

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

ДВУСЪДЕМНИКЪ ЗА МОРЕКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година IV.

Варна, 15 април 1938 год.

Брой 87.

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



ФИНЛАНДСКИЯТЪ КЪРЪСТОСВАЧЪ „ИЛМАРИНЕНЪ“ ПОСТРОЕНЪ ВЪ 1931 ГОД.
Притежава следнитъ данни: водоизмѣстване 4,000 тона; въоръжение: четири 254 мм.; 8—105 мм., 4—40 мм.;
2—20 мм. орджия. Обслуга 300 души. Кръстосвачътъ има специално предназначение за отбрана на брѣга.

МОРЕТО И ДУНАВА СЪ
НЕИЗЧЕРПАЕМИ БОГАТСТВА.



ДЪРЖАВА БЕЗЪ МОРЕ,
КЪЩА БЕЗЪ ПРОЗОРЕЦЪ.

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— През 1235 година, при царуването на Царь Асенъ II — времененъ съюзникъ на турците, Цариградъ, който се владѣлъ тогава отъ латинците, билъ на нѣколко пѣти обсажданъ.

При тия обсади, заедно съ гръцкия флотъ сж действовали и български кораби, които смѣло се противопоставяли на силния за онова време венециански флотъ.

При втората обсада, за да засили своя флотъ, Царь Асенъ заповѣдалъ да бждатъ построени за кратко време още 25 военни кораби.

— Въ 1348 год. по времето на Царь Иванъ Александъръ, нашиятъ черноморски брѣгъ, както и други области отъ царството, били раздѣлени и управлявани отъ полусамостоятелни боляри.

Единъ отъ тѣхъ билъ и болярина Баликъ, който владѣлъ добруджанското крайбрѣжие и отъ когото навѣрно е останало името на гр. Балчикъ. Неговъ наследникъ билъ братъ му Добротичъ.

Деспотътъ Добротичъ обсебилъ и управлявалъ освенъ крайбрѣжието до носъ Емине, но и цѣла Добруджа до Дунава и отъ тогава тя носи името му.

Първата му столица — Каланерка била съградена на непристъпнитъ скали при носъ Калиакра, а въ послѣдствие той я премѣстилъ въ гр. Варна съ крепостта Галата.

Други морски крепости на Добротича и упорни пунктове за българския черноморски флотъ сж били Козякъ, при сегашното село Обзоръ, южно отъ р. Камчия; Емона, на носъ съ сжщото наименование, при който се потапятъ въ черноморскитъ води, стрѣмнитъ спусъци на Източния балканъ.

Добротичъ напълно е съзнавалъ голѣмото значение на морето и военния флотъ за сществуването и напредъка на управляванитъ отъ него области при черноморието, затова създакъ и организиралъ значителна морска сила, чиито кораби се осмѣлявали да се борятъ съ флота на Генуа, която владѣла цѣлия Кримски брѣгъ и имала многобройни морски крепости по цѣлото черноморско крайбрѣжие.

Не веднѣжъ мощниятъ български флотъ на Добротича се явявалъ и действалъ на разни мѣста по крайбрѣжията, за да наложи волята на своя повелителъ надъ византийскитъ императори.

Тогавашниятъ български воененъ флотъ кръстосвалъ смѣло водитѣ на Черно море и билъ страшилище за враговетъ на Добротича.

ФОНДЪ

„Кръстосвачъ Бѣло море“

Съ настоящия брой откриваме нова колона, въ която за въ бждеще ще се помѣства всички, отнасящо се за фонда „Кръстосвачъ Бѣло море“.

Съ това се цели да се даде гласностъ за състоянието и дейността на фонда, което съставлява интересъ за неговитъ основатели и привърженици на морската идея.

— Централната управа на фонда изказва своята благодарностъ на клона отъ „Съюза на българскитъ моряци“ въ гр. Бургасъ, за изпратената сума отъ 1200 лева.

Желателно е и другитъ организации да иматъ присърдце благородната целъ на фонда „Бѣло море“ и внесътъ своята помощъ за осъществяване задачата на фонда.

— Въ последно време освенъ комитетъ отъ Врачанскитъ слети гимназии, които въ качеството си на основателъ още се чувства задълженъ да проявява дейностъ, такава отъ останалитъ срѣди на нашитъ родолюбиви и др. организации не е отбелязана.

Извадки отъ правилника за фонда „Кръстосвачъ Бѣло море“

Глава I.

Наименование, целъ и източници.

Чл. 1. По инициативата на директора на Врачанскитъ гимназии, съ съдействието на възпитаницитъ отъ осмитъ класове при сжщитъ гимназии, на 21. ноември 1934 год. е основанъ фондъ „Кръстосвачъ Бѣло море“ съ сѣдалище — Морската и Рѣчна отбрана — Варна.

Чл. 2. Целта на фонда е да събира срѣдства за набавление на родния флотъ единъ боевъ корабъ, който да носи името „Бѣло море“, чиито брѣгъ бѣ жестоко откъснатъ отъ снагата на българската Родина.

Чл. 3. Срѣдствата на фонда се събиратъ отъ:

а. Чиститъ приходи при даване забави специално за фонда „Кръстосвачъ Бѣло море“.

б. Волни дарения на български граждани въ и вънъ отъ България; (Следва)

— Всички суми, отнасящи се до фонда, да се изпращатъ на адресъ: фондъ „Кръстосвачъ Бѣло море“ при Морската и Рѣчна отбрана — Варна, или направо до Б. З. К. Банка по влогова смѣтка на горното име, като едновременно се съобщава на началника на Морската и Рѣчна отбрана — Варна.

ПОЩА

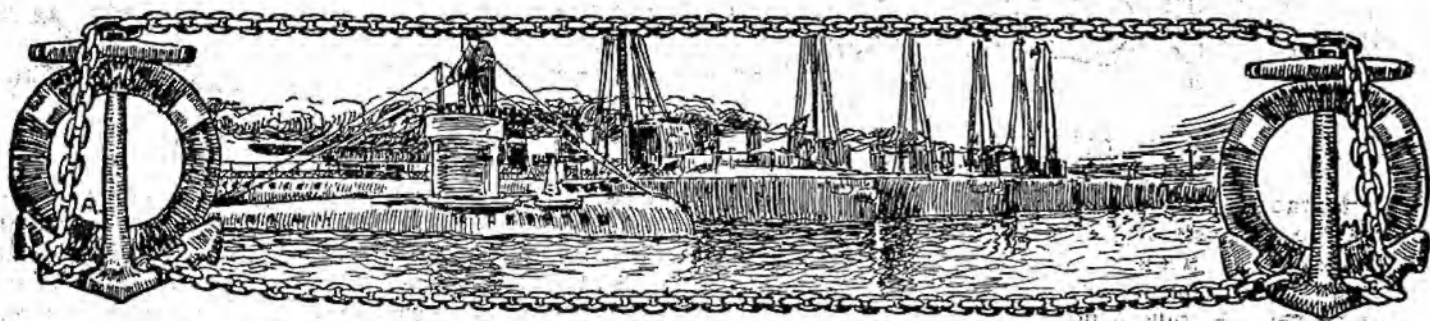
Редакцията благодари за следнитъ постѣпили дарения:

1. Ресгорантъ — пивница „Чайка“ — Варна на Никола Георгиевъ, сумата . . . 100 л.
2. Георги Поповъ капитанъ о. з. Варна, сумата . . . 50 „
3. Апостолъ Димитровъ — директоръ македонската банка Петричъ, сумата 50 „
4. Димитъръ Игнатовъ, чиновникъ Б. Н. Б. — Кюстендилъ, сумата . . . 50 „
5. Георги Марковъ, Варна, сумата . . . 50 „
6. Бою Боевъ — Варна, сум. 50 „
7. Петъръ Н. Камбуровъ — София, сумата . . . 25 „
8. Любомиръ Черневъ — Русе, сумата . . . 20 „
9. Димитъръ Димитровъ — Варна, сумата . . . 20 „
10. Никола Цаневъ отъ с. Бошево Севлиевско, сум. 20 „
11. Филигъ Илиевъ Лѣсковъ отъ гр. Царево, сумата 20 „
12. Любенъ Юр. Арабаджиевъ с. Кацелово, Бѣленско, сумата . . . 20 „
13. Христо Стамбовъ отъ с. Ясна поляна Бургаско, сумата 20 „
14. Ст. Бѣчваровъ отъ с. Габарица Шуменско, сумата 20 „
15. Любом. Длъгнєковъ отъ гара Шуменъ, сумата . 20 „
16. Георги Тоневъ отъ Ловечъ, сумата . . . 15 „
17. Василъ Илиевъ отъ Шуменъ, сумата . . . 15 „
18. Драганъ Ив. Бояджиевъ отъ Варна, сумата . . . 10 „
19. Киркоръ Б. Киркоровъ отъ Варна, сумата . . . 10 „
20. Никола Ивановъ Коевъ, печат. „Просвѣта“ гр. Попово, сумата . . . 10 „
21. Христо Радевъ печат. „Просвѣта“ гр. Попово, сум. . 10 „
22. Атанасъ Ив. Табаковъ гр. Лѣсковецъ: сумата . . . 10 „
23. Митю Николовъ Предски-товъ с. Ново-село, Видин. 10 „
24. Сава Рандевъ Кънчевъ отъ гр. Варна, сумата . . . 10 „
25. Мило Минчевъ отъ с. Герганово, Казанлъшко, сум. 10 „

(Следва)

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

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



П О В Е Ч Е П О С Т О Я Н С Т В О .

Воля, трудъ и постоянство; три добродѣтели, три насъщни основи, осигуряващи успѣха на всѣко начинание, на всѣка една работа.

Нашитѣ народни мѣдростовия сѣж обилно изпѣстрени съ множество поговорки, приказки и басни, подчертаващи твърде ясно значението на тия три лоста, чрезъ които се осмисля живота на човѣчеството.

Безспорно, че за изпълнението на всѣко дѣло е необходима непоколебима воля, последица отъ съзнанието и разбиранията на всѣки индивидъ.

Волята изисква напрѣжение на всички сили и полагането на упоритъ трудъ за осъществяването на предначертаната задача.

Всѣка една работа е придружена съ редица трудности, за отстранението на които се изисква непоколебима воля и усилия.

Нито силната воля, нито упоритиятъ трудъ обаче, сѣж до толкова ценни добродѣтели за човѣчеството отколкото постоянството.

Едничко постоянството е въ възможностъ да впрѣгне въ своята колесница непоколебимата воля и съзнателния трудъ за да изведѣтъ започнатото дѣло до желания край и осъществятъ идеята, която е вдъхнала вѣра и възторгъ въ сърдцата на човѣчеството.

Именно това силно и здраво постоянство всѣкога е липсвало въ начинанията на нашия общественъ животъ.

Така, на 21. ноември 1934 го-

дина, въ деня на празнуване първата българска победа на море — смѣлата атака на турския кръстосвачъ „Хамидие“ отъ четиритѣхъ наши малки торпедоносци, ученицитѣ отъ Вратчанската гимназия, въодушевени отъ подвига на българскитѣ моряци презъ Балканската война, поставиха основата на фонда „Кръстосвачъ Бѣло-море“, съ едничката благородна и възвишена задача, да се събератъ срѣдства за купуването на кръстосвачъ, който да носи името на Бѣло-море — нашиятъ излазъ, широката и просторна врата на югъ, чрезъ която Отецеството влиза въ връзка съ всички страни въ свѣта.

Съставенъ бѣ съответенъ правилникъ, съгласно който, къмъ всѣка гимназия, прогимназия и учебно заведение трѣбваше да се учредятъ комитети съ задачата, да пропагандиратъ морската идея всрѣдъ учащата се младежъ и съберѣтъ срѣдства за осъществяване цѣлитѣ на фонда.

Появата на последния бѣ добре посрѣщната отъ българското общество и младитѣ народни сили, като до края на годината, съ общи усилия, отъ дарения, вечеринки и утра, бѣха събрани около 200,000 лева.

Обаче, подетата съ такъвъ ентузиазъмъ идея, подобно на буенъ огънь просъществува твърде кратко време, бързо загасна и се покри съ пепелищата на непостоянството, незаинтересоваността и пълното бездействие.

Проявената въ началото отъ нѣкои срѣди и сдружения съ такава жаръ усиленa дейностъ, бързо затихна и въ последно време за фонда „Кръстосвачъ Бѣло-море“ нито се говори, нито се отбелязватъ дейности.

Тоя печаленъ фактъ достатъчно ясно доказва, че воля и въодушевление за благородни и възвишени идеи никога не сѣж липсвали въ нашия общественъ животъ, обаче, сѣжъ така подчертава и твърде горчивата истина за отсъствието на толкова необходимитѣ търпение и постоянство за осъществяване на подетитѣ съ толкова възвишени чувства дѣла, целящи предимно благото и напредѣка на нашето Отечество.

Необходимо е дѣлото на учащата младежъ въ Вратца на ново да се подеме отъ всички млади сили, които съ по-силна воля, по-голѣми усилия и по-голѣмо постоянство положатъ трудъ за осъществяването на тая благородна проява.

Крайно време е идеята и сжщността на фонда „Кръстосвачъ Бѣло-море“ наложи телно да се постави на преденъ планъ и се заработи съ новъ възторгъ и нови сили, съ по-голѣма твърдостъ и енергия, съ по-голѣма настойчивостъ, идеализъмъ и постоянство за постигане цѣлитѣ на фонда, за да може въ близко бъдеще, въ тихитѣ води на роднитѣ морета да се оглежда мощната и стройна снага на българския кръстосвачъ „Бѣло-море“.

МОРСКА МИСЛЪ

ЗНАЧЕНИЕТО НА ТОРПЕДНИТЕ ЛОДКИ.

Неотдавна британското адмиралтейство отправи първата флотилия торпедни лодки от Портсмут през Гибралтар за Малта, с цел да се събере опит по отношение издръжливостта на материала и обслугата на тия торпедни лодки при дълги плавания.

Официалните съобщения потвърждават увъренията на фирмата „Scott-Paine“ и твърдят, че при това плаване торпедните лодки сж надминали всички очаквания, а което е още по-важно, плаването е завършило с една седмица по-рано от предварително определеното време.

През време на пътуването си флотилията била настигната и издържала силна буря в Бискайския залив, между Брест и Коруня.

Торпедните лодки сж товарили гориво на открито море, което вече от самосебеси е важно и интересно. При плаването си флотилията не е имала никакви трудности, спирания и др.

Известията и коментарите в британския печат не дават времетраенето на похода и техническите подробности, които разбира се, следва да се държат в тайна, обаче, известно е, че всичко е било извършено точно по предвидения план и за значително по-малко от предвиденото време. По всичко изглежда, че тая флотилия торпедни лодки ще влезе в състава на Средиземноморския флот.

„Scott-Paine“, и от по-рано победителка в надбъгванията по вода и въздух, може да се чувства доволна от постигнатите резултати, толкова повече, че с своя труд е допринесла щото Англия да притежава първата флотилия торпедни лодки, извършила такъв дълъг поход в открито море.

Трѣбва да се има предвид, че нѣмските торпедни лодки до сега сж действували само в нѣмски води и никога не сж излизали извън Балтийско море. Италианските, тип „М. А. С.“ не сж излизали от границите на Адриатическо море. Японските и руски торпедни лодки не сж се появявали въобще до днес в открито море.

Между сведенията, които намираме в британския професионален и ежедневен печат, срѣщаме и следната подробност: през време на първото общо упражнение с Средиземноморския флот, първата флотилия е извършила нощно торпедно нападение между 24 и 2 часа върху силите на флота, които плавали в открито море.

Торпедните лодки успѣли да се промъкнат през охранителната линия на изстрѣбителите и нищо не е могло да спре или попрѣчи успѣшното торпедно нападение върху бойните кораби.

Горните сведения, които сж извлѣчени от югославянски източници, подчертават ясно значението на торпедните лодки при бждещите действия на море.

Тоя дълъг поход на първата британска флотилия торпедни лодки потвърждава мореходността, голѣмия район на действие и устойчивостта, които притежават тоя тип бойни кораби, напълно приложими за действия предимно нощно време.

Фактът, че въпреки силната охрана от изстрѣбители, флотилията успѣла да се приближи незабелязано и атакува голѣмите кораби на Средиземноморския флот, краснорѣчиво доказва, че торпедните лодки сж наистина едно ново и опасно оръжие при действията на море.

Особенно ценни сж торпедните лодки за малките държавици, които имат ограничени финансови възможности, и поради ефтината постройка на лодките, имат пълна възможност да ги набавят в достатъчно количество за защита на своите брегове от действието на неприятелските бойни кораби.

И нашият малък флот, ако на първо време не може да се засили с необходимите изстрѣбители и подводници за защита водните граници на Отееството, то ржководните фактори, които ковет сжбдителите на Родината, имат пълна възможност да го снабдят поне с необходимия брой торпедни лодки.

Последните ще бждат достъпни за финансовите възможности на страната, и макаръ и малки, в ржцетѣ на смѣлитѣ български моряци ще бждат действително и страшно оръжие за врага.

Ив. Ивановъ.

ИЗПОЛЗВАНЕ ВЪЗДУШНИТЕ СИЛИ ПРИ ОТБРАНА НА РѢКИТЕ.

Въ Свѣтовната война авиацията взема най-голѣмо участие при операцията в рѣки и езера; Непълният успѣх на нѣмците при р. Марна въ 1918 година, въ голѣма степен се дължи на действията на френските въздушни сили.

Въ бждещите войни, всички операции, които ще се водят около вътрѣшните водни пространства, въ най-голѣма степен ще зависят от действията на авиацията. За да имаме успѣх при преминаването на рѣката, трѣбва да имаме превъзходство надъ противника с въздушните си сили.

Затова, необходимо е да съсрѣдоточим къмъ мѣстото на операцията много силна авиация и при

това по време, възможно по близо къмъ началото на операцията, за щото много ранното ѝ съсрѣдоточаване може да привлече вниманието на противника.

Обаче, за тия въздушни сили сж необходими летища, а тяхното устройване може да обърне вниманието на противника—следователно, необходима е най-добра маскировка на новосъздадените летища.

На първо време, ще бждат необходими изстрѣбителни самолети—за овладяване на въздуха и разузнавачи—за разузнаване на противника; ще сж необходими бомбовози и боеви самолети, за атака на преминаващите водни пространства войски, а сжщо и самолети за ко-

региране на артилерийския огън и за свръска.

При действията около рѣките могат да вземат участие и привързани балони (аеростати), които ще бждат полезни и въ бждеще, обаче, трѣбва да бждат добре осигурени от неприятелската авиация.

Необходимо е да се разполага с запасни балони за замѣняване на свалените такива от противника.

Въ заключение, за успѣшно действие при операцията около рѣките и вътрешните водни пространства, главно условие е, да притежавате достатъчно превъзходство на въздушните сили, които да осигурят нашето господство въ въздуха.

Г. Генчевъ.



ВЕНФ-МОСКА ИСТОРИЯ

МИННИТЪ ЗАГРАДИ ПРЕДЪ ДЕЛТАТА НА ДУНАВА.

Известно е, че голѣмата част отъ военнитѣ действия въ Черноморския оперативенъ театъръ презъ Свѣтовната война, обхващатъ използването на минното орѣжие. Тия действия се развиватъ, както по североизточното, така и по южното и западното Черноморско крайбрежие.

Отъ миннозаграднитѣ операции по западнитѣ брегове на Черно море заслужаватъ особено внимание, тия предъ Босфора и устието на р. Дунавъ.

Първитѣ, които сж предметъ на следваща статия, били извършени изключително само отъ корабигѣ на руския Черноморски флотъ, а тия предъ делтата на Дунава—отъ намиращитѣ се въ Цариградъ нѣмски подводни и надводни кораби.

Безспорно, че действията на германскитѣ кораби около устието на Дунава, въ сравнение съ тия на руския флотъ предъ Босфора, сж твърде оскъдни и малобройни.

Тѣ обхващатъ главно два периода: Първиятъ включва действията въ времето, преди намѣсването на Ромъния въ войната (28.VIII.1916 г.), а вториятъ—тия до края на сжщата.

Презъ първия периодъ е поставено само едно минно заграждане срещу Килийския ржавъ, който ле-

жалъ изцѣло въ руска територия.

Назначението на това минно заграждане било да попрѣчи на рускитѣ кораби да използватъ каналитѣ на тоя ржавъ (Очаковски и Стамбулски) и да прекъсне морския пътъ между тѣхъ и Одеса. Минната заграда е била поставена отъ лекия кръстосвачъ „Бреслау“ презъ нощта на 4 срещу 5 май 1916 г. Състояла се отъ 3 минни групи: първата съ 25, втората съ 10 и третата съ 24 заградни мини.

Презъ втория периодъ, миннозаграднитѣ действия на германскитѣ кораби предъ устието на Дунава, се ограничаватъ съ създаването само на 2 минни прегради. Първата е трѣбвало да бжде поставена непосредствено предъ устието на Сулинския ржавъ, отъ подводникъ № 15.

За да изпълни тази си задача, подводникътъ напусналъ Цариградъ на 13. ноември 1916 г. обаче, не се върналъ обратно въ базата, и на времето неговата съдба и успѣшното поставяне на минната заграда сж били неизвестни. Днесъ, обаче, се знае, че операцията била извършена успѣшно, защото при почистване на минното заграждане предъ Сулина, из-

вършено следъ сключването на мира сж били намѣрени и нѣмски мини, предимно отъ сжщия видъ, които носилъ загиналиятъ подводникъ.

Поставянето на втората минна преграда се извършва отъ лекия кръстосвачъ „Бреслау“, презъ лѣтото на следующата година. Нейното назначение било да затрудни действието на рускитѣ кораби въ тая твърде важна областъ.

Презъ нощта на 24 срещу 25 юний „Бреслау“ се явява на около 20 мили източно отъ делтата на Дунава и обсипва водното пространство отъ Сулинския до Килийския ржави съ 70 мини, разхвърлени въ малки минни групи. Следъ тоа, той разрушава радиостанцията на Змийския островъ и на разсѣмване поставя последнитѣ 10 мини на около 4 мили юго-източно отъ острова.

За материалния успѣхъ на миннитѣ загради предъ делтата на Дунава, не може нищо да се каже. Изглежда, че тѣ сж имали само морално въздействие върху противника и сж спѣвали действията на рускитѣ кораби при поддържането лѣвъя флангъ на своята армия, действаща въ Добруджа.

Г. Пецовъ.

Първитѣ жертви на подводниците презъ Свѣтовната война.

Като първа жертва на подводникѣ е английския водачъ на торпедоносци „Абукиръ“, потопенъ отъ нѣмския подводникъ „У 21“ на 5 септември 1914 год.

Корабътъ загиналъ за 4 минути съ цѣлата си обслуга. Огначало английското морско командване отдало потъването на изстрѣбителя вследствие взривъ на мина, но въ последствие, единъ отъ спасилитѣ се моряци настоявалъ, че видялъ торпедото, което се ударило въ барутнитѣ погребѣ.

На 9 септември с. г., когато адми-

ралъ Джелико подходилъ съ своитѣ сили къмъ Хелголандъ, английския подводникъ „Е 9“ се намиралъ въ разузнаване въ Хелголандския заливъ и презъ нощта лежалъ на дъното, на дълбочина 40 метра, 6 мили западно отъ островъ Хелголандъ.

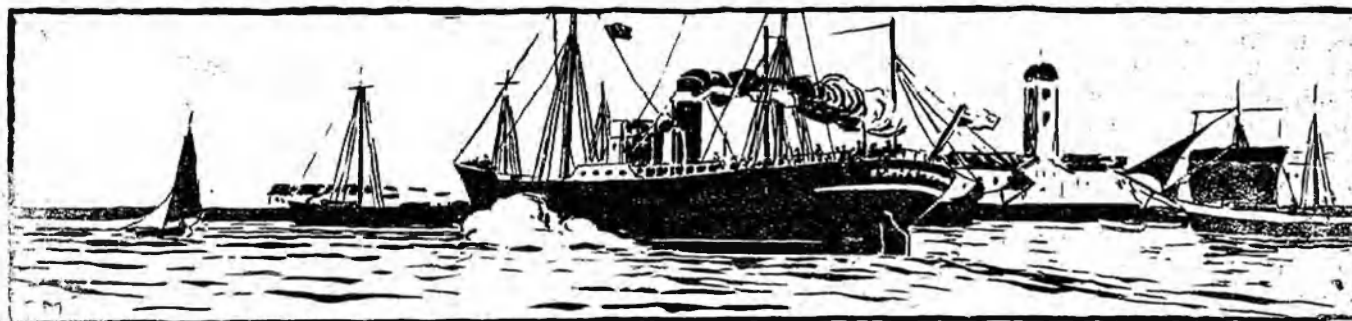
Следъ изгрѣва на слънцето подводникътъ изплавалъ на повърхността и забелязалъ на две мили предъ себе си лекъ кръстосвачъ.

Времето се изяснило и „Е 9“, приближавайки се на 500 метра отъ кръстосвача далъ торпеденъ истрелъ

и бързо се потопилъ на дълбочина.

Следъ нѣколко мига се разнесълъ силенъ взривъ и когато подводникътъ предпазливо подалъ морегледа си надъ повърхността, забелязалъ, че кръстосвачътъ билъ силно наклоненъ на дѣсната си страна и следъ малко потъналъ. Въ последствие се установило, че това билъ нѣмския кръстосвачъ „Хела“, първата жертва на атаката отъ английския подводникъ. По този начинъ гибелта на „Абукиръ“ била отмѣстена.

Ат. Мариновъ.





МОРСКИ ОРЪДИЯ.

Въ 1820 год., француският инженеръ Перхансъ построилъ първото корабно оржие, което подобно на съществуващото такова отъ сухоземната артилерия, могло да изстрелва експлозивни гранати.

Това ново откритие въ кратко време бѣ възприето отъ почти всички морски страни и послужи като изходна точка за грамадното развитие на артилерийската техника, която празнува въ настояще време своя триумфъ.

Въ 1918 год. се върваше, че отдѣлнитѣ военни кораби: надводни и подводни сѣ достигнали вече предѣла на своето развитие, и поради напредъка на авиацията не ще представляватъ вече опасностъ за бѣдещитѣ действия на море. Въ действителностъ обаче, последнитѣ десетъ години отбелязаха новъ тласъкъ въ развитието на бойнитѣ кораби, най-вече въ усъвършенствуване и автоматизиране на корабната артилерия.

Поради съоръжението на морскитѣ оржидия съ машини за автоматическо насочване къмъ целта, пълнене и стрелба посрѣдствомъ специална огнестрелна постановка, днешниятъ воененъ корабъ представлява една електроавтоматическа стреляща единица.

До колко обаче, струватъ тия автоматически съоръжения се вижда отъ следващитѣ повърхностни сравнения ценитѣ на военнитѣ кораби отъ Свѣтовната война и тия, построени въ последнитѣ години.

Така, американскиятъ линейенъ корабъ „Тексасъ“, който бѣше построенъ въ 1918 год., още тогава струваше огромната сума отъ 11,179,185 долара (1 милиардъ и 100 мил. лева).

Построениятъ презъ 1921 год. същия видъ линейенъ корабъ „Марилендъ“ струва вече 30 милиона долара (около 3 милиарда лева), а завършенитѣ въ следващитѣ години еднотипни линейни кораби: „Колорадо“ и „Вестъ-Виржиния“ струватъ всѣки единъ по 35 милиона долара.

Английскитѣ голѣми бойни кораби „Нелсонъ“ и „Родней“ струватъ всѣки по 35,985,000 респ. 36,393,000 долара (3 милиарда и 6 милиона лева).

Новитѣ кораби отъ същия видъ въ Япония струватъ по-вече отъ 4 милиарда лева.

Единъ 10,000 тоненъ кръстосвачъ, построенъ съгласно ограниченията на морскитѣ въоръжения струва въ настояще време, колкото бѣше це-

ната на единъ линейенъ корабъ съ водоизмѣстване отъ 30,000 т. презъ Свѣтовната война.

Това повишение на ценитѣ се дължи главно на голѣмкалибрнитѣ морски оржидия и модернитѣ и скъпо струващи съоръжения за стрелба.

Корабната артилерийска стрелба, при сегашната далекобойностъ на оржидията, движещите се съ голѣма скоростъ кораби и поради силното вълнение, изисква голѣми усилия, умѣлостъ и внимание.

Голѣмокалибрнитѣ корабни оржидия трѣбва да бждатъ готови за изстрелъ всѣки 14 сек. Срѣдната артилерия е необходимо да бжде въ състояние за даване изстрелъ всѣки 6 секунди, а малкокалибрнитѣ оржидия за непосредствена отбрана трѣбва да стрелятъ непрекъснато.

По настоящемъ съществуватъ огнестрелни постановки съ най-сложни машини, които работятъ безотказно и съ математическа точностъ.

Тия автоматически съоръжения притежаватъ усъвършенствувания за бързото намиране на целта. Тѣ носятъ споредъ народността различни названия и представляватъ най-сложнитѣ и скъпи прибори въ корабната артилерия.

Днесъ съществуватъ многобройни автоматични апарати за точното опредѣляне разстоянието до целта и до кой да е предметъ въ морето.

Корабитѣ иматъ специални апарати, които насочватъ оржидията, държатъ смѣтка за летението на снарядитѣ и пр.

Тия съоръжения, които сами опредѣлятъ курса и скоростта на неприятелскитѣ кораби, сѣ пригодени за стрелба отъ далечни разстояния когато целитѣ сѣ закрити задъ хоризонта, чрезъ съответнитѣ поправки отъ специално летящиятъ на високо артилерийски самолетъ.

Какво представляватъ и какъ изглеждатъ всички тия модерни технически въведения на корабитѣ.

Низко подъ бронираната палуба група офицери се намиратъ въ помѣщения съ смѣтащи и калкулиращи машини за насочване и стрелба съ оржидията.

Електрически табла и различни прибори заематъ голѣма частъ отъ стенитъ на помѣщенията, така щото, само единъ мигновенъ погледъ отъ офицера е достатъченъ за да знае въ момента положението и състоянието на всѣко оржие.

На другата стена се намира радиотелефонъ, посрѣдствомъ който радиотелеграфисти съ слушалки на ушитѣ приематъ непрестанно съобщенията на корабнитѣ самолети, които отъ голѣма височина следятъ движението на неприятеля, далечъ задъ хоризонта и видимостта на кораба.

Примѣрно, неприятелскитѣ кораби се намиратъ на разстояние 20 мили (37 клм.) т. е. извънъ нормалната видимостъ. Тогава летящия високо самолетъ забелязва неприятеля и съобщава по радиото. „На 550“ повтаря съ низкъкъ гласъ радиотелеграфистътъ полученитѣ сведения.

Артилерийскиятъ офицеръ завърта единъ контактъ съ стрелка по награфената съ цифри плоча. Чува се съвършено слабъ шумъ отъ движението на колелца. Ламбитѣ изгасватъ, знакъ, че машинитѣ сѣ извършили удивителната си работа. Оржидията сѣ насочени къмъ невидимия противниковъ корабъ.

Всѣко оржие е скачено съ своя собствена ламба въ артилерийската централа, която тогава свѣтава, когато орждието е готово за стрелба.

Автоматически освободения ударникъ произвежда изстрелътъ.

Последва сътресение и тънтенъ, който заглушава всѣки другъ шумъ.

Така протича самото действие при стрелбата съ съвременнитѣ морски оржидия—изтински триумфъ на техниката.

За да може една граната да изпълни своето предназначение т. е. да пробие дебелата броня на неприятелския корабъ, проникне по дълбоко въ вътрешността му и причини възможно по-голѣми разрушения, необходимо е да притежава съответната здравина и скоростъ.

Скоростта при удара зависи главно отъ началната скоростъ, съ която гранатата излиза отъ орждието.

Затова характернитѣ данни на морскитѣ оржидия сѣ: голѣма дължина на канала; голѣма тежестъ и начална скоростъ на гранатата.

Обикновено, дължината на орждието се изразява отъ неговия калибъръ. Така, подъ названието „Корабно оржие 305/40“ трѣбва да се разбира, че неговата граната има диаметъръ 305 милиметра, а дължината му 40 калибъра т. е. 305×40=12'20 метра.

Съвременнитѣ морски оржидия притежаватъ дължина 40, 50 до 55 калибъра.

В. Кыровъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

ПОТЪВАНЕТО НА „ПРОМЕТЕЙ“.

Въ ясната сутринь на 7 юни 1932 г. френският подводник „Прометей“ (1380/2060 тона, скорост 18/10 мили; въоръжение: 1—10 см. орджие и 8 торпедни тръби) излъзе от Шербургъ въ открито море, да прѣбѣва машинитѣ. Пуснатъ на вода въ 1930 г. той завършваше своитѣ изпитания, за да може къмъ края на годината да влѣзе въ строя.

„Прометей“ още нито веднажъ не бѣше се потапялъ и слизалъ дълбоко подъ водната повърхностъ.

Къмъ 12 ч. първата стража обѣдва. Въ машинното отдѣление правятъ изпитания. Лейтенантъ Кусиелъ, командиръ на подводника, току що влѣзе въ офицерската столова да закуси. Изведнажъ се разнася рѣзко, характерно съскане на сгъстения въздухъ. Командирътъ изтичва веднага горе, но вече е твърде късно. Съ отворени входници подводника бързо потъва.

Какво става? Коя е причината? Всѣки мълкомъ си задава въпросъ обаче, чува се само отсѣчена и спокойна команда на стражния офицеръ, мичманъ Бенвеню:

Затворете входниците! Пазете се!

Съгласно разписанието, мотористътъ Кермоалъ, крѣмчията Пуръ и морякътъ, негѣра Антонио, се хвърлятъ долу въ вътрешността на подводника. Затварятъ входниците, тѣ обричатъ себе си на смъртъ. Остава обаче, отворенъ само единъ входникъ, който, въпрѣки всички усилия не може да се затвори, изглежда, че е възприпятстванъ отъ нѣщо.

Презъ него подводникътъ, неподготвенъ за потапяне, съ отворени водонепроницаеми прегради бързо се пълни съ вода.

За 30 секунди нещастния „Прометей“ се скрива подъ водата, отнасяйки съ себе си 41 души обслуга, 4 инженера и 17 работници, а надъ водната повърхностъ изплава телефонната бѣчвичка, посрѣдъ 12 пливачи човѣка, които въ момента на потъването се намирали на горната палуба и не сж успѣли да се прибератъ въ подводника.

Всички опити да се свържатъ по телефона съ хората на морското дѣло оставатъ безрезултатни. Монотонния звукъ на вълнитѣ съ своето ехо потвърждава за мъртвото царство тамъ долу, въ подводника.

Смъртъта витае надъ „Прометей“. Плазащитѣ на водната повърхностъ хора започватъ да се вкоченясватъ. Огличенъ плувецъ, мичманъ Бенвеню, се старае да поддържа своитѣ

другари. Не знаейки да плава, инженеръ Буте умира въ неговитѣ ръце. Следъ обѣдъ, обаче, хората започватъ да умиратъ единъ по единъ. Бенвеню решава да ги изостави и плава къмъ брѣга, до който оставатъ още 12 мили.

Минаващъ на близо рибаръ вижда нещастникитѣ и отъ 12, успѣва да спаси само 5 души.

Съ пълна скоростъ отъ пристанището Шербургъ излизатъ катери, влѣкачи, миночистачи, яхти лодки и се отправятъ къмъ мѣстото на злополуката.

Събиратъ се водолази. Канонерката „Елетъ“ бързо вдига налѣгане въ котлитѣ. Тя има микрофони. Ако тѣ се укажатъ недостатъчни, наредено е да излъзе новопостроениятъ полски торпедоносецъ „Буря“, който притежава по-нови и чувствителни подслушвателни съоръжения, чрезъ които може да бжеде чутъ и най-малкия шумъ вътре въ подводника.

По цѣлото крайбрѣжие е вдигната тревога. Отвѣсжже се изпраща помощъ. Новопостроениятъ корабъ—база за подводници „Жюль Вернъ“ съ водоизмѣстване 6000 т. и грамадни повдигателни приспособления е сжшо на пѣтъ, следванъ отъ хидрографичния корабъ „Гастонъ Ривьеръ“.

Отъ Тулонъ, съ водосамолетъ е пристигналъ специаленъ водолазенъ апаратъ за голѣми дълбочини. Отъ Лондонъ е заповѣдано на италианскитѣ водолазни кораби „Артиглио“ и „Ностро“, които били занети съ изжаждане скжпоценоститѣ отъ потъналия презъ войната корабъ „Елетъ“ незабавно да се насочатъ къмъ злополучното мѣсто. Установява се, че подводника лежи на дълбочина 75 метра отъ повърхността. Обикновения водолазъ едва се спуща на 40 м., но отъ гърлото му, носа и ушитѣ тече крѣвъ. Спуска се сжщо единъ инженеръ, но го изваждатъ въ безсъзнание. Надвечеръ надъ прѣсния гробъ се събра цѣла ескадра отъ кораби.

Мнението на всички е, че въ потъналия подводникъ всички сж мъртви. Потъването е станало така бързо, че абсолютно невъзможно било да се взематъ каквито и да било мѣрки за предотвратяване на злополуката.

Вълнението е толкова силно, че телефонната бѣчвичка, единствена та слаба надежда за връзка между

подводника и останалия свѣтъ, ту потъва, ту изплава, готова всѣки мигъ да се скжса. Излизашитѣ мехури въздухъ сочатъ точното мѣсто на „Прометей“. Съ бѣчвички вече сж означени носътъ и кѣрмата му.

„Елетъ“ пуца въ действие подслушвателнитѣ съоръжения, обаче нищо не се чува. Безнадеждно, гробно мълчание...

Безшумно пристига подводникътъ „Данаида“ и бързо се потапя, но следъ единъ часъ изплава и съобщава, че и неговитѣ подслушвателни апарати не сж доловили никакъвъ звукъ.

Минаватъ още два дни и две нощи. Времето е мрачно. Вали дѣждъ, а вълнението и мѣглата отнасятъ и последнитѣ надежди.

„Артиглио“ е тука. Той подава дебел стоманени вжжета надъ „Прометей“. До него е подводникътъ „Данаида“, готовъ да се потопи, за да даде въздухъ на „Прометей“.

Скоро металическиятъ гигантъ се скрива подъ водада. Това е водолазътъ-италиянецъ. Следъ него се спуска втори водолазъ французинъ. Три часа тѣ оставатъ подъ водата въ борба съ теченията.

Следъ единъ часъ подводника е намѣренъ. Чува се по телефона:

„Обслугата не отговаря на почукванията. Подводника се намира въ хоризонтално положение. Носътъ е свободенъ, обаче кѣрмата е заобиколена съ скали високи 3—4 метра“.

Водата свободно се разхожда изъ вътрешността на подводника. Смъртъта е последвала вѣроятно моментално. Мехурчета вече не излизатъ, но отвреме навреме се показватъ петната отъ течното гориво. Измжчени водолазитѣ чукатъ по стенитѣ на подводника за да чуютъ отговоръ, какъвто не последва.

Всичко е свършено. Водолазитѣ излизатъ. Не трѣбватъ вече нито „Елетъ“, на който е вдигнатъ флагъ на дошлия отъ Парижъ началникъ на адмиралния щабъ, адмиралъ Дюранъ Виелъ; нито шлепове, сждоветѣ пълни съ кислородъ; трѣбитъ за подаване течна храна; нито „Жюль Вернъ“ съ неговитѣ работилници и италианскиятъ корабъ „Артиглио“ съ своитѣ повдигателни съоръжения и прочути водолази. Въ 8 часа на 12 юли всички френски кораби спущатъ знамената на половината въ знакъ на жалейка за загиналитѣ моряци.

Отъ руски: Р. Василевъ.

ИЗТРЪГНАТИ ОТЪ СМЪРТЬТА.

Нешастиитъ случаи съ корабитъ, пжтуващи по развълнуванитъ морета, поради бушуващата буря, гжститъ мъгли и други неблагоприятни атмосферни условия сж всъкога възможни.

Имайки това предвидъ, почти всички държави, опиращи на море, притежаватъ добре устроени спасителни станции по брѣга, снабдени съ необходимитъ съоржжения за даване бърза и сигурна помощ на бедствуващитъ кораби.

Хората, действащи съ спасителнитъ срѣдства на станциитъ сж смѣли, предприемчиви и много пжти сж действовали безстрашно и съ рискъ на своя собственъ животъ за изтръгване отъ смъртта обслугитъ на прегърпѣлитъ злополука кораби.

Така спасителната станция „Люме“ на островъ Рюгенъ е сполучила да спаси цѣлата обслуга на нѣмския корабъ „Пройсенъ“, заседналъ следствие голѣма снѣжна буря на пѣсчана плитковина.

Поради силното разбиване на вълнитъ около заседналия корабъ, всички спасителни лодки не сж могли да приближатъ на разстояние по-близо отъ 100 метра.

Голѣмото източно вълнение ежеминутно се усилвало и грамаднитъ водни маси съ яростъ врѣхлитали върху кораба, който неминуемо билъ застрашенъ въ кратко време да се разбие и потъне, заедно съ намиращитъ се на него 22 души моряци.

За спасението на последнитъ съ помоща на ракета било устроено вжжено съобщение съ брѣга, чрезъ което единъ по единъ, моряцитъ били пренесени надъ кипящия вълнобой и спасени на сушата.

НОВИТЪ ПОСТРОЙКИ НА КОРАБИ ВЪ АМЕРИКА.

Следъ 14 годишенъ застой въ постройката на линейни кораби, Съединенитъ Щати въ края на 1937 год. сж положили въ строежъ въ държавната корабостроителница — Бруклинъ, линейния корабъ „North Carolina“, главното въоръжение на който ще се състои отъ 406 мм. орждия.

Презъ 1937 год. въ строя сж влѣзли следнитъ новопостроени кораби: тежки кръстосвачи — 1; изстрѣбители съ водоизмѣстване по 1,850 тона — 2 броя; 1,500 тонни изстрѣбители 10 и подводници — 4.

Въ края на сжщата година сж извършили своитъ пробни плавания: Самолетоносача „Yorktown“, лекитъ кръстосвачи „Procklin“, „Philadelphia“; 13 изстрѣбителя и подводника „Romano“.

СТРОЕЖЪТЪ НА БОЙНИ КОРАБИ ВЪ АНГЛИЯ.

— Въ началото на 1938 г. въ английскитъ корабостроителници се намирали въ усилена постройка следнитъ бойни кораби:

Видове кораби	Брой	Водоизмѣстване въ тонове
Линейни кораби:		
„King Georg“	1	35,000
„Prince of Wales“	1	35,000
„Anson“	1	35,000
„Beatty“	1	35,000
„Jellicoe“	1	35,000
Самолетоносачи:		
„Ark Royal“	1	22,600
„Illustrious“	1	23,000
„Victorious“	1	23,000
„Formidable“	1	23,000
„Indomitable“	1	23,000
Кръстосвачи отъ вида на:		
„Belfast“	2	по 10,000
„Manchester“	3	по 9,000
„Fiji“	5	по 8,000
„Dido“	7	по 5,300
Изстрѣбители отъ типа на:		
„Afridi“	16	по 1,850
„Jervis“	24	по 1,650
Подводници отъ вида на:		
„Cachalot“	2	по 1,520
„Triton“	12	по 1,100
„Stelet“	1	670
„Undine“	3	по 540
Канонерки отъ вида на:		
„Bittern“	6	по 1,190
Миночистачи отъ вида на:		
„Hazard“	11	по 875
Стражни кораби отъ вида на:		
„Widgeon“	4	по 585

Линейнитъ кораби и самолетоносачитъ ще бждатъ завършени презъ лѣтото 1940 год., а по-голѣмата частъ отъ останалитъ презъ настоящата и 1939 година.

Общо въ постройка се намиратъ:

5 линейни кораба	175,000 тона
5 самолетоносача	114,600
17 кръстосвача	124,100
40 изстрѣбителя	69,200
18 подводника	18,530
21 малки кораба	19,105

106 кораба съ общо вод. 520,535 тона.

СПЕЦИАЛНИ КОРАБИ ЗА ПРЕВОЗЪ НА БАНАНИ.

Знайно е, че бананътъ е тропически плодъ съ твърде приятенъ вкусъ, подобно тая на лѣпеша. За да може обаче, тоя ползеенъ плодъ да достигне още въ прѣсно състояние до европейскитъ пазари, необходими сж бързи и специални кораби.

Най-много такива притежаватъ Франция и Италия, които въ последнитъ години продължаватъ усилената постройка на нови и усвършенствуванни „бананови“ кораби.

Така корабостроителницата Ансалдо въ Генуа е построила корабитъ „Рамбъ I“ и „Рамбъ II“, които сж завършили пробнитъ си плавания и развили голѣма скоростъ: „Рамбъ I“ най-голѣма 21 мили (39 клм.), а „Рамбъ II“ изминавайки разстоянието Триестъ—Могадиско, развили срѣдна скоростъ отъ 17.5 мили (32 клм.).

Въ 1930 год. Франция не притежаваше нито единъ специаленъ корабъ за превозъ на банани. Презъ 1932 год. общия тонажъ на „банановитъ“ кораби възлиза на 5,200 бр. р. т., а въ началото на настоящата година, французскитъ „банановъ“ флотъ се състои отъ 25 кораба съ водоизмѣстване 70,225 бр. р. т.

Общо за цѣлия свѣтъ, най-много „бананови“ кораби притежаватъ Съединенитъ Щати, следъ тѣхъ следватъ Англия и Норвегия, а Франция заема четвърто мѣсто.

КОРАБНОТО ДВИЖЕНИЕ ВЪ ПРИСТАНИЩАТА НА СЕВЕРНОТО МОРЕ.

Съгласно събранитъ данни отъ статистическата станция въ Хамбургъ движението на търговскитъ кораби въ пристанищата на Северното море презъ 1937 год. показва значително увеличение.

Общиятъ тонажъ на търговскитъ кораби посетили пристанищата Хамбургъ, Бременъ, Ротердамъ и Антверпенъ възлиза на 73, 7 милиона тона срещу 61, 2 презъ 1936 год.

Най-оживено е корабното съобщение на пристанището Ротердамъ, което възлиза на 25, 7 милиона тона срещу 23, 2 милиона презъ 1936 г.

Второто мѣсто запазва Антверпенъ, съ 19, 1 (16, 7) милиона тона.

Хамбургъ, който съ своитъ 14, 5 милиона тона презъ 1933 год. заемаше второ мѣсто, сега отбелязва корабно движение отъ 18, 6 (16, 2) милиона тона и запазва трето мѣсто.

Бременъ следва съ 6, 0 (5, 1) милиона тона.

Всички тия пристанища, въ сравнение 1929 год. сж увеличили значително корабнитъ посещения: Ротердамъ съ 10%, Антверпенъ съ 5.8%, а Бременъ дори съ 26.5%. Само Хамбургъ е намалилъ това корабно движение съ 11.8 %.

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТЪ

РАЗХОДКА ПО МОРЕ.

Тръгнахме по морето на разходка
Съ малка, хубава моторна лодка.

Морето бѣ шумно, лазурно, чисто,
Огрѣвано отъ слънцето ажисто.

По него пѣкнесте вълни се гонятъ
Стигатъ на брега и пѣсѣка ронятъ.

А чайкиятъ се спущатъ съ гракъ
Улавятъ рибка — и литватъ пакъ.

Но насъ не занимава ни все това,
На друга страна обръщаме глава,

И съ своя силенъ, младежки взоръ,
Разглеждаме обширний крѣгзоръ.

Поглеждаме къмъ лѣтния дворецъ,
Къмъ парка, где пѣй славея пѣвецъ.

И всичко туй душата ни пленява...
Но ето, почва вече да се стѣмнява.

Завиваме съ лодката обратно,
Прекарали разходката приятно,

Завърнахме се въ дома предоволни,
Че летѣхме слодката катъ птички волни.

Иванъ В. Добревъ ученикъ отъ I б класъ—Варна.

КРАТКИ СВЕДЕНИЯ ЗА СЪЗВЕЗДИЯТА НА НАШАТА НЕБЕСНА ПОЛУСФЕРА.

(Продължение отъ бр. 86)

„Тригълникъ“

Непосрѣдствено подъ „Андромеда“ се вижда съзвездieto „Тригълникъ“. То е тѣсно съзвездие въ видъ на тригълникъ и се нарича още Делта на Нилъ. Въ него β е отъ трета величина, а α отъ четвърта.

„Овенъ“.

Съзвездieto „Овенъ“ се смѣта за първото зодиакално съзвездие. „Овенъ“ включва въ себе си около 60 звезди. Отъ тѣхъ α е отъ втора величина, а останалитѣ сж по-слаби. Съзвездieto се узнава леко по тритѣ си звезди съ които се обозначава: α , β и ψ , които лежатъ редомъ и образуватъ една счупена линия (фиг. 1).

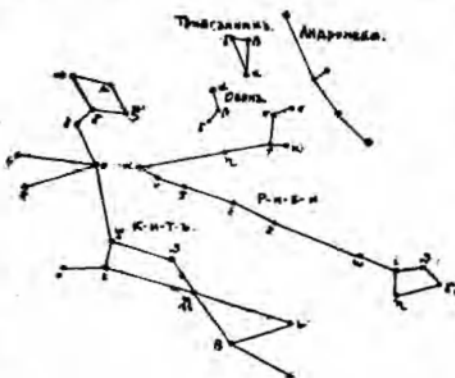
Съзвездieto „Овенъ“ е разположено подъ „Тригълника“. Въ него слънцето лежи презъ м. априлъ, а е видимо за насъ презъ цѣлата нощъ на месецитѣ, августъ до декември. Не се вижда никакъ презъ априлъ, а презъ останалитѣ месеци се вижда презъ частъ отъ нощта.

Съзвездieto „Овенъ“ — това е, споредъ грѣцката митология, овена на Фрикса. Синътъ на Тесалийскитъ управител Зола, Атамакъ, отъ богинята на облацитѣ, Нефела, ималъ деца: Фриксъ и Хела. Когато той се оженилъ за Иное, тя искала да се избави отъ децата и успѣла да уреди, Фриксъ да бѣде поднесенъ въ жертва на боговетѣ. Но неговата майка Нефела успѣла да спаси своя

синъ, като го отвлѣкла заедно съ Хела на златоруненъ овенъ. Хела паднала въ морето, което въ нейна паметъ било наречено Хелеспонтъ, но Фриксъ благополучно достигналъ брѣговетѣ на Аий и билъ дружелюбно приетъ отъ царя на Аий, който му далъ и дъщеря си.

„Рибѣ“.

„Рибитѣ“ сж дванадесетото зодиакално съзвездие. Намира се южно



фиг. 1

отъ „Андромеда“. Слънцето лежи въ съзвездieto „Рибѣ“ презъ месецъ мартъ. Само звездата α отъ „Рибитѣ“ е отъ трета величина; останалитѣ сж отъ четвърта и по-слаби величини. (фиг. 1).

Въображението рисува съзвездieto като две риби, съединени съ лента. Това сж Афродита и Ератъ, които били преследвани отъ Тифонъ.

Тѣ се хвърлили въ рѣка Ефратъ и се превърнали въ риби. Това съзвездие най-добре се наблюдава презъ септември и октомври.

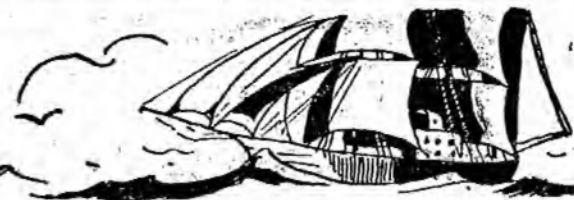
„Китъ“.

Подъ „Овена“ и „Рибитѣ“ се простира обширното съзвездие „Китъ“ (фиг. 1.), което представлява чудовище съ протегнати напредъ нозе и съ рибя опашка, изпратено отъ Посейдона въ царството на Цефей, за да погълне Андромеда.

Почти цѣлото съзвездие „Китъ“ лежи въ южното полушарие и само съ северната си частъ навлиза въ северното. Това съзвездие се наблюдава добре презъ октомври и ноември. „Китътъ“ не е богатъ съ свѣтли звезди. Той нѣма ни една звезда отъ първа величина. Най-свѣтлиятъ сж отъ втора величина, а останалитѣ — по-слаби. Отъ това съзвездие най-интересна е звездата, отбелѣзана съ буквата О. Тя представлява отъ себе си промеждутѣчна стадия между промѣнна и нова звезда. Има периодично измѣнение въ 331.3 дни, презъ което време постепенно достига съ своя блѣсъкъ до звезда отъ първа величина и следъ това постепенно бледнѣе, до изчезване за видимостъ отъ око. Телескопическото наблюдение установява, че при най-малкия си блѣсъкъ тя достига до 9 величина.

П. Недѣлчевъ.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



НЕПРИЯТНА СРЕЩА.

Топъл юлски ден. На четиристотин метра от брега, пред лътовикето Св. Константин се поклаща леко една водолазна лодка, за котвена здраво за дъното.

От три дена водолазит от флота търсят трупа на удавения се поради стихийна буря рибарь.

Въпреки горещия ден, водолазит настойчиво продължават започнатото дѣло. Напечени от силното слънце, голи до пояса, морците излагат почернелите си тела на палещите слънчеви лъчи. Командирът, добродушен, млад мичман, следи за правилния развѣс на работата и се вглежда към брега.

На носа на лодката едва се развѣва червено знаменце, означавашо, че лодката е водолазна и въ действие. Помпата равномѣрно трака, под натиска на четири мощни моряшки ръце. От водата съ шум изкачат въздушни мехурчета, означавайки мѣстото на водолаза, който се движи по дъното и търси удавника.

— „Питайте какъ е водолаза! отправа командирътъ заповѣдъ къмъ своя помощникъ, сръченъ и испитанъ водолазенъ подофицеръ.

Последваха петъ къси и стѣчени подръпвания на сигналното вѣже, обаче, отговоръ отъ морското дѣно не послѣдва. Сигналътъ се повтаря, но и сега не се получава отговоръ.

Лицата на всички се промѣнятъ. Чувство на тревога преминава по тяхъ.

Предчувствайки, че се случило нещастие, всички погледи се устремяватъ къмъ спокойната вода.

— „Изваждай водолаза по тревога!“ командва мичмана и веднага чевръстно се започва обиратето на вѣжетата.

Следъ малко надъ водната повърхност се показва медения шлемъ на водолаза и презъ прозорчето всички виждатъ клекналата му глава и приблѣднѣлото му лице. Бѣше припадналъ. Настѣпва раздвижване. Всѣки се старе по нѣкакъв начинъ да се притече на помощ на своя другарь. Постепенно намаляватъ притока на въздуха, а после отвѣрятъ прозорчето и започватъ събличането на водолаза.

Изведнѣжъ на половинъ метъръ отъ лодката, изъ морските дълбочини изкочи трупътъ на удавника. Очитъ му сж силно отворени и изкочили отъ орбитите. Устата изкривена и полустворена. Той като че ли искаше да надникне въ лодката, за да узнае какво се изѣршва въ нея.

Следъ смущението, което настѣпи за моментъ всрѣдъ моряците, трупътъ бѣше изваденъ и прибранъ въ лодката, а водолазътъ се свести и разказа следното:

— „Дълго време търсихъ по дъното, докато най-после на десетина крачки предъ мене, въ полумрака забелязахъ изправенъ човѣкъ, разкраченъ, съ вдигнати нагоре ръце и широко отворени очи. Той едва се докосваше до дъното и се клатеше напредъ и назадъ, размахвайки ръцетъ си, като че ли искаше да каже: „Ела де, ела!“

При тая неочаквана среща студѣнъ потъ изби по челото ми.

Въпреки това, азъ бавно се приближихъ, държейки въ ръцетъ си вѣжето, съ което щѣхъ да вържа удавника за да бѣде изтегленъ отъ лодката. Но въ момента, когато метнахъ края на вѣжето, този страшенъ и оѣзобразенъ трупъ се струполи върху ми и ме сграбчи въ леденитъ си объятия. Какво стана следъ това нищо не помня!“

Тогава мичманътъ, за да обясни на моряците тая случка добави:

— „Момчета, всѣки удавникъ отначало потѣва на дъното и остава тамъ, докато започне да се разлага. Отъ разлагането се образуватъ газове отъ които той олеква и къмъ 3—4 день отъ удавянето, излиза на повърхността.

Тука именно имаме единъ точно такъвъ случай. За тия три дена презъ които ние търсихме трупътъ, той се е разложилъ и тъкмо щѣлъ да изплава, когато нашиятъ водолазъ го намира. Отъ движение на водата, по подобие на водораслитъ и той се е движилъ напредъ и назадъ, закаченъ изглежда съ нозетъ си за нѣкой издаденъ камъкъ. Разбира се, че при най-малко допиране или бутване той ще падне, което и стана. Следъ това изглежда, че се е откачилъ отъ камъка и като много по-лекъ изкочи съ такава сила надъ водата. Ето ви всичко, което може да се каже за този толкова интересенъ случай“ — звѣрши мичмана и спокойно даде нѣкои заповѣди за откотяне на водолазната лодка.

А. Златаровъ.

С Ж Д Б О Н О С Н И Я Т Ъ М И Г Ъ.

Отъ нѣколко дни по обширнитъ поля на равна Добруджа се водятъ ожесточени сражения.

Съ небивалъ устремъ храбритъ български войски стопяватъ съпротивата на врага и го принуждаватъ къмъ паническо бѣгство.

Ромънската армия е разбита и се оттегля на нови позиции, устроени отъ дошлитъ на помощъ многобройни руски полкове.

Въ кратко време, презъ Дунава и по морето презъ Кюстенджа, въ Добруджа нахлуватъ многочислени

руски войски съ задачата да смачкатъ българскитъ полкове и завоюватъ земята, която тяхнитъ бащи, съ цената на своята кръвъ преди четиридесетъ години освободиха отъ турско робство.

И ето, предъ стихийния и победенъ устремъ на българскитъ юнаци се изправиха изведнѣжъ сгъстенитъ редици и братскитъ гърди на рускитъ войски.

Тогава, въ душата на нашия войникъ, който хранеше топли чувства на благодарностъ къмъ руския на-

родъ, настана за мигъ кратко смущение...

Обаче, непоколебимиятъ дългъ, граничащъ съ готовността за саможертва въ защита родната земя, бѣ много по силенъ отъ всѣкакви други чувства, и българскитъ синове като гранитна скала застанаха срещу стихийния пристѣпъ на новия, многочисленъ противникъ.

Завѣрза се люто сражение. Звѣнътъ на оржията и адския ехтежъ на оржията не стихваше по бойното поле.

Помощ на нашите тънки редици нямаше отъ где да пристигне, а врагътъ непрестанно получаваше значителни подкрепления, пренасяни по море отъ Одеса и Севастополъ до пристанището Кюстенджа съ керванни отъ кораби.

Последниятъ, за да се предпазятъ отъ наблюдението и атакитъ на нашите водосамолети, намиращи се въ летището на Варна, се движеха и приближаваха ромжския брѣгъ изключително презъ нощта...

**

Отрядътъ торпедоносци: „Храбри“, „Смѣли“, „Строги“ и „Дръзки“, който се намираще на котва предъ Балчикъ, получи заповѣдъ да се отпрати на смръчаване въ открито море съ задача, да търси и атакува голѣмиятъ керванъ превозни кораби, който, съгласно сведенията отъ разузнаването, пренасяше частитъ на натоварената въ Севастополъ 173 Кубанска дивизия.

Съ войскитъ отъ последната, вражеското главнокомандуване възнамѣряваше да получи значително надмощие на силитъ въ Добруджа, и въ кратко време, съ решителни удари да сломи желѣзната съпротива на нашитъ храбри полкове и спечели победата...

Това обстоятелство наистина имаше сѣдбоносно значение. Ето защо, за да се поправи на тоя превозъ на войски по море, нашето командване възложи на отряда торпедоносци изпълнението на придружената съ толкова опасности задача.

Керванътъ се придружаваше и бѣше вѣроятно подъ охраната на неприятелски изстрѣбители и кръстосвачи, които безспорно бѣха много по-голѣми и по-мощни въ сравнение съ малкитъ наши корабчета.

Но победниятъ духъ на смѣлитъ моряци бѣ непоколебимъ.

На смръчаване всички торпедоносци бѣха попълнили запаситъ си и въ готовностъ да отплуватъ далечъ къмъ североизтокъ да търсятъ срещата съ врага.

Заедно съ черния димъ отъ торпедоносцитъ, на залива се спустина тъмната завеса на нощта.

Единъ по единъ корабитъ се откотвятъ предпазливо и въ строй върволица насочватъ къмъ носъ Калиакра.

Следъ полунощъ отрядътъ достига района източно отъ Кюстенджа точно на вѣроятния пътъ на неприятелския керванъ отъ Севастополъ за ромжското пристанище.

На изтокъ сребристиятъ ликъ на луната се издигаше високо на обсъпаното съ звезди небе и освѣляваше набраздената отъ лекото вълнение водна повърхностъ.

Видимостта бѣ добра и благоприятна за наблюдение.

Прѣснати въ една линия на разстояние достатъчно да се виждатъ единъ другъ, торпедоносцитъ се движеха на изтокъ и следяха зорко за кервана, но отъ последния не се забелязваше нищо.

Скоро отъ североизтокъ задуха вѣтъръ, който надигна вълнение и разпѣни гребенитъ на талазитъ. Подъ звукътъ на шумящата вода и воятъ на вѣтра, торпедоносцитъ затанцуваха значително.

Многобройни облаци, следващи единъ следъ другъ затуляваха, свѣтлия ликъ на луната, а ниско надъ водата плъзнаха бѣли гъсти мъгли.

Отрядътъ достигна крайната точка на предварително начертания пътъ за следване. Огъ лѣвия торпедоносецъ, на който се намираще началникътъ на отряда, проблѣсна краткъ свѣлиненъ сигналъ. Като едно цѣло линията торпедоносци направи завой на лѣво и се насочи съ лжкатушни курсове направо къмъ Кюстенджа.

Подгонвани отъ силния вѣтъръ разкъсани мъгливи облаци лазеха ниско надъ разпѣнената вода и закриваха отъ време на време торпедоносцитъ, които се изгубваха за кратко отъ видимостъ.

Преди разсъмване се подаде сигналъ, който опредѣляше часттъ, когато торпедоносцитъ следваше да прекратятъ търсенето и съ курсъ къмъ носъ Калиакра, въ строй върволица се насочатъ обратно за своята база къмъ Балчикъ.

Денътъ не биваше да свари малкитъ торпедоносци въ неприятелски води, гдето кръстосването на вражескитъ бойни кораби бѣ оживено и опасно.

Всички торпедоносци отново потънаха въ облаци мъгла.

Най-дѣсно въ редицата се движеше „Дръзки“. Десетина минути преди промѣната на курса и поемане пътя къмъ своитъ води, северно отъ торпедоносеца просвѣтна и изъ оредѣлитъ мъгливи пари, посрѣдъ сутринната дрезгавина се откри най-подиръ керванътъ, който се състоеше отъ множество голѣми търговски кораби, следващи единъ задъ другъ и охранявани отъ неприятелски изстрѣбители. Два отъ тѣхъ се намираща далечъ напредъ: едина начело на колоната, а другиятъ отъ лѣвата ѝ страна.

Задъ кервана се движеше другъ изстрѣбитель, отъ който вѣроятно забелязаха „Дръзки“ и подадоха опознателенъ сигналъ: два дълги и единъ кжсъ проблѣсъщи, подадени съ прожектора.

Цѣлата тая картина се представи предъ орловия погледъ на командира на „Дръзки“ само въ нѣколко мига.

Ако неприятелския изстрѣбитель не получи вѣрния отговоръ на свое-

то запитване, то загиването на малкия торпедоносецъ бѣше неминуемо: той щѣше да бѣде сразенъ отъ превъзхождащиятъ го противникъ въ твърде кратко време. Какво де се прави? На море събитията сж бързотечни и изискватъ свѣткавична преценка на обстановката, правилни решения и бързи действия.

Въ тоя сѣдбоносенъ мигъ въ мисълта на храбрия командиръ проблѣсна една спасителна идея. Безъ пѣлкава, забава той заповѣда да стправятъ сжщия полученъ сигналъ къмъ неприятелския изстрѣбитель, движещъ се далечъ, въ челото на кервана.

Огъ носа на „Дръзки“ бѣха насочени напредъ два дълги и единъ кжсъ проблѣсъщи, на които бѣ отговорено съ три кжси такива.

Сжщитъ мигновено се предадоха на следващия задъ кервана изстрѣбитель.

Нѣколко мига „Дръзки“ се движеше на паралеленъ курсъ съ кервана, следъ това отъ торпедната трѣба излитна, плѣсна въ водата и като стрела се насочи къмъ най-голѣмия превозенъ корабъ изстреляното торпедо.

Заедно съ наново сгъстяващата се мъгла, оживената артилерийска стрелба отъ вражескитъ изстрѣбители, открили измамата, надъ волната ширъ се разнесе и адския взривъ на торпедото и се издигна високъ огненъ стълбъ. Препълнения съ войски голѣмъ превозенъ корабъ не сжществуваше вече. Останалитъ промѣниха посоката на движение, а изстрѣбителитъ и единъ кръстосвачъ съ пълна скоростъ се насочиха къмъ мѣстото на „Дръзки“!...

Но... гжста и непрогледна мъгла покри всичко наоколо...

**

Следъ блѣскавото изпълнение на възложената му тежка задача, въпрѣки гжстата мъгла, отрядътъ благополучно се завърна въ Балчикъ.

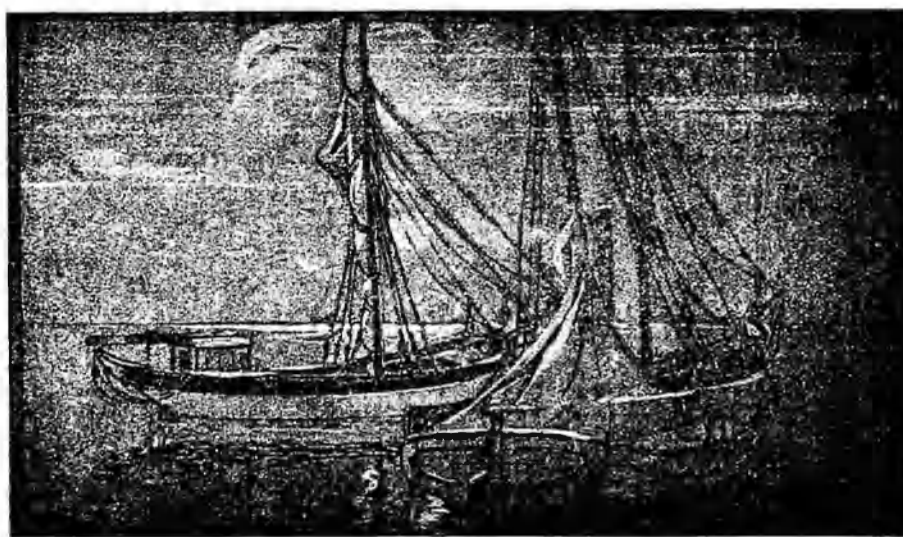
Въ послѣствие отъ нашето разузнаване се установи, че поради смѣлата атака на „Дръзки“, загинали около полкъ и половина руски войски, а останалитъ превозни кораби, за да се предпазятъ отъ следващитъ предполагаеми наши торпедни атаки, разстроили редътъ на кервана и промѣняйки посоката на движение къмъ северъ се изгубили въ мъглата.

Когато късно презъ дена мъглата се вдигнала, корабитъ отстояли далечъ североизточно отъ Кюстенджа и стоварването на войскитъ било вече не нужно, тъй като, поради закъснение на очакваното подкрепление, неприятелътъ не можалъ да устои на атакитъ на нашитъ храбри полкове и бързо отстъпилъ къмъ делтата на Дунава.



Моряци.

Рисунокъ отъ Ал. Мутафовъ



Затишие.

Картина отъ Ал. Мутафовъ.