

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

НАРОДИТЕ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕЖДЕ

406. Варна — Градската библиотека.

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

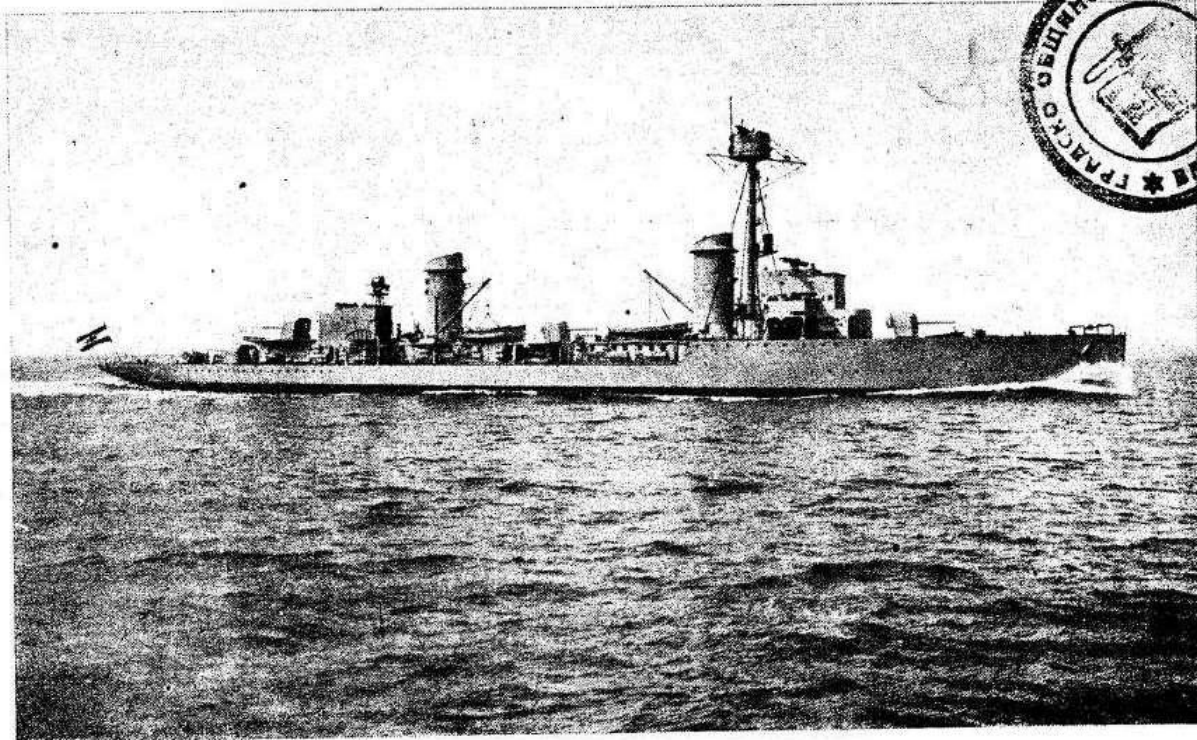
ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРЕКА ПРОСВЪТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година II.

Варна, 15. мартъ 1936 год.

Брой 37.

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



Германския артилерийски учебенъ кръстосвачъ „Бремзе“

МОРЕТО И ДУНАВА СЪ
НЕИЗЧЕРПАЕМИ БОГАТСТВА



ДЪРЖАВА БЕЗЪ МОРЕ,
КЪЩА БЕЗЪ ПРОЗОРЕЦЪ.

Постъпили статии

200. Подводници съ малък тонаж.
205. Торпедно въоръжение на подводниците.
214. Бързоходните катери въ военните флоти.
220. Използване торпедните кораби при блокадата.
226. Флотите на Япония и Съединените Щати.
230. Българската яхта.
231. Действията на руските торпедоносци през Свѣтовната война въ Черно море.
233. Необходимо ли е психологическото изследване за моряците?
235. Торпедното въоръжение на подводниците.
236. Обща характеристика на бръговата отбрана.
238. Потопяването на „Дубровник“.
239. Възпитанието на морски навиганти въ чуждестранните флоти.
240. Подвигът на „У 21“.
241. Посещение на кръстосвача „Лайпциг“.
243. Ще отстранят ли самолета кораба от морето.
244. Инфра-червеният лъч въ услуга на корабоплаването.
245. Радиогониометрия.
246. Подготовка на бръговите батареи за стрелба.
247. Артилерията на „Дюнкерк“.
248. Развитие на корабостроителната техника.
249. Видове рѣчни бази и тяхния изборъ.
250. Засилване италианската морска авиация.
251. Италианското мнение за стойността на Сръдиземноморските италиански и британски флоти.
252. Една маневра на бързоходните италиански торпедни катери въ Сръдиземно море.
253. Най-модерния корабъ-болница.
254. Състоянието на Свѣтовния търговски флотъ.
255. Сведения за чуждите флоти.
256. Моряци.
257. Дѣлото на съюза „Морски техник“.
258. Силата на морската стихия.
259. На моряците отъ „У Б 45“.
260. Въ походъ.

УДОБРЕНИ.

205, 214, 226, 231, 238, 240, 241, 244, 248, 250, 252, 253, 254, 255.

НЕУДОБРЕНИ.

200, 235, 257, 258, 259, 260.

НА ПРЕЦЕНКА.

220, 230, 233, 236, 239, 343, 245, 246, 247, 249, 251, 256.

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

Кратки бележки за старите български моряци. Колкото и оскъдни сведения да ни дава историята за морските походи и дѣла на старите българи, все пакъ съществуватъ данни, какво Черно и Бѣло моретата и Дунава сж били познавани и кръстосвани отъ смѣли и предприемчиви българи.

Така още презъ 718 год. при царуването на царъ Тервела, който е обичалъ да се мѣси въ дѣлата на византийците въ Цариградъ, е било подготвено едно морско предприятие за унищожаване византийската търговия и за завладяване на Цариградъ. Българския флотъ състоящъ се отъ множество едноръвни лодки, потегля отъ Солунъ, минава презъ Дарданелите и достига чакъ до Хераклия близо до Цариградъ.

Следъ първия походъ на Крума къмъ Цариградъ въ 812 г., който се свършилъ безъ вземането на византийската столица, Крумъ решава да приготи флотъ, за която целъ е създаде корабостроителница въ Анхило, но внезапната му смъртъ попрѣчила да изпълни плана си, а следъ него никой не се заловилъ да продължи почнатото дѣло.

Сжщото става и съ Симеона. Първата си война съ Византия 892 г. той води следствие пренасянето на пазаря на българските стоки отъ Цариградъ въ Солунъ, който е билъ по трудно достъпенъ за крайдунавската и черноморска България, която навѣрно е имала правъ воденъ пътъ за Цариградъ—всемирното тогава тържище. Следъ първия си походъ за Цариградъ (913 г.) Симеонъ разбира, че той градъ не може да се превземе безъ морско обграждане (блокада) и затова, подготвяйки новия походъ, той се помъчилъ да влезе въ съюзъ съ Фатума, арабски халивъ на северна Африка. Условието на съюза били такива: арабския флотъ да дойде предъ Цариградъ и го обгради (блокира) отъ къмъ морето, а Симеонъ да го обгради съ голѣма сила отъ къмъ сушата и като го взематъ, да дѣлятъ плячката наравно. Цариградъ да остане за България, а областта Морей — на Халифа. Съюза билъ приетъ на драго сърдце, но по морето станало нещастие, морски разбойници хванали кораба на пратениците и го откарали въ Цариградъ, гдето разбира се, гърците развалили работата.

(Слѣдва)

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

ПОЩА

ЕДНА БЛАГОДАРНОСТЪ.

Приятно ни е да съобщимъ, че известния варненски фабрикантъ и общественъ деецъ АСЕНЪ НИКОЛОВЪ, е подарилъ на двуседмичника „Морски прегледъ“ сумата 5,000 лева.

Изказвайки по тоя случай своята особена и явна благодарностъ, редакционния комитетъ съ радостъ констатира, че морската идея всѣкидневно печели нови последователи, и се надѣва, че тоя благороденъ и достоенъ за подражание жестъ на АСЕНЪ НИКОЛОВА, ще бжде последванъ и отъ други радатели за преуспѣване на военно-морската идея.

Отъ редакционния комитетъ на „Морски прегледъ“.

Редакцията благодари за следните постъпили дарения:

1. Асенъ Николовъ, фабрикантъ отъ гр. Варна, сумата . . . 5,000 лева.
2. Петко Д. Тарлевъ отъ гр. Казанлъкъ, сумата 20 лева.
3. Маринъ Бабаджановъ отъ гр. Търговище, сумата 15 лева.
4. Христо Радевъ отъ гр. Търговище, сумата 15 лева.
5. Злати Стефановъ отъ гр. Търговище, сумата 15 лева.
6. Славейко Модевъ отъ гр. София, сумата 15 лева.
7. Пенчо Дочевъ отъ гр. София, сумата 15 лева.
8. Йорданъ Д. Петковъ отъ с. Борилъ Орѣховска околия сум. 10 лева.
9. Генчо Шишковъ отъ гр. Казанлъкъ, сумата 10 лева.
10. Андонъ Алмаджиевъ отъ гр. Казанлъкъ, сумата 10 лева.
11. Василь Х. Василевъ отъ гр. Търговище, сумата 10 лева.

(Слѣдва)

— Въ отговоръ на постъпилите запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявилите желание да се абониратъ, че вестника се изпраща *даромъ*, по възможностъ на всички, които желаятъ да го получаватъ, *безъ вноса за абонаментъ*; редакцията приема само дарения, които се отбелязватъ въ отдѣла Поща.

— Въ отговоръ на запитванията, съобщаваме, волните пожертвувания за вестника да се изпращатъ до началника на отдѣлението за Морската и рѣчна полицейска служба — Варна.

— Умоляватъ се абонатите, при промѣна на адресите имъ, да известяватъ своевременно редакцията ни.



ОСВОБОЖДЕНИЕТО

Всѣка година на 3 мартъ българския народъ празнува денѣтъ на освобождението. Тая година, обаче, тоя свѣтъль денъ се отпразднува, както въ столицата, така и въ провинцията съ особено въодушевление и ненадмината тържественостъ.

На малцината останали живи ветерани отъ освобождението, храбритѣ и славни опълченци, гражданството отдаде заслужена почитъ и адмирация, като имъ устрои сърдечна и не-принудена овация.

Въ тоя денъ, бодро и стегнато, подѣ такта на звучни бойни маршове, офицеритѣ, войсковитѣ части и учащата се младежъ дефилираха предѣ достойнитѣ поборници отъ Шипка.

Въ тоя паметенъ денъ, младото поколение смилено преклони глава предѣ скжпата паметъ на достойно загиналитѣ за свободата на Родината опълченци.

Въодушевена отъ

храбритѣ дѣла на труженцитѣ за свободата на българската земя, учащата се младежъ обсипа съ живи и благоуханни цвѣтя останалитѣ живи ветерани и съ нескончаемо, гръмогласно „ура“ за величавата епопея на Шипка, подчерта своята готовностъ за следване неотклонно начертания съ кръвѣта на дедитѣ пжтъ къмъ напредѣкъ и прослава на българското племе.

На 3 мартъ н. г. българското войнство празнува освобождението отъ временното си политическо увлечение и завръщането си къмъ славнитѣ традиции на храбрата и победоносна българска войска.

Историческия актъ извършенъ отъ достойния водачъ на българското войнство, военния министъръ г. генералъ Луковъ, който разтури военния съюзъ, отново върна вѣрата на народа въ силата и свешеното назначение

на войската като единичка носителка на националнитѣ идеали и изпълнителка на народнитѣ въжделения.

Въ тоя денъ възтържествува войнишката доблестъ и българския офицеръ отново издигна високо знамето на другарство и сплотеностъ около Държавния Глава и свешинния идеалъ на народа за настойчива, всеотдайна и преданна служба за славата и величието на скжпата и изтерзана наша Татковина.

Време е българския народъ да се освободи отъ съ нищо неоправданата инертностъ по отношение на сухопжтната, въздушна и морска отбрана на страната и заработи съ всички сили и срѣдства за материалното засилване българската войска, въздушния и морски флоти, като ги улесни въ тежката и отговорна задача за запазване границитѣ на целокупната българска земя.

МОРСКА МИСЪЛ

Маскировка на море.

Въ редицата условия, създаващи преимущество въ борбата съ противника, едно от първите мѣста заематъ различните сръдства за пълното или частично лишаване врага отъ възможностъ за наблюдение и ориентиране относно действителното състояние и съставъ на нашите сили, а така сѣщо и отвлечане вниманието му въ лъжливо направление.

Маскировката, така широка прилагана въ военното и военно морско искусство е позната още въ древните времена. Въ описанията за Саламинското сражение се споменава за използване маскировката отъ персите, които обвили греблата на своите кораби съ мека възлнена материя, и подъ прикритието на пощата безшумно се приближили къмъ гръцкия флотъ.

До XX вѣкъ въ приложението на маскировката е липсвала каква да е разработена система. Всичко е било въ зависимостъ отъ находчивостта на изпълнителя на дадена военна хитростъ.

Бързото развитие на техниката въ втората половина на XIX столѣтието е повишило значението на маскировката, тъй като рѣзкото увеличение силата на огъня, появяването на по-свършенни боеви и технически сръдства, усъвършенстване тактическите правила и методи за управление на войските и накрай, разширяващата се възможностъ за наблюдение, сѣ изисквали нови форми на борбата и създаване условия, които биха давали възможностъ да се получи, при всички други равни данни, преимущество надъ противника.

Подъ влиянието на тия причини въ края на XIX столѣтието сѣ появили нови начини за защита на живата сила и боевите сръдства отъ огъня на противника, състоящи се въ по-обмислено приспособяване къмъ мѣстността, използване условията на осветление презъ деня и пр. Маскировката макаръ и още тѣрде бавно развиваща се, започва да се прилага системно, като сръдство за водене на боя. Около това време въ флотите се появява боядисването въ защитенъ цвѣтъ.

Въ началото на XX вѣкъ, едновременно съ нарастване на огневата мощъ на оръдията въ значителна степенъ се увеличава и далечината на наблюдението, което,

съ появяване на самолетите и подводниците е проникнало въ недостъпниятъ по-рано тилъ.

Мощните сръдства за нападение и наблюдение, които въздушните сили и подводниците притежаватъ, изискватъ разрешение на въпроса за ефикасна борба съ тяхъ и защитата отъ тяхните действия.

Значителна частъ отъ задачата може да се поеме отъ маскировката. Опити въ първите месеци на Мировата война напълно е оценили значението на маскировката, като боево сръдство, най-главно за въздействие възможността на противника да наблюдава разположението и състава на силите.

Борбата съ наблюдението на противника се постига съ:

1). Унищожаване различните му сръдства за наблюдение.

2). Скриване, замаскиране (напълно или частично) действителното разположение и състояние на нашите сили.

3). Създаване и излагане на противниковото наблюдение лъжливото състояние и видъ на бойните сръдства.

Да се разчита на пълното унищожаване противниковите сръдства за наблюдение е почти невъзможно, поради обширността и многочислеността имъ. Следователно, най-приложими оставатъ двете последующи условия, т. е. скриване действителното и създаване на лъжливото състояние на собствените сили.

Маскировката трѣбва да отговаря на редица тактически изисквания. Така, необходимо е щото тя да съответствува на задачата и обстановката, което се достига съ избирането на такива начини и сръдства които биха могли, при дадени определени условия, най-много да попрѣчатъ на противниковото наблюдение, да затруднятъ неговото маневриране или действие на оръжието, като съдействатъ сѣщевременно за успѣшното използване на своите сръдства. Това ясно проличава въ знаменития морски бой при Скагеракъ.

Димната завеса, поставена отъ германските торпедоносци за отклонение флота на адмиралъ Шееръ отъ боя, напълно отговаряла въ дадения случай на задачата и на сложилата се обстановка, тъй като тя прикрила поврѣта и отдалечението на германския флотъ ка-

то попрѣчила на английското наблюдение да забележи отхода на германската колона отъ полесражението. Ако въ този моментъ естествените условия биха били по-други, а именно, ако вмѣсто умѣренъ би духалъ силенъ вѣтръ, то тази маскировка не би съответствувала на обстановката, тъй като димната завеса бързо би се разнесла.

Изискването на разнообразие въ маскировката изключва шаблонното маскиране, за да не се даде възможностъ на противника да узнае сѣщността и назначението на маскировачното действие и да разгадае тактическия замисълъ на маскирането.

На всички е известно сполучливото маскиране на нѣмския кръстосвачъ „Емденъ“ при неговото нападение презъ октомври 1915 г. на пристанището Пенангъ. Фалшивата четвърта трѣба и боядисването му по цвѣта на английските кръстосвачи, въ този случай заблудили французкото и руско наблюдения. Повтарянето отъ „Емденъ“ този начинъ на маскиране и на 9 ноември 1915 год. вече не произвело никакъвъ ефектъ, тъй като наблюдателятъ при радиостанцията на Кокосовите острови веднага забелязали измамата, станала шаблонна и успѣли да предадатъ по радиото „Въ пристанището влиза подозрителенъ корабъ“.

Изискванията за естествена маскировка се заключаватъ въ използване такива начини и сръдства, които биха създали реално впечатление, което да не се различава съ обстановката за дадения моментъ.

„Емденъ“ при набѣга на Кокосовия островъ е поставилъ четвъртата си трѣба малко на криво, отъ което и безъ това станалото шаблонно маскиране било разгадано по-бързо.

Активността на маскирането има за целъ да даде на противника лъжлива представа и по тоя начинъ да насочи неговото решение въ желателното за маскиращия се направление. Като примѣръ за активностъ въ маскировката може да се приведе интересния случай, за който споменава Гибсанъ и Прендергастъ въ своята книга „Германската подводна война 1914—1918 г.“

Въ 1917 г. систематическата работа на германския подводни загрозители по поставяне и подновяване на минните загради въ района

югозападно от Ирландия, е принудила англичаните да прибягнат към маскировъчна маневра. От Уотерфорд били изпратени въ подозрителния район миночистачи, на които е било заповядано да извършат лъжливо миночистене и да взривят няколко мини. Нямците, очевидно, получили информация за миночистенето въ този район и мислейки, че поставените мини сж почистени, изпратили за лово поставяне на мини подводника „У С 44“, който въ време на поставяне минната заграда се взривалъ на поставените по рано германски мини. Другъ примѣръ за активна маскировка може да служатъ действията на корабите примки, поставяне на лъжливи минни заграждения и пр.

Въ зависимостъ отъ продължителността на задържането различаваме кратковременна или както обикновено я наричатъ, тактическа и дълговременна маскировка.

Първия видъ маскировка се извършва, използвайки условията на мѣстността, годишното време и това презъ денонощието, освѣтлението, поставяне на димни завеси, заглушаване звуковете, прекратяване радиовръзката и пр.

Дълговременната маскировка има

за целъ пълно или частично скриване даденъ районъ или обектъ и се изпълнява чрезъ съответно боядисване, декоративно измѣнаване на формите, построяване на лъжливи обекти и пр.

Въ зависимостъ отъ прилаганите начини и срѣдства, маскировката се раздѣля на:

1). Естествена маскировка, за изпълнението на която не сж необходими технически срѣдства и

2). Техническа или изкуствена маскировка, изискваща за осъществяването си специални технически срѣдства.

Естествената маскировка се състои отъ лъжливи маневрирования, разпространение на лъжливи сведения, а така сжщо и въ използване времето отъ денонощието, състоянието на времето, условията на мѣстността и освѣтлението.

Техническата включва:—защитно боядисване, декоративната, звуковата и димната маскировки.

Въ зависимостъ отъ принципа за отстраняване или измѣняване демаскиращите признаци, маскировката може да се раздѣли на три групи:

1). Маскировка, при която скриването (пълно или частично) на демаскиращите признаци на даденъ

обектъ се достига чрезъ създаване условия, отстраняващи или намаляващи възможността за наблюдение отъ противника. Например, димната завеса, закриваща какъвъ да е предметъ, отстранява възможностъ за зрително и оптическо наблюдение; прекратяване на радиовръзките отстранява съвсемъ демаскиращите признаци за радиотехническо наблюдение.

2). Маскировка, при която пълно или частично скриване на демаскиращите се признаци се достига чрезъ използване естествения или създаване изкуственъ фонъ, намаляващъ тия признаци.

Втората група маскировка се основава на принципа, при който се използва защитния цвятъ, създава се звуковъ фонъ, приспособява се къмъ мѣстността и пр.

3). Маскировка предизвикваща лъжливо впечатление, вследствие създадени изкуствени демаскиращи признаци.

За примѣръ може да служатъ наподобяващите кораби, каквито е имало презъ последната война въ английския флотъ, постройката на лъжливи Парижъ, всички видове лъжливи маневрирования и пр.

П. Недѣлчевъ.

Третиране на военните кораби.

Всѣки корабъ, който съставлява частъ отъ военния флотъ на една самостоятелна държава, има за командиръ морски офицеръ и се обслужва отъ военна служба съ съответна организация, почиваща на военно-морските уставы и закони, се нарича воененъ. Той, кждето и да се намира се ползва съ неприкосновеностъ и се третира като откъсната и плаваща частъ отъ територията на своята държава.

За единъ воененъ корабъ не е необходимо да е съ боева конструкция; той може да има обикновена направа, важно е обаче, да се числи по списъците на военния флотъ и да има спазени посочените погоре условия. Сжщата юрисдикция се прилага и за лодките, които кораба изпраща къмъ брѣга.

Външните белези, съ които се отличаватъ военните кораби освенъ по общия си видъ, сж вимпела и кърмовото знаме.

Последното може да бжде различно отъ народното, но е едно и сжщо за всичките военни кораби отъ една държава.

Вимпела е особена, различна за всѣка държава косица—знаме въ видъ на дълга лента, която се издига и развѣва на стожерния върхъ. Тя означава, че кораба е подъ командата на морски офицеръ.

Вимпелъ могатъ да носятъ и търговските кораби, ако сж подъ ко-

мандата на запасни морски офицери, но се задължаватъ да носятъ инициалите на дружеството или притежателя.

Между положението и третирането на военните и търговски кораби има много допирни точки, тъй като и двата вида кораби сж носители на властта, чийто знаме носятъ, бидейки и частици отъ територията на държавата къмъ която принадлежатъ.

Както военните, така и търговските кораби, намиращи се въ открито море сж свободни и се ползватъ съ екстериториялностъ за всички власти, изключая само когато сж носители на престъпление, което има зародиша си въ вътрешните или териториални води на нѣкоя държава и бждатъ преследвани въ течение на това нарушение. Това може да трае до като сжщиятъ корабъ влѣзе въ териториалните води на друга държава.—

Щомъ като единъ корабъ влѣзе въ териториалните или вътрешни води на нѣкоя държава, неговото положение и третиране се промѣня. Въ такъвъ случай, търговскиятъ корабъ става напълно зависимъ отъ мѣстната властъ, като се съобразява неотклонно съ законите и нарежданията. Третирането на военните кораби въ чужди води и пристанища се извършва съгласно специално изработените и обявени

отъ всѣка държава инструкции и правилници.

Всичко изложено до тукъ се отнася за положението въ мирно време. Когато избухне войната на море между две отделни държави или групировки, третирането на всички въпроси, свързани съ търговските и военни кораби на воюващите държави, се коренно измѣня. Много международно уговорени права, съглашения и правила тогава биватъ потжпквани, както отъ една, така и отъ другата страна.

Войните на море, съ своята сложностъ и грандиозностъ, съ своя, често пжти необхватенъ театъръ на военните действия, може да ни изпрѣчи предъ случаи и обстановки, които ще се решаватъ така, както случая наложи и както командующиятъ схване за най-подходящо за неговите интереси.

Въ морската война, често пжти международно уговорени норми и права сж оставали мъртва буква предъ изискванията на интересите на воюващите, въ защита на които, силниятъ на море противникъ, предъ нищо не ще се спре. Това сж въпроси, които силно отличаватъ морската отъ сухоземната война и които всѣка държава граничаща съ море, трѣбва предварително да обмисли и има въ предвидъ.

Т. Цицелковъ.



ВЕНЦ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ТРАФАЛГАРЪ.

Презъ месецъ октомври м. г. се навършиха 130 години отъ Трафалгарското сражение, събитие, което отъ година на година се празнува все по-тържествено и по-блестящо въ британския флотъ и цѣла Англия. Това знаменито морско сражение положи началото на вѣковното английско владичество на море.

Въ течение на 5 вѣка, отъ началото на XII столѣтие, Англия и Франция водели нескончаеми войни, прекъсвани за кратко време. Отъ този моментъ, когато тия две държави се впуснаха по пътя на колониялната политика и морската търговия станала важенъ факторъ за економическия животъ, центъра и тежестта на борбитѣ се пренесълъ на море. Франция и Англия притежавали най-силнитѣ въ свѣта морски флоти. Въ XVIII вѣкъ борбата достигнала своето най-големо напрежение, като Наполеонъ, въ абукирското сражение загубилъ ескадрата си и билъ принуденъ въ 1802 г. да сключи съ Англия Амьенския миръ.

„Миръ — за възстановяване на флота; миръ — за боево снабдяване базитѣ; миръ — за подготовка главната арена на борбата — моретата“... Наполеонъ замислилъ грандиозенъ планъ, съ осъществяването на който да нанесе смъртоносенъ ударъ въ самото сърдце на Англия; планъ, дълго обмислянъ и довършенъ само на предания свой адмиралъ Латушъ Тревиль, командващъ тулонската ескадра. Тревиль одобрилъ плана. Наполеонъ посветилъ и нѣкои отъ най-доверенитѣ си маршали.

Военния съветъ дошелъ до заключение, че плана е осъществимъ, но трѣбва щателна маскировка, т. е. сложна политико-стратегическа подготовка. Необходимо било да се заблуди Англия и нейнитѣ привърженици, като се отвлече вниманието имъ, въ друга насока и се предизвика разхвърляне силитѣ, следъ което да се нанесе мълниеносенъ ударъ. Успѣха рисуваха широки перспективи: завземането на Египетъ, Индия, всички британски колонии, пазари, океански пѣтища, и осигуряване пълното морско владичество на морска Франция.

Презъ май 1803 г. въ изпълнение предначертаната политико-стратегическа подготовка, била дадена заповѣдъ за заемане ХанOVERъ, а генералъ Сень-Сиръ да се предвижи въ Южна Италия, вземе Отранто и

отъ тамъ да заплашва Египетъ. Играта започнала. Въ Франция, Холандия и Испания трѣскаво се строели нѣкакви тайнствени сѣдове, а въ севернитѣ центрове на империята се съсредоточавали войсковитѣ части, чиито назначение се пазело въ тайна. Всички тѣзи приготовления, прегрупировки и усиления предвижвания на северъ и на югъ носели само противоречивъ характеръ, дори и англичанитѣ, при всичкото си свое умение да проникватъ въ замислитѣ на свои противникъ, този пътъ не могли да разбератъ нищо. Крайно разтревожено лондонското адмиралтейство разпоредило, като предпазителна мѣрка, блокиране французския брѣгъ, при особена бдителностъ на средиземноморската ескадра, командвана отъ адмиралъ Нелсонъ наблюдаващъ за Тулонъ.

Наполеонъ разчиталъ на мълниеносния ударъ отъ неочаквано стоварената на английския брѣгъ 130 х. французска армия, която предвождала и командвана отъ него, ще застави Лондонъ да капитулира и ще превърне своята вѣковна съперница Англия въ зависима и второстепенна държава. Предвидени били два начина за осъществяване този грандиозенъ планъ. Единия се заключавалъ въ използване безвѣтрието и противното течение, когато британската ескадра охраняваща канала, не ще бѣде въ състояние да използва платната си (вѣтрилата) за да попрѣчи прехвърлянето на десантната армия натоварена на 3,000 гребни кораба. Другия се заключавалъ въ проривъ на английската блокада, водене бой и съсредоточението на флота въ мѣстото на десанта преди събиране разхвърлянитѣ по различнитѣ морета неприятелски ескадри. И двата начина на действие имали своитѣ отрицателни страни; Първия зависелъ изключително отъ състоянието на времето. Сложността на втория изисквала внезапното съсредоточение на флота въ Ламаншъ, за което било необходимо блокиранитѣ въ Тулонъ, Кадиксъ, Рошфоръ и Брестъ французски ескадри да направятъ проривъ и следъ групирането си да разбиятъ и отхаърлятъ охраняващата канала силна ескадра на адмиралъ Корнваллисъ, като откриятъ и осигурятъ свободенъ пътъ за десанта. Наполеонъ избралъ именно втория способъ. Задачата се възложила за изпълнение отъ ту-

лонската ескадра на адмиралъ Латушъ Тревиль. Тя трѣбвало да направи проривъ на блокадата, да увлече Нелсонъ на лъжливи пътъ, и изплъзвайки се отъ него да се съедини съ западно-индийската ескадра на адмиралъ Мессейсъ и обхождайки Шотландия, да се насочи къмъ Булонъ (мѣсто за съсредоточение на десанта). За да се попрѣчи на Корнваллиса да възпрепятства на това движение, въ Брестъ билъ приготвенъ за натоварване 20,000 корпусъ, като че ли за десантъ въ Ирландия, а за отвлечане вниманието на Нелсонъ, въ Отранто започнали демонстративни приготовления, за нова експедиция въ Египетъ.

Въ навечерието на изпълнение операцията, главния й организаторъ адмиралъ Латушъ Тревиль внезапно умрѣлъ. Неговата смъртъ наложила голѣми измѣнения на плана. Изпълнението на главната задача се възложила на ескадрата отъ Брестъ подъ командата на младия и енергиченъ адмиралъ Хантомъ. Разполагащъ съ 20 линейни кораба и 20,000 войска, той е трѣбвало да разкъса блокадата на авангардния отрядъ отъ ескадрата на Корнваллиса, да се отдалечи въ океана и скривайки се отъ преследването на англичанитѣ да се насочи къмъ Ирландия и бързо да стовари войската на брѣга. По новия планъ покоряването на Англия трѣбвало да започне отъ Ирландия. На тулонската ескадра на Вилневъ се възлагала демонстративна задача, предварителна диверсия предъ Западна-Индия отъ иждето е трѣбвало да се върне въ Европа и присъедини къмъ ескадрата на Мессейсъ за действия въ Ламаншъ. По разчета на Наполеонъ тази съединена ескадра е трѣбвало да ангажира не по-малко отъ 30 английски кораба и да облекчи задачата на Хантома.

Къмъ края на мартъ всички приготовления били привършени; Вилневъ получилъ заповѣдъ за започване на маршъ-манювера. Въплъзвайки се отъ отсъствието на Нелсона, намиращъ се въ Сардиния, той, на 30 мартъ сполучливо преминалъ блокадата и изплъзвайки се отъ разузнавачитѣ нощно време и съ погътенъ вѣтъръ преминалъ Гибралтаръ и на 14 май хвърлил котва при о-въ Мартиникъ.

Едва на 16 май Нелсонъ узналъ за излизането на тулонската ескадра въ Атлантическия океанъ. Той

веднага се впусналъ въ гонидба но не знаелъ къде да я търси. Отъ срещнатия търговски корабъ който видѣлъ французитѣ, следитѣ имъ били открити. Разпервайки всички платна, съ пълна скоростъ ескадрата на Нелсонъ се понесла къмъ западно-индийскитѣ острови.

Въ това време ескадрата отъ Брестъ не сполучила да разкъса блокадата. Идващия отъ Рошфоръ куриерски фрегатъ донесълъ на Вилнева депеша съ заповѣдъ да чака въ Мартеникъ резултата отъ прорива и следъ изтичането на 35 дни, ако ескадрата на Хантома не се присъедини, да отиде въ Брестъ и да го деблокира. По куриозно съвпадение, наполеоновия куриеръ къмъ 4 юни, забелязатъ ескадрата на Нелсонъ, хвърлила котва на лежащия южно отъ Мартеникъ о-въ Барбадосъ. Случайно узнавайки за появяването на англичанитѣ, Вилневъ побързалъ да се отдалечи. Следъ неговото заминаване Нелсонъ предприелъ търсене на французитѣ въ южно направление и щателно обискиралъ архипелага, следъ което се върналъ въ Барбадосъ, а следъ това се насочилъ къмъ Гибралтаръ.

Вилневъ пристигналъ въ Ферролъ гдето се съединилъ съ тамошната съюзна испанска ескадра. Тукъ французкия главнокомандующъ очаквалъ нареждания отъ Наполеона за деблокирането на Брестъ.

На следния день, при излизане на море, Вилневъ забелязалъ на хоризонта три неприятелски фрегата. Срещнатиятъ търговски корабъ съобщилъ, че това е разузнавателниятъ авангардъ на английския флотъ състоящъ се отъ 35 кораба.

Вилневъ измѣнилъ посоката на движение и се отправилъ за Кадиксъ. Тоя отходъ на французката ескадра спомогналъ за пълната несполука на грандиозния планъ на Наполеона и докаралъ до знаменитото сражение при Трафалгаръ.

Неочакваното пристигане на Вилневъ въ Кадиксъ вмѣсто въ Брестъ разсърдило Наполеона. По тоя поводъ морския министъръ Декре изпратилъ на главнокомандующия следното рѣско писмо: „Негово Величество желае да види на команднитѣ постове офицери, способни да въодушевяватъ обслугитѣ и развиватъ въ подчиненитѣ си благородна любовъ къмъ слава, съревнование, мъжество и решителностъ. Въ флота не могатъ да бждатъ търпими боязливата внимателностъ, мъртвия духъ и отбранителната система убиваща предприемчивостта...“

Писмото дълбоко наранило Вилнева.

По-късно, чрезъ специаленъ пра-

теникъ се получила следната заповѣдъ:

„Императора не допуска, че Неговия флотъ може да бжде държанъ въ блокада отъ противникъ съ по-слаби сили и ви заповѣдва— при появяване на врага предъ Кадиксъ, незабавно да го атакувате“.

Намиращиятъ се подъ командването на Вилневъ съединения френско-испански флотъ се състоялъ отъ 38 кораба; флота на Нелсонъ ималъ 5 по-малко. Но това не спирало решението на английския флотоводецъ при първия случай да даде генерално сражение.

Отлично знаещъ характера на Наполеона и неговото самолюбие, Нелсонъ не се съмнявалъ, че рано или късно Вилневъ ще бжде принуденъ да напусне Кадиксъ и се приготвилъ за благовременно. На 10 октомври при носъ Спартелъ, на флотовоначния корабъ „Виктория“ се състоялъ воененъ съветъ. На сждбата било угодно за Нелсонъ той да бжде последенъ.

Старата гравюра увѣковчаваща този исторически съветъ, изобразява Нелсонъ, седящъ на кресло съ високо дървено облѣгало и съ разгнати карти на маса. Между широкія, застъкленъ полупортикъ, снопъ слънчеви лъчи осветяватъ просторната, лишена отъ всѣкаква украса каюта съ събранитѣ въ нея близки съподвижници на адмирала. Нелсонъ чете своята знаменита диспозиция за сражението. Нейната основна идея се заключава въ нанасянето съкрушителенъ ударъ на противниковата задна охрана. За целта флота билъ раздѣленъ на три самостоятелни групи съ специални задачи.

Нанасянето на удара се възлага на най-силната група предвождана отъ младия адмиралъ Колингвудъ. Самъ Нелсонъ, начело съ втората група ще атакува центъра и предната охрана; главенъ обектъ за атака флотовоначния корабъ на Вилневъ съ цель, да попрѣчи на разпоредженията. На третата група, състояща се отъ 8 най-бързоходни кораби се възлагала задачата за връзка и поддръжка: тя е трѣбвало да се хвърли въ атака тамъ, кждето обстановката наложи. По този начинъ Нелсонъ взималъ върху себе си отговорната задача за осигуряване действието на Колингвудъ, недопускащъ присъединението неприятелския центъръ и предна охрана съ отрѣзаната неприятелска задна охрана. Това било смѣлъ планъ, да биешъ противника по части и да го лишишъ отъ възможността да използва единъ отъ основнитѣ принципи въ морската тактика — принципа на взаимната поддръжка.

Закривайки събранието Нелсонъ

произнесълъ следнитѣ думи, станали исторически:

„Ако моя сигналъ бжде лошо вижданъ и не разбранъ, никой не ще збѣрка, ако поведе своя корабъ плътно къмъ неприятелския“.

Душевното състояние на Вилневъ било много лошо. Слуховетѣ за близка смѣна (говорило се, че замѣстника му адмиралъ Розели е вече на пътъ и дори дошелъ въ Мадридъ) оскърбявали и подронвали авторитета на французкия главнокомандующъ: той не се чувствалъ господаръ на положението. Вилневъ съ досада констатиралъ, че въ Парижъ не си даватъ отчетъ и сравняватъ силитѣ на противника само по броя на корабитѣ и орджията, когато цѣлия съюзенъ флотъ представлява отъ себе си различенъ по сщество организъмъ. Британския флотъ билъ еднороденъ, обединенъ въ единъ духъ и една воля, противопоставящъ се на случайно съединенитѣ, различни по духъ, езикъ и психология, французки и испански кораби съ недостатъчна подготовка за съвмѣстни действия.

Не намиращъ въ нищо морална подкрепа, терзанъ отъ съмнения, считайки рискованото дѣло за гибелна авантюра, въ успѣха на която той никога не вѣрвалъ, благородния и мъжественъ адмиралъ билъ готовъ да търси смъртта, само да не слуша носящия се отъ народа ропотъ, който налагалъ генерално сражение, което ще донесе само жертви, поражения и позоръ. Подчиняващъ се на настойчивитѣ непрестанни искания на императора и неговия министъръ, главнокомандующия съ тежестъ на сърдцето взелъ решение да излезе въ Срѣдиземно море. На флотовоначния корабъ „Буцентавъръ“ билъ свиканъ воененъ съветъ. Но каква разлика отъ този състоялъ се преди нѣколко дена на „Виктория“!... Тукъ основната мисль се заключавала не въ търсене генералното сражение, а въ търсене способъ да се попрѣчи на врага за разбиване излазачия на море съюзенъ флотъ. Тази мисль на Вилневъ се подчертавала и отъ заповѣдта му: „Всички наши усилия трѣбва да се насочатъ къмъ стремежа да направимъ проривъ и да си оказваме единъ другъ взаимна помощъ“. Преследващъ все тази цель, главнокомандующия заповѣдалъ на адмиралъ Главинъ, командващъ испанската ескадра отъ 12 кораба, да се държи вънъ отъ строя въ надвѣтъра така, щото да бжде въ състояние бързо да се спусне и укаже помощъ тамъ, гдето тя ще е необходима.

На 19 октомври 1805 г. съединения френско-испански флотъ, въ съставъ 33 линейни кораба и 5 фре-

гата, подъ флага на адмиралъ Вилневъ излѣзълъ въ океана и взелъ курсъ за отдалечение отъ брѣга. Това движение за лишенъ пжтъ потвърждавало, че основната целъ на французкия главнокомандующъ се заключавала не въ сражението, а въ проривъ, което се явява като сериозна тактическа грѣшка, лишаваша го отъ инициатива.

Получилъ донесение отъ разузнавачитѣ за курса на неприятеля, Нелсонъ, при все че ималъ всичко 27 кораба (6 били изпратени за вода) форсиралъ платната и отишълъ на пресѣчка. На разсѣване на 21 октомври флотитѣ взаимно се забелязали. Времето било тихо, духалъ слабъ северозападенъ вѣтръ. Поставилъ тежката далекогледна трѣба на рамото на адютанта си, Нелсонъ не се откъсналъ отъ нея. На хоризонта ясно се обрисували петъ вражески колони, започващи сложно престоиване въ една боева върволична колона.

Разбралъ, че сражението е неизбежно, Вилневъ подалъ сигналъ: „Поврътъ за всички презъ вълно рѣза“ (поврътъ по вѣтра). Благодарение тази маневра, адмиралъ Гравинъ останалъ въ тила така, че испанската ескадра предназначена за връзка и подкрепа, попаднала въ тази частъ на флота, която Нелсонъ избралъ за нанасяне съкрушителния ударъ. На „Виктория“ се извилъ сигналъ: „Колоната на Колингвудъ да прорѣже неприятелския строй до 14 кораба, считанъ отъ опашката и атакува тилнитѣ му части“. Самъ Нелсонъ решилъ да прорѣже центъра и вземе на стена кораба на Вилневъ. Въ две успоредни колони съ курсъ перпендикуляренъ на противника, англичанитѣ почнали атаката. На чело

на първата колона вървѣла „Виктория“ подъ боевото, обсапано съ слава знаме на Нелсона. На чело на лѣвата — „Роялъ-Соверайнъ“ подъ командата на Колингвудъ. Нелсонъ вдигналъ своя кратъкъ и знаменитъ сигналъ: „Англия очаква, че всѣки ще изпълни своя дългъ“.

Четирнадесетия корабъ отъ опашката на съюзния флотъ, който Колингвудъ е трѣбвало да отрѣже и атакува, билъ „Санта-Анна“, водачния корабъ на испанския адмиралъ Алава. Положението на атакующитѣ било рисковано, тъй като тѣ се подхвърляли на съсрѣдоточения унищожителенъ бортовъ огънь на противника.

Страшна угроза надвиснала надъ „Роялъ Соверайнъ“, който съ надути отъ вѣтра платна, поради обшития си съ медни листовѣ корпусъ притежавалъ по-голъма скоростъ и самичакъ се насочилъ къмъ врага. Съюзния флотъ се забулилъ въ барутенъ димъ. Но „Роялъ Соверайнъ“ макаръ, че получилъ множество попадения, смѣло продължавалъ своето победоносно приближаване, въ пълно мълчание, подъ ожесточения огънь на противника. „Срѣзвайки“ кърмата на „Санта Анна“, той далъ отъ упоръ убийственъ продъленъ залпъ отъ зареденитѣ съ двойни ядра орджия. Бързо слѣзълъ по вѣтра и плътно дошелъ къмъ врага, той отново далъ смъртоносенъ залпъ. „Санта Анна“ се залюлала и пламнала като кибритена кутия. Въ течение на 15 минути „Соверайнъ“, обхванатъ сжщо отъ пламъци, самъ воделъ бой съ четири испански кораба до като приближила неговата колона.

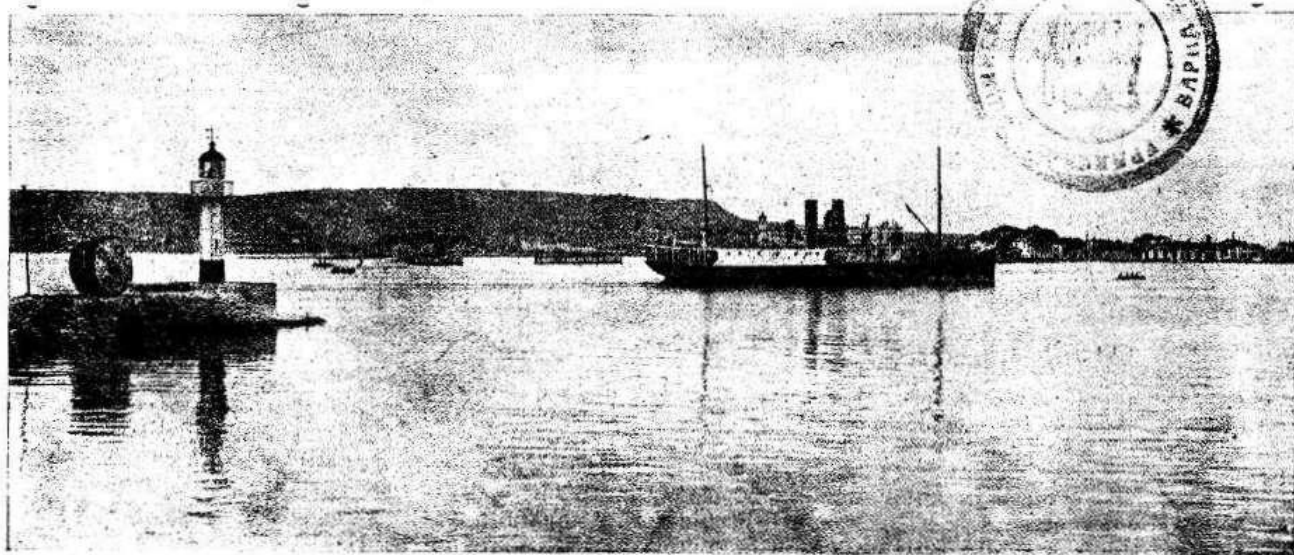
Нелсонъ се насочилъ вече къмъ французкия флотоводаченъ корабъ „Буцентавъръ“ на който ясно се

очертавала на задния команденъ мостъ фигурата на Вилневъ съ неговия щабъ и ординарци. Неочаквано отъ строя излѣзълъ великолепния французки корабъ „Редутабълъ“ и съ гърдитѣ си преградилъ пжтя на „Виктория“ съ която се счепкалъ въ отчаянъ ржкопашенъ бой. Всичко било пуснато въ ходъ: приклади, сабли, сѣкири, кияща смола. . . . Стоящъ по срѣдата на кораба Нелсонъ ржководилъ боя и не забелязалъ прицелващия се въ него отъ стожерната площадка на „Редутабълъ“ морякъ. Давайки нареждане за вдигане смъртно ранения съ сабленъ ударъ свой храбъръ и любимъ адютантъ, лейтенантъ Скотъ, Нелсонъ билъ пронизанъ отъ куршума на французкия морякъ и се повалилъ мъртавъ на пода.

Къмъ 3 часа следъ обѣдъ сражението при Трафалгаръ е било къмъ своя край. Силитѣ на съюзника били сломени. Тилнитѣ французки кораби представлявали безформена маса обхваната отъ пламъци и гжстъ димъ. Не по-добре било положението и на центъра. Въ резултатъ отъ сражението, 18 съюзни кораби били унищожени и частъ отъ тѣхъ взети въ пленъ; 11 се спасили съ бѣгство въ Кадиксъ; 4 се лутали изъ океана и по-късно били заловени отъ други английски ескадри. Самъ Вилневъ попадналъ въ пленъ. Англия дълго оплаквала смъртта на Нелсона.

Победата при Трафалгаръ имала огромно значение. Тя положила началото на вѣковното и нераздѣлно владичество на Англия надъ моретата и превръщането ѝ въ най-великата и могъща държава въ свѣта.

И. Коевъ.



Крайбрѣжния корабъ „Евдокия“ въ Варненското пристанище.



МОРСКИ ВЕСТИ

СЪСТОЯНИЕТО НА СВЪТОВНИЯ ТЪРГОВСКИ ФЛОТЪ.

Начиная от 1932 год. общия тонаж на свътвония търговски флот ежегодно намалява.

Съгласно данните които дава Ллойд Регистърът, въ края на миналата 1935 год. търговския флот брой 30989 кораба съ общъ тонаж 64'89 милиона регистър тона и въ сравнение съ 1934 год. показва едно намаление от 0'69 мил. бр. р. тона.

Миналата година сж били построени нови кораби съ общъ тонаж 1'37 мил. тона, срещу които сж били бракувани 1'74 мил. бр. р. тона кораби и разрушени вследствие злополука 0'32 мил. бр. р. тона.

Следващата таблица показва общия тонаж на търговските кораби на отделните морски държави. Въ таблицата сж изключени вътрешните.

Държави	Въ хиляди бр. р. тона	Процент на	Увеличение или намаляние
Англия и Ирландия	17298	27.1	— 322
Английски колонии	29.6	4.7	* 8
Америка:			
Крайбрежни кораби	9665	15.2	— 130
Такива за откр. море	2480	3.9	— 28
Япония	4086	6.4	* 13
Норвегия	3967	6.2	— 13
Германия	3693	5.8	* 13
Франция	2989	4.7	— 271
Италия	2838	4.5	— 37
Холандия	2554	4.0	— 58
Гърция	1711	2.7	* 204
Швеция	1541	2.4	— 56
Испания	1164	1.8	* 0
Русия	1111	1.7	* 172
Дания	1089	1.7	— 2
Бразилия	480	0.76	— 8
Китай	454	0.71	* 56
Финландия	418	0.66	* 15
Белгия	402	0.63	— 11
Други държави	2787	4.4	—
Всичко:	63727	100.00	— 63

По отношение горивото, което търговските кораби употребяват за своето движение раздѣлять се на:

Кораби съ въглища	50'15%
Кораби съ течнo гориво	30'65%
Моторни кораби	17'42%
Вѣтроходи	1'78%

По настоящемъ има 99 кораба съ 601,497 бр. р. тона, които се превеждатъ въ движение посредствомъ електричество. Презъ 1925 год. тѣхния брой е билъ 36 кораба съ общо водоизмѣстване 110,304 бр. р. т.

Презъ миналата година сж били построени и започнали службата

Забележка: означенитъ цифри въ последната графа отъ таблицата съ знака * означаватъ увеличение.

следните кораби съ голѣмъ тонажъ. Английски:

„Strathmore“ 23,428 бр. р. тона.
„Orion“ 23,375 бр. р. тона.

Французки:

„Normandie“ 82,799 бр. р. тона, който при преминаване разстоянието Европа—Америка развиъ скоростъ 29'98 мили въ часъ и спечелилъ синята лента за най-бързъ търговски корабъ въ свѣта.

„Shéhérazade“ 13,500 тоненъ
„Président Doumer“ 11,898 „

Германски:

„Шарнхорстъ“ 18,200 бр. р. т.
„Гнайзенау“ 18,200 „ „ „
„Потсдамъ“ 17,518 „ „ „
„В. Б. Валкеръ“ 10,468 „ „ „

Полския бързоходенъ пътнически корабъ „Пилсудски“ съ водоизмѣстване 14,294 тона и датския моторенъ корабъ „Канада“ съ водоизмѣстване 11,898 бр. р. тона.

Най-голѣмо нарастване на търговския флотъ презъ миналата година (+ 204) показва нашата югозападна съседка Гърция, която притежава флотъ съ общо водоизмѣстване 1,711,000 бр. р. тона и по отношение на търговски флотъ държи девето мѣсто въ свѣта. К.

— Споредъ японската преса, Хавайските острови, намиращи се въ централната частъ на Великия океанъ били съоржжени и стѣкмени за важна и упорна база на американските морски и въздушни сили.

Островитѣ били силно укрепени и сж въ състояние да подслонятъ една 150 хилядна армия и значителни въздушни сили.

— Голѣмиятъ италиански моторенъ корабъ „Вулканъ“, доскоро заетъ съ пренасянето на войски въ източна Африка е наново ремонтиранъ и започналъ редовнитъ си рейси между Европа и Америка.

Вжтрешните помѣщения на кораба сж разширени и богато декорирани, особено столовата и кафенето — веранда за туристическата класа. За сжщата е построенъ кжпаленъ басейнъ на открито, по подобие на тоя за първа класа.

Моторитѣ на кораба сж смѣнени съ съвършенно нови, благодарение на което, при пробнитѣ си плавання въ Адриатическо море „Вулканъ“ достигналъ скоростъ до 23'3 мили. Моторитѣ сж построени отъ Фиатъ въ Турино, притежаватъ мощностъ отъ 18,000 конски сили и се считатъ като най-добритѣ моторни двигатели поставени до сега на корабъ. Славчевъ.

УСИЛВАНЕ НА СЪВЕТСКИТЪ ПОДВОДНИ МОРСКИ СИЛИ.

Съ дата отъ началото на миналия месецъ, морския дописникъ на „Daily Telegraph“ съобщава достоверно, че Русия е пристѣпила къмъ постройката на петдесетата си поредъ подводница и одобрила поржката за други десетъ отъ сжщия типъ. Интересно е да се отбележи, че преди четири години съветския флотъ притежаваше само петнадесетъ подводника старъ типъ.

Въ началото на 1937 г. Русия ще има 55 модерно построени такива, снабдени съ дизелови германски мотори, построени съ разрешение въ Русия. Главнитѣ данни на поголѣмата частъ отъ тѣзи подводници сж следните: водоизмѣстване 800 тона, скоростъ 15 мили, районъ на действие 7,000 мили, въоръжение: едно 102 м. м. орджие и торпедни тржби.

Главната подводна морска съветска база се намира въ Кронщатъ, близо до Ленинградъ, където сж съсредоточени повечето подводници. Други отъ тѣхъ сж въ Владивостокъ, чийто присѣствие безпокои много Япония, а единици съ по-малка важностъ и такива за брѣгова защита сж на вързала въ Николаевъ на Черно море.

Отъ друга страна, се съобщава отъ сигурно мѣсто, че въ корабостроителницитѣ на Рутиловъ въ Ленинградъ, се строяли седемъ 800 тонни подводника и три за брѣгова защита и съ много малкъ тонажъ (50 до 100 т.) Тѣзи кораби, до колкото се знае, не сж споменати въ никоя официална или друга листа. Паскалевъ

НОВИЯТЪ КАНАЛЪ ВЪ ФЛОРИДА.

Започнато е прокопаването на новия каналъ въ Флорида, който ще съедини Атлантическия океанъ съ Мексиканския заливъ.

Първата копка е направена лично отъ председателя на Щатитѣ — Рузвелтъ, който отъ работната си стая въ своето имение Хидепаркъ, посредствомъ електропроводникъ е възпламенилъ първиятъ зарядъ поставенъ въ канала и разпръсналъ първиятъ пластъ земя.

Каналътъ, който започва отъ портъ Инглишъ и завършва близо до океанското пристанище Яксонвилъ ще съкрати пътя на корабитѣ идящи отъ северъ за пристанищата въ залива на Мексико съ 2½ дни.

Канала ще бжде широкъ 9 метра и ще струва 146,000,000 долара. К.

ИНФРА-ЧЕРВЕНИТЪ ЛЪЧИ ВЪ УСЛУГА НА КОРАБОПЛАВАНЕТО

Отъ преди няколко години се употребява новоизмисленият секстантъ, който позволява да се определи височината на слънцето, когато кораба пътува въ открито море при мъгла и лошо време, при затруднена видимост. До измисляването му, височината на слънцето можеше да се наблюдава и определя само когато се вижда, при съвѣтълъ хоризонтъ и ясно небе. При голѣма облачност и гъста мъгла положението на слънцето не можеше да се определи, поради недостатъчната проникваемост на видимитъ слънчеви лъчи.

Направенитъ редица опити установяватъ, че инфра-червенитъ лъчи проникватъ презъ най-плътнитъ облаци, мъгла, дъждъ и снѣгъ, обаче, поради невъзможността на човѣшкото око да ги възприеме, тѣхното присъствие се определя посредствомъ фотографически филмъ, чувствителенъ къмъ инфра-червенитъ лъчи.

На единъ отъ модернитъ американски кораби е устроена така наречената „мъглива“ камара, която автоматически сама прави последователни снимки на слънцето. Благодарение на проникваемостта и действието на инфра-червенитъ лъчи, върху снимките се отбелязватъ предмети, които човѣшкото око не може да види. Необходимо е бързото проявяване на снимките за да може на време да се откриятъ околнитъ, невидими отъ мъглата предмети, и се взематъ мѣрки за изменение посоката на корабното движение и отбѣгване отъ препятствията.

За целта камарата е снабдена съ специаленъ уредъ, изобретение на американския капитанъ Ф. М. Уйлиамсъ отъ Ню-Йоркъ, посредствомъ който негативитъ се проявяватъ и фиксиратъ само за 30 секунди. За корабоводачния офицеръ е достатъчно само да натисне едно копче и да види осветения негативъ на предмета, снетъ едва преди 30 секунди. Камарата следъ всѣки 32 секунди въпрѣки мъглата и лошата видимостъ прави последователни и ясни снимки на водната повърхностъ, на намиращитъ се въ близостъ кораби, скали, брѣгове и други предмети, макаръ, че дежурния офицеръ и другитъ наблюдатели да не виждатъ нищо предъ себе си.

Инфра-червенитъ лъчи не проникватъ презъ вода и твърди тѣла, поради което действието имъ при извънредно гъста мъгла е ограничено.

Използването уреда нощемъ, за сега не е възможно. Въ това направление се работи усилено за да бжде уреда и нощно време приложимъ.

М. Пешевъ.

КОРАБНА ХИРУРГИЯ.

Презъ време на Свѣтовната война е била извършена една гениална „корабна хирургия“. Зрива на две нѣмски заградни мини повредили непоправимо носовата частъ на английския брониранъ кръстосвачъ „Цули“ и кърмовата на кръстосвача „Нубиянъ“. И двата кръстосвача имали еднакъвъ видъ и тонажъ.

За поправка на повреденитъ кораби английскитъ корабостроители пристъпили къмъ своеобразна „корабна хирургия“. Разкъсанитъ части били отстранени и корабитъ раздѣлени на два половинки. На „Цули“ била премахната носовата частъ, а на „Нубиянъ“ кърмовата.

Следъ това здравата половина на „Нубиянъ“ била прекрепена къмъ кърмата на „Цулу“ и като резултатъ се появилъ новъ кръстосвачъ, който запорилъ вълнитъ съ новото комбинирано име „Цубиянъ“.

Ст. Славчевъ.

— Съгласно статистическитъ сведения, до края на месецъ юли 1935 год., когато се приключва годината по обслужване на Панамския каналъ, общия тонажъ на корабитъ преминали презъ канала отъ 286 милиона бруто рег. тона за миналата година е спадналъ на 278 милиона.

— Бързоходниятъ английски презокеански пътнически корабъ „Beren-garia“ (бившъ германски „Императоръ“) следъ завръщането си отъ Ню-Йоркъ и започване службата отъ новопостроения пътнически корабъ „Queen Mary“, на 27 май н. г. ще бжде бракуванъ. Предстоящо е бракуването на „Majestic“ (бившъ германски „Бисмаркъ“).

— За почистване плавателния пътъ за излизане въ открито море на новия английски презокеански колосъ „Queen Mary“ е построенъ специаленъ корабъ съ водолазенъ звънецъ.

Кораба има водоизмѣстване 180 бр. р. тона, газене 175 метра и съоръжение за слушане и вдигане водолазния звънецъ, който има размири 274 X 183 X 213 метра и тежи 125 тона.

Водолазния звънецъ при скоростъ 45 метра въ минута може да се спуска на дълбочина 18 метра.

— Презъ 1935 год. Франция е разполагала съ следнитъ търговски кораби:

1,218 парахода	2,745,058 тона
164 мот. кораба	244,328 тона
97 вътрохода	35,750 тона

Общо 1479 кораба съ 3,025,136 бр. р. т.

Отъ тѣхъ е имало кораби-систерни за течно гориво 50, съ общъ тонажъ 261,948 тона, отъ които: военни—13 кораба съ 48,120 бр. р. тона и скоростъ отъ 10.5 до 13.9 мили; търговски 37, съ 213,828 бр. р. тона и скоростъ отъ 9 до 12 мили.

СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЪ ФЛОТИ Америка

Презъ 1935 год. личния съставъ на флота бѣ увеличенъ съ 12,000 души. Презъ настоящата година предвижда се ново увеличение съ още 6,500 човѣка, съ което личния съставъ на американския флотъ ще се състои отъ 100,000 души. До 1942 г. при окончателно завършване на заложенитъ въ постройка 91 кораба, личния съставъ ще нарастне на 128,000 при 7,941 души офицери.

Япония

Презъ 1935 год. Япония е построила следнитъ бойни кораби:

3 леки кръстосв.	по 850 т.	25500 т.
6 изтрѣбитела	по 1368 т.	8208 т.
4 подводника	съ общо водоизмѣстване	5400 т.
1 спомагателенъ корабъ		12000 т.

Всичко 14 кораба съ общо водоизмѣстване 51,108 т.

Къмъ началото на 1936 г. въ японскитъ корабостроителници се намиратъ въ постройка следнитъ кораби:

2 самолетоносача	съ общо водоизмѣстване	20100 т.
3 леки кръстосвача		25500 т.
10 изтрѣбитела		13680 т.
8 подводника		11600 т.
1 корабъ майка за самол.		9000 т.
1 линейенъ кръстосвачъ		4400 т.
4 торпедоносца		2380 т.
2 миночистача		984 т.
1 спомагателенъ корабъ		12000 т.

Всичко 32 кораба—99,644 т.

Новопостроенитъ 3 леки кръстосвача „Могами“, „Микума“ и „Суцуа“ ще влѣзатъ въ строя въ началото на настоящата година.

Югославия.

Изготвени сж планове за три 1,200 тонни изтрѣбитела, чиято постройка ще бжде възложена на дветъ новосъградени въ Адриатическо море съ помощта на чужди капитали югославянски корабостроителници.

Едната, съ главни капитали отъ английската фирма Яроу, се намира въ Кралевица, а другата, съградена подъ контролата и ръководството на французката фирма Шантиеръ дьо ла Лоаръ е въ Спалато.

Турбинитъ и парнитъ котли и за тритъ изтрѣбитела се строятъ по настоящемъ отъ фирмата Яроу.

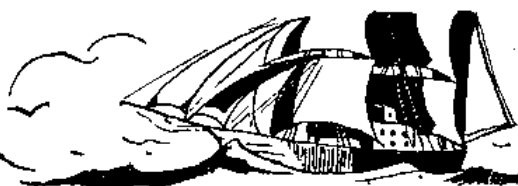
Тѣзи изтрѣбители съставляватъ първата частъ отъ общата строителна програма, обхващаща 10,000 тона новостроежи, които ще трѣба да се превършатъ презъ 1935/36 и 1936/37 година.

Плана предвижда постройката на изтрѣбители, подводници, спомагателни и други по-леки кораби.

На германската корабостроителница Люрсенъ въ Вегезакъ при Бремени сж поръчани части и мотори Даймлеръ-Бенцъ, предназначени за бързоходнитъ югославянски стражни кораби.

К.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



Ст. Станчевъ

ОБРЕЧЕНА

Весларь ми, майко, замина,
весларь ми пръстенъ не върна.
Сърдце ми, майко, истина
да броя дните калъри
Да моля свети Никола,
да моля и да копня
за моя левентъ — изгора
тжсовни пълни да пня.
Гердани, майко, нанизвамъ,
гердани-дълги години.
Га дойде, майко, харизвамъ
всичко на върли роднини.

Да знае моятъ весларко,
да знае свети Никола,
мома е върна другарка,
ни пръв морянецъ изгора.
Гемийки, бълби облаци,
гемийки, черноморянки.
Вземете скъпи обруци,
вземете златни герданки.
Тъ ще ви бждатъ заръка
на първо либе за върта.
Да дойде весларь, на нека
вино да пие безъ мърта...

ЧАЙКА

(Легенда)

Винаги, когато морето закипи, и шумът на вълните му далечъ се отнася отъ силниятъ вѣтръ, тя отива на брѣгътъ и очаква онзи, който нѣма никога да се завърне. Колко надежди, колко радости за свѣтло бждеще се разбиха заедно съ гребеститѣ вълни въ крайбрежнитѣ скали. Той бѣше морякъ. Следъ дълго плаване тѣ се срѣщаха на сѣщото мѣсто, стояха обвити единъ въ другъ, вслушвайки се въ вѣчната пѣсень, бѣха деца на морето. Често пѣти рибаритѣ отъ околността виждаха силуетитѣ имъ очертани единъ до другъ въ слабо теменужниятъ цвѣтъ на свѣтлината следъ залѣзъ слънце. Той и говореше за своитѣ пжтешествия, за далечни страни, за чудни хора и животни, за мѣста където слънчевитѣ лъчи падатъ отвестно върху главитѣ на хората, за зелени палми, алеи, подъ чийто сѣнки морни пжтници намиратъ отидихъ. Всѣка негова дума тя жадно поглъщаше и бѣше щастлива. Той я обичаше съ безкрайността на моряшката си душа. Хората се радваха на тѣхното щастие.

Често пѣти тя повдигаше къмъ него голѣмитѣ си сини очи и го питаше:

„Обичашъ ли ме?“

Вмѣсто отговоръ, той нежно я прегръщаше. Руситѣ ѝ кждрици, развѣти отъ морскиятъ бризъ, галеха загорѣлото му чело. Нищо не бѣше въ състояние да помрачи красотата на тѣхнитѣ чувства. Тѣ живѣха единъ за другъ — бѣха една душа. Тѣхнитѣ сърдца трептѣха въ унисонъ; желанятия имъ бѣха общи, мислитѣ — еднакви.

Вечерта късно тѣ се раздѣляха,

изпращани отъ лжчитѣ на стариятъ маякъ. Тя бѣше сираче и живѣеше при старата си леля, на която помагаше, той отиваше въ рибарската хижа на своя баща. Дълго време следъ изпращането, мислиха единъ за другъ.

Велика беше тѣхната любовъ!

Понѣкога, той много месеци не се завръщаше. Затова лѣкъ отъ всѣко пристанище ѝ се обаждаше. Когато приближаваше да се завърне, тя не откъсваше погледъ отъ морето, защото познаваше стария тристожеренъ вѣтроходъ на който нейния любимъ служеше. Следъ едно завръщане, вѣтрохода трѣбваше да остане на поправка за по продължително време. Това бѣха най-щастливитѣ минути отъ тѣхния животъ. Тогава тѣ кроеха планове за бждещи щастливи дни. Желаска за винаги да свържатъ сждбата си, което щеше да се извърши следъ предстоящото плаване. Въ ранна и свежа утринъ той отплува. Въ началото тя, както и по-рано получаваше известия отъ всѣко пристанище но изведнажъ той замлъкна. Всѣки день тя ходеше на пристанището да разпитва моряцитѣ отъ завърналитѣ се кораби, за да научи нѣщо за своя любимъ. Всѣки се страхуваше да каже горчивата истина. Една вечеръ тя дочу разговорътъ на група рибари и всичко разбра. Далечъ, много далече отъ нея, подъ силниятъ натискъ на свирепата буря, вѣтроходътъ заедно съ нейниятъ любимъ се бѣше обърналъ и потъналъ съ цѣлата обслуга. Никой не бѣ успѣлъ да се спаси.

Бѣдната русокоса девойка се потопи въ черна скръбъ. Никой не

можеше да я утеши и разпрѣсне насѣбралата се горчивина въ покрушеното ѝ сърдце. Потъмнѣха свѣтлитѣ ѝ очи. Тя все още не вѣрваше, че нейния любимъ е загиналъ и се надѣваше, че единъ день нейното загубено щастие отново ще се завърне. За това не престанно отправяше горещи молитви къмъ Всѣвишния и търпеливо очакваше.

Въ една бурна зимна нощъ тя отиде на любимото мѣсто, коленичи и започна да се моли. Силна бѣше нейната молитва. Тя молеше небесния Отецъ да я преобрази на птичка, за да може да литне и търси своятъ любимъ морякъ. Горещи сълзи, като буенъ планински потокъ протекоха по странитѣ ѝ. Богъ чу нейната молитва. И стана чудо.

Бѣдната девойка почувства облекчение. Тѣлото ѝ почна да намалява; тя стана малка. Порастнаха ѝ бѣлоснѣжни крила и тя литна надъ пѣнеститѣ вълни. Тѣженъ стонъ се откъсна отъ гърдитѣ ѝ.

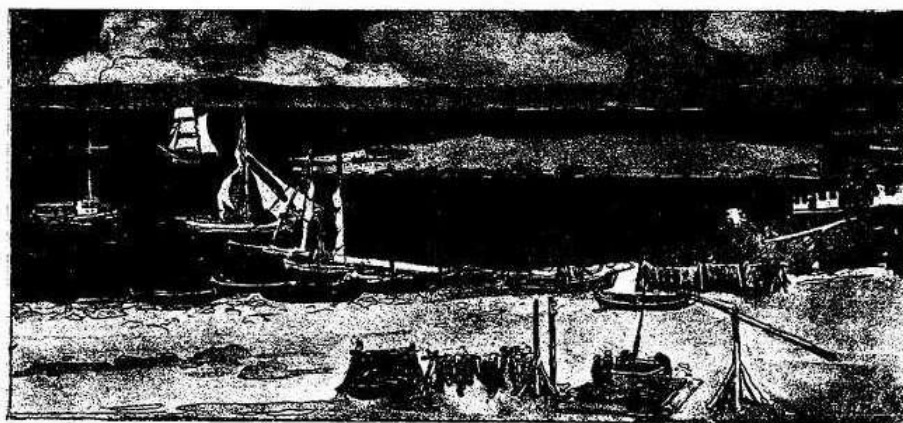
На сутринта рибаритѣ видѣха нова птичка да лети ниско надъ вълнитѣ.

Нарекоха я Чайка. Тя е красива и съ чудно бѣли криле. Нейния писъкъ наподобява болезнения викъ на русокосата девойка, която търси и вика своя любимъ морякъ.

И сега, когато морето забушува, писъка на чайкитѣ напомня на моряцитѣ за опасноститѣ отъ приближаваща буря и за бѣлата душа на хубавата девойка, която не престанно лети надъ необятната водна ширъ и вѣчно търси своя кждрокъ морякъ съ обгорено отъ морскитѣ вѣтровеи бури лице. Славчевъ.



Маслинная носъ южно отъ Созополь.



Край Созополь.



Съ плъзень вѣтъръ по вѣднѣтъ.