азъ неволно загледахъ гладкото повърхностъ на океана, като че ли търсѣхъ „червената“ нишка на Екватора. Най-после дойдохме. Така поне показва астрономическитѣ наблюдения. Носътъ на кораба величествено разсѣче тази имажинерна линия и премина въ южното полушарие. Само следъ единъ мигъ, обаче, ми стана съвършено ясно, че действително сме преминали презъ Екватора, тѣй като вториятъ помощникъ, по силата на нѣкакъвъ си старъ моряшки обичай, нападайки ме изъ засада, излѣ отгоре ми цѣла кофа съ морска вода.

Тѣмко бѣхъ започналъ да изявявамъ своитѣ негодувания и протести, когато низката и набита фигура на коменданта се появи на командния мостикъ. Той веднага разбра всичко и по неговото лице се появи една усмивка. Следъ това той дойде при мене и като ме потупа по мокрото рамо каза: „Неприятно, но затуй пжкъ славно. Ще Ви остане единъ добъръ споменъ. Знаете ли значението на това?“ Азъ, нека си призная, при все че изпитахъ неприятноститѣ му, не знаехъ нищо за значението на този актъ. Изповѣдохъ своето невежество въ случая и го помолихъ да ми обясни.

„Едно време, каза той, когато не е имало още такива уредени морски училища, каквито имаме днесъ, ценили сж се и предпочитали онѣзи капитани, които сж бродили съ своитѣ кораби изъ далечнитѣ морета. Когато на тогавашнитѣ капитани се е удавалъ случаятъ да преминатъ Екватора, тѣ сж се единъ видъ самокрѣщаваели съ званието „морякъ отъ дветѣ полукълба“, и това е било за тѣхъ догробна гордостъ. Но това звание се е получавало следъ една твърде забавна, а сжвременено и доста опасна церемония. Разбира се, това е ставало само при първото имъ преминаване презъ Екватора. Когато азъ започнахъ своята кариера, този обичай сжществуваше

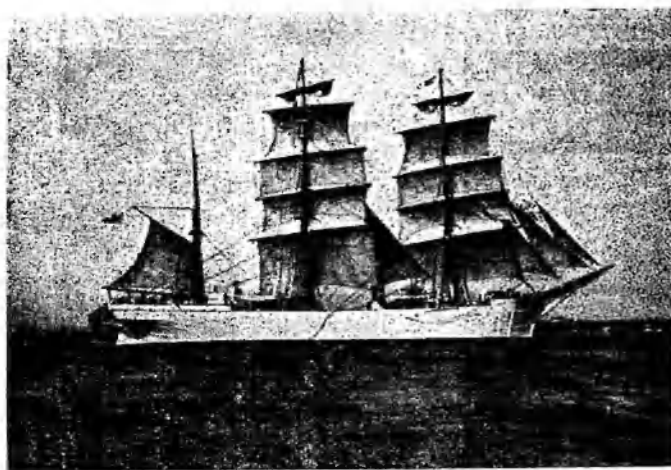
още въ старата си форма. Бѣхъ на единъ голѣмъ платноходъ, чи й то комендантъ спазваше строго традициитѣ на своигѣ прадѣди. Когато за първи пжтъ преминахъ презъ Екватора, бѣхъ принуденъ, въпрѣки страха си отъ хищнитѣ акули, да го преплувамъ, завързанъ за едно вжже. Когато наново стжпихъ на палубата, моятъ комендантъ, усмихнатъ самодоволно, ми каза: „Ти се отърва лесно. На наше време ни прекарваха, по скоро заставяха, да преплуваме подъ корпуса на кораба“. Въпрѣки, че тогава ми бѣше много неприятно, това ми остана като най-траенъ споменъ и до днесъ. Азъ преминавамъ Екватора, може би вече за стотни пжтъ, но никога нѣма да забравя това първо преминаване“.

Увѣрихъ се, че съмъ се отървалъ много лесно и бѣхъ толкова благодаренъ, дѣто не съмъ се родилъ въ оная епоха, когато корабитѣ сж пжтували тѣй бавно, че е имало време за разнообразни шегѣ и обичайни обряди.

Следъ това комендантътъ ме покани да се преоблѣка, „защото и на Екватора се изстива“, както се изрази той, а презъ време на тази процедура си мислѣхъ, че и азъ ще помня моето първо преминаване презъ Екватора.

А. Симеоновъ.

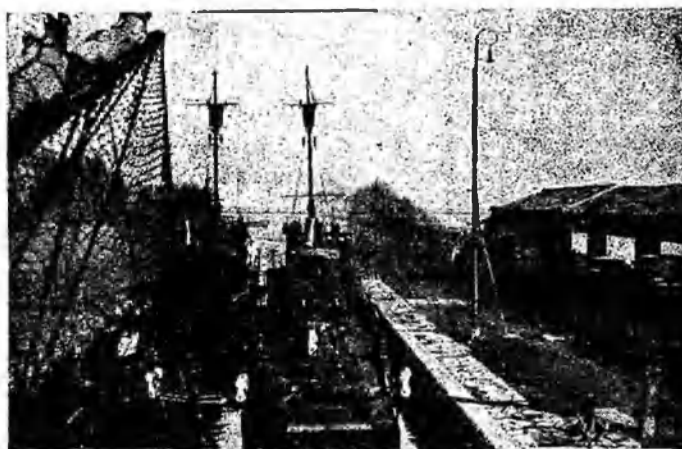




Полският учебен кораб „Лвов“ подь платна.



Взривъ на неприятелска мина при почистване
Батовския заливъ въ 1916 г.



Наша полицейски кораби на вързала въ Варненското пристанище.