

МОРЕПЛАВАНИЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



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

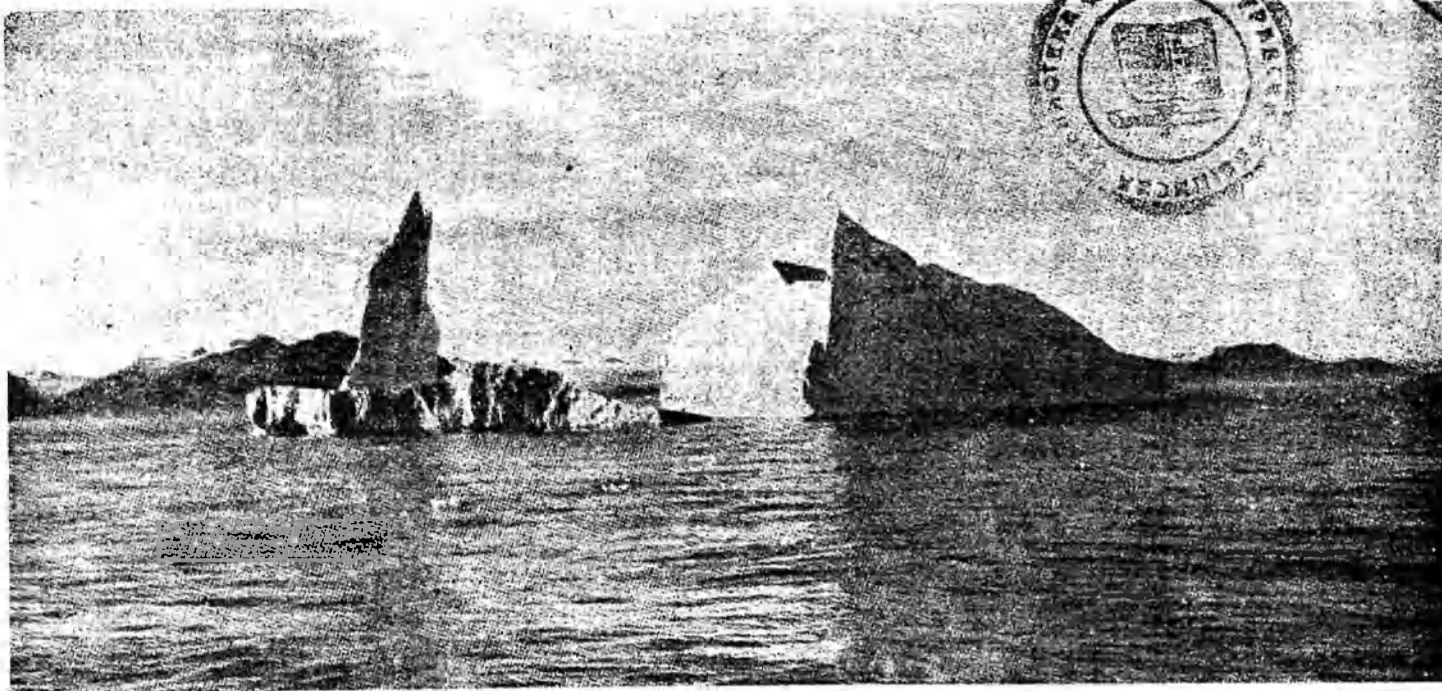
ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА
ДЯКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ

Година V.

Варна, 15 февруари 1939 год.

Брой 107.

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



Плаваща 70 метра висока ледена планина край източните брѣгове на Гренландия.

МОРЕТО И ДУНАВА СЪ
НЕИЗЧЕРПАЕМИ БОГАТСТВА.



ДЪРЖАВА БЕЗЪ МОРЕ,
КЪЩА БЕЗЪ ПРОЗОРЕЦЪ.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На Д. Кюстелев относно идеята за спасително облѣкло.

Вашата идея относно наличието на нарочно стѣкмено облѣкло, позволяващо да бѣде спасенъ тѣрпящиятѣ бѣдствие морякъ или пѣтникъ е твърде лесно осъществима, обаче, да ли е практически приложима, това съставлява отдѣленъ въпросъ, за разрешението на който е необходимо да се извършатъ редица изпитания.

За да могатъ и другитѣ четци на „Морски Прегледъ“ да иматъ представа за същността на тая идея, излагаме я така, както е отправена до редакцията.

... „Често чета въ вестникитѣ за станалитѣ произшествия въ обширнитѣ океани и морета и дадениитѣ при злополуката по причина недостатъчнитѣ спасителни средства жертви. И често си задавамъ въпроса, не е ли възможно всѣки пѣтникъ или морякъ, пѣтуващъ въ открито море да бѣде снабденъ съ нарочно облѣкло, направено отъ здрава и поднепропускаема материя, въ която да се вмъкне тѣрпящиятѣ бѣдствие човѣкъ, подобно на водолазъ? Би могло облѣклото да бѣде снабдено отъвнѣшната страна съ спасителенъ поясъ, напълненъ съ въздухъ, който да поддържа човѣка надъ водата, а отъ вътрешна страна да е подплатено съ кожа или топла материя, за предпазване отъ простуда, възможна при продължителното стоене на корабкрушенеца въ водата, до спасяването и извличането му на спасителния корабъ или лодка“

Идеята е възможна и напълно осъществима, обаче облѣклото би могло да се използва при тиха вода; При силно вълнение въпросъ е дали това облѣкло всѣкога ще може да изпълни своето предназначение. Много сж случаетѣ, когато корабкрушенци се спасявали използвайки отдѣлни греди или дъски отъ разбития корабъ, но дали човѣкътъ, който е навлѣкалъ това широко облѣкло ще притежава необходимата устойчивост и ще може, въпрѣки грамадната сила на вълнитѣ да запази вертикалното си положение?

Въпросътъ за спасяване при бѣдствие пѣтницитѣ и обслужката на кораба билъ всѣкога предметъ на обстояителни проучавания и корабостроителитѣ сж намѣрили за най-целесъобразно и безопасно, корабитѣ да притежаватъ нарочни спасителни лодки съ въздушни сандѣци, които сж устойчиви на море, иматъ моторни двигатели и сж предназначени за точно опредѣленъ брой хора, притежаващи всѣки поодѣлно спасителна риза.

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 2 февруари 1916 год. францускиятъ страженъ корабъ „Жанъ Бартъ“ се натѣкналъ и взривалъ на мина предъ пристанището Дурazzo.

— На 5 февруари 1916 год. нѣмскиятъ подводникъ „У—38“ подъ командването на лейтенантъ фонъ Фьорстманъ, натоварилъ въ Катаро бойни припаси и следъ вземането на 6 души турски пехотни офицери, напусналъ пристанището и се отправилъ презъ Адриатическо море за мѣстността Барджа, намираща се по крайбрежието на северна Африка, гдето да стовари тайно групата офицери и бойнитѣ припаси.

Следъ петъ дневно пѣтуване, подводникътъ достигналъ благополучно своята целъ и стоварилъ въ Барджа турскитѣ офицери и предназначения за тайнитѣ арабски и мюсюлмански чети товаръ отъ бойни припаси. Следъ приключване на своята задача, подводникътъ се отправилъ за водене подводната война въ Срѣдиземно море.

— На 8 февруари 1916 г. францускиятъ брониранъ кръстосвачъ „Адмиралъ Шарнеръ“ билъ потопенъ край бреговетѣ на Палестина чрезъ торпедо отъ нѣмския подводникъ „У—21“. Звѣдно съ кръстосвача загинала и цѣлата му обслуга, състояща се отъ 380 души, тъй като въ това време въ близостъ на кръстосвача нѣмало никакъвъ корабъ, който да се притече на помощъ.

Отъ „Адмиралъ Шарнеръ“ се спасилъ само единъ морякъ, който въ продължение на петъ денонощия се борилъ храбро съ вълнитѣ.

— На 8 февруари с. г. английскиятъ кръстосвачъ „Аретуза“, въ близостъ на Харвичъ се натѣкналъ на поставената отъ нѣмския подводникъ „УЦ—7“ заградна мина и потѣналъ. Обслужката му била спасена отъ придружаващитѣ кръстосвача изстрѣбители.

— На 9 февруари 1916 год. въ езерото Танганайка, намиращо се въ германска източна Африка се състояло сражение между въоръжения нѣмски корабъ „Хедвигъ фонъ Висманъ“ и английскитѣ въоръжени кораби и торпедни лодки „Фифи“, „Мими“ и „Туту“. Нѣмскиятъ корабъ билъ засѣгнатъ отъ множество снаряди и потѣналъ. Обслужката му била взета въ пленъ.

— На 12 февруари 1916 г. следъ 1½ год. съпротивление на малочисленитѣ германски войски, командвани отъ капитанъ Робенъ, била превзета и завоювана нѣмската колония Камерунъ въ Африка.

ПОЩА

Редакцията благодарн за следнитѣ получени дарения:

1. Инженеръ Георги Часовниковъ, София . . . 500 лв.
2. Н. Лазаровъ, Габрово . . 100 лв.
3. Христо П. Василевъ, София . 100 лв.
4. Иосифъ Сахатчиевъ, Плѣвень 50 лв.
5. Василь Христовъ, Горна Джумая 50 лв.
6. Ст. Клисаровъ—Варна . . 40 лв.
7. Л. Брънековъ, Ямболъ . . 40 лв.
8. Кирилъ Таневъ, Бургасъ . 40 лв.
9. Атанасъ Минковъ, София . 30 лв.
10. Цв. Каврукова, гр. Троянъ . 30 лв.
11. Б. Кожухаровъ, с. Драганица, Г. Орѣховско . . 30 лв.
12. Г. В. Василевъ, Варна . . 30 лв.
13. Андрей Станевъ, с. Д. Близнакъ, Варненско . . 25 лв.
14. Петко Станевъ, село Д. Близнакъ, Варненско . . 25 лв.
15. Александъръ П. Лунгуловъ, село Ново село, Видинско 20 лв.
16. Петко Ст. Камбуровъ . . 20 лв.
17. Георги Нановъ, Ломъ . . 20 лв.
18. П. Д. Гергановъ, Русе . . 20 лв.
19. Ст. Брацваровъ, Шуменъ . 20 лв.

(Следва).

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

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

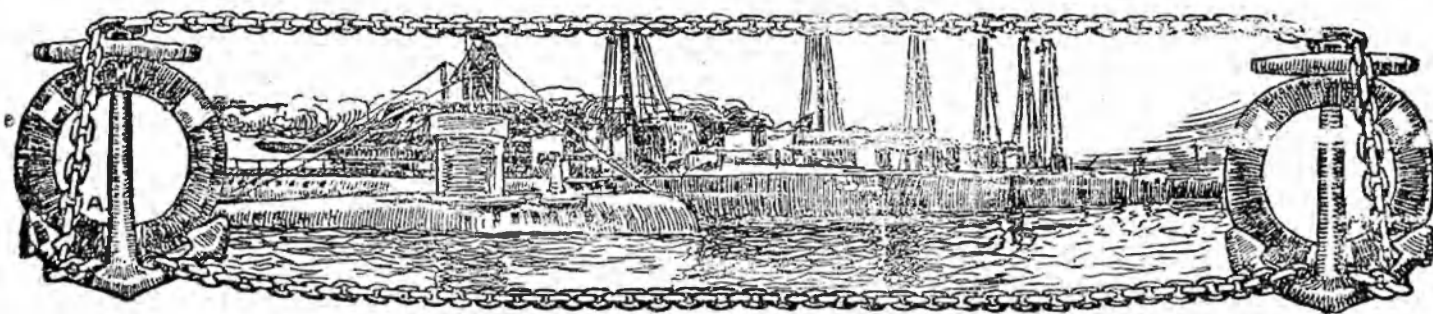
— Въ отговоръ на запитванията съобщаваме, волнитѣ пожертвувания за вестника да се изпращатъ по пощата съ пощенски записъ или въ гербови и пощенски марки.

Всички писма, снимки и помощи да се изпращатъ на адресъ

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА.

Съобщава се на сътрудницитѣ, че статиитѣ имъ сж получени на време въ редакцията, обаче чакатъ редъ за помѣстване.

— Умоляватъ се ученицитѣ, които изявяватъ желание да получаватъ „Морски прегледъ“ да съобщаватъ домашнитѣ си адреси, а не тия до гимназиитѣ, до гдето вестника не ще бѣде изпращанъ.



„Ш И П К А“.

На 15 януари н. г. твърде скромно но тържествено се извърши въ Варненското пристанище освещаването на най-новия български търговски корабъ „Шипка“.

Следва съ задоволство да се отбележи, че най-новата, притежаваща съвременнитъ технически и корабостроителни нововъведения придобивка за родното корабоплаване носи славното име Шипка, увѣковѣчено съ гранитната твърдостъ и великата саможертва на опълченцитъ и отбелязано съ златни скрижали въ страницитъ на новата история на българския народъ.

Шипка е олицетворението на хероизма и себеотрицанието на доблестнитъ български синове, които сложиха кости предъ олтара на Родината и съ своята твърдостъ, упоритостъ, издържливостъ и ненадмината храбростъ, отбелязаха тържеството на високия борчески духъ на българина.

Шипка бѣ оная гранитна опора, върху която българскиятъ войникъ застана гордо и при първия зовъ на бойната тржба се понесе съ неспиренъ устремъ за осъществяване свещеннитъ идеали на българския народъ, като съ своитъ славни победи по бойнитъ поля на Балкана предизвика удивление въ Свѣта.

И всѣкога, когато новиятъ корабъ „Шипка“ ще развѣва родното знаме по близкитъ и далечни морета и гордо ще носи името на безсмъртния български хероизмъ по чуждитъ пристанища, ще напомня на Свѣта, че на Балкана съществува единъ малъкъ, но храбъръ народъ, който въ миръ и сплотеностъ около своя Върховенъ Вождъ, самостоятелно ко ве своето обновление и напредъкъ, и отдаденъ на упоритъ трудъ за своето економическо издигане, търпеливо очаква възтържествуването на правдата.

Нека се надѣваме, че

както чрезъ показанитъ отъ опълченцитъ при Шипка, настойчивостъ, упоритостъ и твърдостъ за осъществяване свѣтлихъ идеали на българския народъ се постави началото на свободното политическо съществуване и все-странныятъ възходъ на Отечеството, така и съ освещаването и въвеждане въ служба на новия корабъ „Шипка“, народътъ ще се проникне отъ необходимостта за наличието на достатъченъ търговски флотъ за устояване економическитъ интереси на море.

Нека съ освещаването на кораба „Шипка“ се открене широко вратата за други нови придобивки на родното корабоплаване, като българския народъ се въодушеви отъ морската идея и заработи неморно, съ възторга и настойчивостта на труженицитъ за осъществяване задачитъ на морското дѣло и за културния и стопански напредъкъ на Отечеството.

МОРСКА МИНОБОЯ

ВЪЗМОЖНОСТТА ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ НЕПОСРЪДСТВЕНИЯ УДАРЪ ВЪ СЪВРЕМЕННАТА МОРСКА ВОЙНА.

Мощта на артилерийското оръжие, нагледно подчертана въ Цушимския бой, затвърди въ много морски специалисти мнението, че въ съвременните морски сражения, предвид големата далекост на корабната артилерия, е невъзможно използването на непосредствения удар, защото атакуващият кораб не ще има възможността да доближи плътно противника за насяне на удар.

Бързият напредък на артилерията преди Свѣтовната война затвърди още по вече възгледа за невъзможността да се използва въ съвременния морски бой непосредствения удар. Самата Свѣтовна война, обаче, даде редъ примѣри, които нагледно установиха възможността за сближение съ корабите на противника и изключително важно то значение, което може да има тоя удар за редицата малки и спомагателни кораби, особено въ борбата им съ подводниците. Такива кораби, като стари торпедоносци, миночистачи, стражни кораби и преследвачи на подводници въ своята боева дейност, често преминаваха при тѣсното взаимодействие на противподводните бомби, влачене на мрежи и пр. към използването на непосредствения удар (тарана). Изобщо, въ борбата съ подводниците тоя удар билъ едно отъ най-действителните сѣдства за нападение.

Редица исторически примѣри установяватъ възможността за използване при благоприятни условия: нощ, малка видимостъ и мъгла на таранния*) ударъ и отъ голѣмитъ кораби. Естествено, че прибѣгването къмъ това сѣдство се налага при невъзможността за употреба на другитъ корабни оръжия.

Характерен примѣръ за това се явява таранния удар на английския линейен корабъ „Дреднаутъ“ въ германския подводникъ „У—29“ на 18 мартъ 1915 год. Въ този случай линейния корабъ не успѣлъ да използва нито едно отъ многобройните си оръжия за борба и командира правилно постѣпилъ, като използвалъ най примитивното, но най-

действителното въ дадения случай оръжие — тарана.

Свѣтовната война даде цѣлъ редъ случаи на сполучливо използване тарана, особено нощно време, които случаи се включватъ въ следните примѣри презъ време на Скагеракския бой: таранния удар на германския линейен корабъ „Вестфаленъ“ върху английския изстрѣбителъ „Турбулентъ“ произведенъ при нощните торпедни атаки на английските флотилии изстрѣбители, по нѣмския флогъ. Въ резултатъ на този удар, торпедоносца билъ разрѣзанъ наполина и потъналъ съ цѣлата си обслуга. Въ същата нощъ произлѣзло сблъскване между германския линейен корабъ „Насау“ и английския изстрѣбителъ „Спитфаеръ“ отъ състава на 12-а флотилия. Отъ линейния корабъ забелязали въ нощната тъмнина, въ лѣво отъ носа, очертанията на противниковъ изстрѣбителъ. „Насау“ се насочилъ къмъ противника. „Спитфаеръ“ завилъ рѣзко на дѣсно и забилъ носа си въ стѣнѣта на „Насау“, като му причинилъ голѣма пробойна.

Поучителенъ въ тактическо отношение е и следниятъ случай на тараненъ ударъ. Презъ нощта на 21 априлъ 1917 год. дивизионъ германски изстрѣбители въ съставъ 6 кораба предприели набѣгъ за действие срещу английскитъ стражни кораби въ канала Ламаншъ и обстрелване Кале. Германскитъ кораби били сѣщати отъ два английски въздуха на флотилии: „Брокъ“ и „Суйфгъ“. Двата кораба се разминали съ противника на насрѣщни курсове и атакували съ торпеда крайните германски изстрѣбители. Торпедата попаднали въ петия корабъ отъ колоната — въ изстрѣбителя „Ц—85“. Едновременно съ това „Суйфгъ“ завилъ рѣзко на стена и „Брокъ“, който следвалъ следъ него, врѣзалъ вълнорѣза си въ стѣнѣта на крайния нѣмски изстрѣбителъ „Ц—42“, който бързо потъналъ. Следъ кратко време билъ унищоженъ съ артилерийски огънь и изстрѣбителя „Ц—85“.

Отъ отбелязанитъ нѣколко примѣра се вижда, че презъ Свѣтовната война се създавала често обстановка за използване на тарана, самостоятелно или при взаимодействието на другитъ корабни сѣдства.

Многобройни сж случаитъ презъ войната за използване тарана отъ спомагателните и малки кораби: въоръжени преносни кораби, стражни такива и преследвачи на подводници.

Следва да се отбележи, че тия кораби били въоръжени обикновено съ незначителна артилерия, която често е отстъпвала на артилерийското въоръжение на подводниците. Ето защо, въ борба съ последните, тия кораби били принудени да прибѣгватъ често къмъ широкото използване на тарана — най примитивното, обаче най надеждното и резултатно сѣдство за атака при известни случаи на неприятелските подводници.

Споредъ съществуващите статистически данни, презъ Свѣтовната война сж загинали отъ тараненъ ударъ 27 германски подводника, отъ които само 7 сж били потопени при помощта и на другитъ боеви сѣдства.

Отъ тараненъ ударъ сж загинали следните подводници: „У—12“, 14, 15, 18, 29, 37, 44, 48, 64, 84, 87, 89, 93, 99 и 103; „УБ—27“, 30, 78, 81, 110 и „УЦ—2“, 26, 33, 46, 47, 69 и 75.

Заслужава да се отбележатъ на кратко нѣкои отъ тия случаи на тараненъ ударъ:

Германския подводникъ „У—103“, който атакувалъ английския конвой, сполучилъ да се промъкне отвѣтрешна страна на неговата защита, близко до презокеанския гигантъ „Олимпикъ“. Последниятъ, забелязвайки морегледа на подводника, бързо се насочилъ къмъ него и му нанесълъ тараненъ ударъ съ цѣлата маса на носовата си частъ. „У—103“ билъ разкъсанъ и веднага потъналъ. Преминването на подводника презъ линията на защитата отъ изстрѣбители, изключило употребата на артилерията и подводните бомби. Затова най подходящото оръжие за действие при такава обстановка билъ таранътъ;

Въ време на боя между британския миночистачъ „Нawk“ съ германския подводникъ „У—14“, миночистачътъ напълно сполучливо съчеталъ таранния ударъ съ действието на своята артилерия. Забелязвайки морегледа на подводника, „Нawk“ повредилъ съ първия артилерийски истрелъ бойната кула на „У—14“, а следъ това се насочилъ

*) За по-голѣма удобностъ въ изказа, непосредствения ударъ отъ цѣлата корабна маса върху неприятелския корабъ, ще бъде замѣненъ съ общоизвестната междинародна дума „таранъ“.

бързо и таранилъ подводника.

Примѣръ на сполучливо взаимодействие на тарана съ противоположните бомби, е непосредствения ударъ на английския торпедоносецъ „Оракълъ“ по германския подводникъ „У-44“. Съ скоростъ 27 мили, торпедоносецътъ разрѣзалъ подводника и веднага следъ това хвърлил бомби, взривовеи на които окончателно завършили гибелта на „У-44“.

Като случай на използване тарана съ наличието на минно заграждане е потапянето на германския подводникъ „УБ-44“, който следъ като попадналъ въ минно поле, взривалъ се на мина и следъ това билъ тараненъ отъ английски страженъ корабъ.

Освенъ тия примѣри, потвърждаващи взаимодействието на тарана съ другитѣ бойни сръдства се установява, че отъ всички 178, загинали презъ последната война германски подводници, 20 сж били потопени изключително чрезъ употребата на тарана, а това съставлява 11%. Ако къмъ тоя брой загинали подводници се прибавятъ и седемтъхъ такива, потопени съ помощта на тарана и други бойни сръдства, то процента на загиналитѣ отъ непосредственъ ударъ подводници ще съставлява 17% отъ общия брой на потопенитѣ германски подводни кораби.

Тоя голѣмъ процентъ на загуба, налага да се обърне на тарана много по голѣмо внимание отъ оноза, което му се придава въобще.

Освенъ при борбата срещу подводницитѣ отдѣлни кораби сж използвали тарана и при решението на други бойни задачи. Така напри мѣръ, германскиятъ спомагателенъ кръстосвачъ „Кронпринцъ Вилхелмъ“, съ целъ да спести артилерийски бойни запаси, започналъ да потапя срещнатитѣ и заловени неприятелски търговски кораби съ таранни удари, обаче, поради недостатъчна подготовка за това дей-

ствие, самъ той получавалъ значителни повреди на корпуса.

Следва сжщо така да се отбележи неподготвеността на корабитѣ за използване на това оръжие. Предвидъ сжществуващия преди Свѣтската война възгледъ за непригодността отъ използване на тарана, всички малки, а дори и голѣми кораби, които не притежаватъ никакви особени укрепявания въ носовата си частъ, при нанасянето на таранния ударъ получавали тежки повреди, а понякога дори и сами потъвали, заедно съ своята жертва.

Следващитѣ примѣри нагледно потвърждаватъ това: Английскиятъ кръстосвачъ „Бирмингхамъ“, следъ като таранилъ нѣмския подводникъ „У-15“, самъ получилъ голѣми повреди въ носовата си частъ и билъ принуденъ да излѣзе на доктъ, за поправка на причиненитѣ отъ удара разрушения.

Спомагателния кръстосвачъ „Кронпринцъ Вилхелмъ“, следъ като потопилъ съ таранъ вътрохода „Вилфордъ“, получилъ голѣми повреди въ предната си частъ, поради което трѣбвало сжщо да излѣзе на доктъ.

Презокеанскиятъ въоръженъ корабъ „Олимпикъ“, независимо отъ голѣмия си корпусъ получилъ сжщо повреди въ носа, а въоръжениятъ превозенъ корабъ „Ритонъ“, при ударъ върху единъ германски подводникъ, потъналъ.

Разглеждайки тараннитѣ удари нанесени отъ миночистачи на подводници, трѣбва да отбележимъ, че почти всички миночистачи получили твърде сериозни повреди въ носовата частъ. Единствениятъ корабъ, които не сж имали повреди следъ нанасяне на тараненъ ударъ, били английскитѣ стражни кораби отъ вида на „П-57“. Върху тежкитѣ стемени вълнорѣзи на тия бивши китобои не оставала ни най малка следа следъ използване на таранния ударъ противъ германскитѣ подводници.

Изобщо, по-голѣмиятъ брой бойни

или спомагателни кораби презъ последната война не сж били приспособени за нанасяне таранния ударъ.

Разглеждайки новостроящитѣ се или построени презъ последнитѣ години военни кораби се установява, че въ почти всички нови кораби не е взетъ предвидъ тоя опитъ отъ войната. Рѣдко изключение прави новиятъ полски флотиловодачъ „Громъ“, на който сж направени ледоразбивни укрепления на носа, а нѣкои малки стражеви кораби иматъ въ носовата си частъ тройно дѣно.

За осигуряване здравината на кораба при възможенъ тараненъ ударъ препорѣчва се да бждатъ взети следнитѣ мѣрки:

1. Вълнорѣза на кораба да бжде по-масивенъ, за да не се деформира при удари;

2. Носовата обшивка да бжде направена отъ по-дебели листи въ сравнение съ останалитѣ;

3. Да се направятъ добавъчни укрепления на носа;

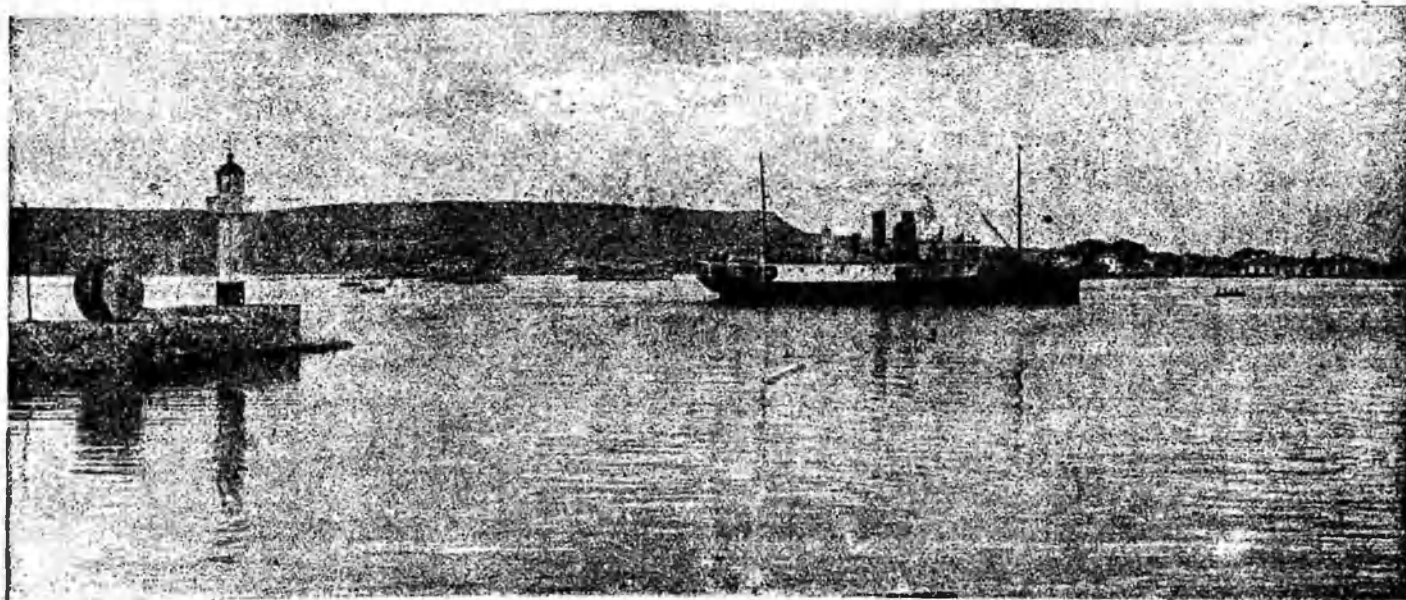
4. Желателно е различнитѣ паропроводни трѣби на носа да не минаватъ край стениитѣ, а по диаметралната плоскостъ на кораба;

5. Главнитѣ двигатели (дизели, парни машини или турбини) трѣбва да бждатъ особено надеждно закрепени къмъ своитѣ основи.

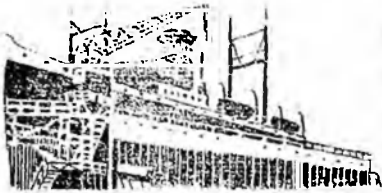
Въ заключение се установява, че таранътъ остава реално сръдство за нападение при съвременнитѣ бойни условия и придобива голѣмо значение за малкитѣ кораби при отбиване атакитѣ отъ подводницитѣ.

Командиритѣ на корабитѣ, наредъ съ използване на всички бойни сръдства: торпедо, сръдия, противоподводни бсмси и др., длѣжни сж въ краенъ случай да използватъ и последното оръжие на кораба—тарана. Това изисква изключителна решителностъ, псчинъ, силна воля и запазване присѣствие на духа, както отъ самия командиръ, така и отъ останалия личенъ съставъ на кораба.

Отъ руски Тремолъ Ивановъ.



Крайбръжниятъ корабъ „Евдокимъ“ въ Нарвското пристанище.



МОРСКА ТЕХНИКА

КРАТКИ ДАННИ ОТНОСНО СЪОБЩИТЕЛНИТЕ СРЪДСТВА.

(Продължение от брой 106).

Въ последното десетолетие телеграфът се усъвършенствува значително: През 1931 год. бѣ установена и въведена въ използване новата система за телеграфирване, наречена дактилографна. Споредъ тая система, използвана въз основа на съоръженията и техническите нововъведения, всяка буква, ударена на пишуща машина въ едно учреждение, може едновременно да бѣде отпечатана въ друго учреждение до което се изпраща посрѣдствомъ телеграфа.

Едновременно съ напредъка на телеграфа, използваемъ на сушата, се направиха необходимите подобрения и на презокеанскитѣ телеграфи, свързващи отдалеченитѣ на хиляди километри едни отъ други земи въ Свѣта.

Първиятъ подводенъ кабелъ билъ построенъ въ 1842 год. между Ню-Йоркъ и островъ Коверноръ. Въ 1850 година билъ прокаранъ подводенъ кабелъ презъ Ламаншъ, който установилъ телеграфическото съобщение между Франция и Англия.

Първиятъ кабелъ, който свързалъ Европа съ Америка позволявалъ телеграфирването на 15 букви въ минута, докато въ същото време телеграфътъ на сушата изпращалъ до 150 букви въ минута.

Съществуващитѣ сега презокеански кабели даватъ възможностъ да се предаватъ 2,000—2,500 букви въ минута.

Телефонътъ.

Телефонътъ, който въ настояще време е безспорно една голѣма належаща необходимостъ, улесняваща твърде много връзката въ ежедневиия ни животъ и спестяваща твърде много ценното за човѣчеството време, билъ откритъ случайно на 2 юни 1875 год. отъ Граатъ Белъ, който работилъ настойчиво върху своето изобретение — хармоничния телеграфъ, за устройството на който се ползвалъ отъ закона за симпатичнитѣ колебания.

Първиятъ телефонъ позволявалъ да се води разговоръ на близко

разстояние. Съ въвеждането обаче на двойнитѣ медни жици, далечината на говоренето била увеличена значително.

Въ 1884 година била създадена първата дълга телефонна връзка между Ню-Йоркъ и Бостонъ, дълга около 650 клм. Сега телефонътъ е извънредно усъвършенствуванъ.

Миналата година бѣ извършена една оригинална демонстрация, целяща да покаже голѣмия напредѣкъ на телефонното дѣло: бѣ извършенъ първиятъ телефоненъ разговоръ около земята по два пътя: чрезъ радиото и по една серия телефонни вериги.

Въ корабитѣ отъ търговския и военни флоти, телефонътъ намери голѣмо приложение въ полето на вътрешнитѣ съобщения. Въ настоящо време, управлението на артилерийската стрелба се извършва посрѣдствомъ фотическия контролъ.

Така също въ ежедневиата служба на бойния корабъ, телефонътъ се оказа неоспорима необходимостъ, като системата на високозвуковитѣ телефони улесни извънредно много дейността на стражния (дежурния) офицеръ.

Радиото.

Краткиятъ обхватъ на статията не позволява да се изброятъ резултатитѣ отъ първитѣ опити съ Херцовитѣ вълни и се дадатъ данни относно многобройнитѣ откриватели и пионеритѣ въ радиото: Максвелъ, Херцъ, Маркони, Форестъ и много още любители — труженици въ науката, които дадоха на човѣчеството радиото съ висока честота.

Въ историята на радиото се вижатъ едно следъ друго нововъведенията и усъвършенствуванията: незатихващитѣ вълни, Пулзеновата джга, откритието на дву—три—много електродни ламби въ радиотелеграфията и радиотелефонията, за да се достигне въ настояще време до сигурнитѣ радиотелефонни съобщения между най-отдалеченитѣ кѣтчета на земното кълбо.

Употрѣбата на радиото отъ корабитѣ на бойния флотъ води началото отъ Руско-японската война. Както е известно, японскитѣ флотъ тогава подържалъ блокадата на Портъ Артуръ отъ Елиотъ, отстоящъ на 60 мили (110 клм.) отъ руското пристанище, като близкото наблюдение се извършвало съ изстрѣбители и торпеденсци.

Съ помощта на радиото адмиралъ Того билъ редовно осведомяванъ за намѣренията и действията на руския флотъ и давалъ съответнитѣ навремени нареждания при използването на рускитѣ кораби отъ Портъ Артуръ.

Известно е широкото използване отъ бойнитѣ кораби и огромното значение, което имаше радиото презъ Свѣтовната война.

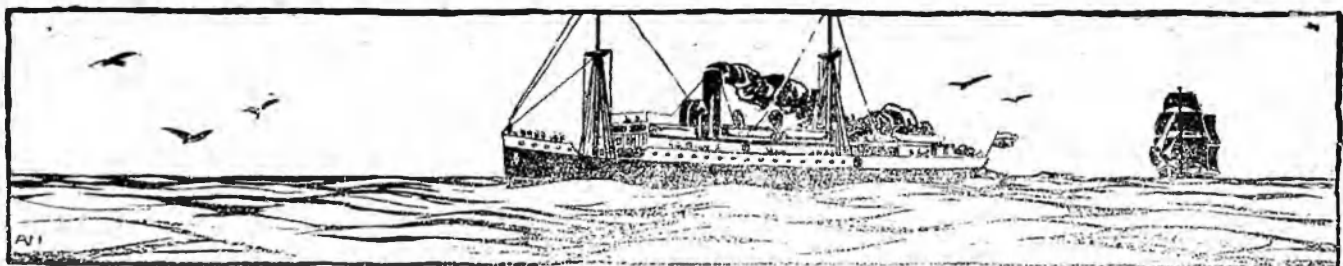
Радиото значително поспричи за успешното провеждане на последната война. Всяки атакуванъ отъ неприятелски подводникъ корабъ, съобщавалъ по радиото за своето местонахождение или това, на което се намиралъ подводника, което радиосъобщение се получавало отъ всички близки радиостанции, които предупреждавали търговскитѣ и др. кораби за опасността, поради което последнитѣ имали възможността своевременно да ободятъ застрашитѣ водни райони.

Отъ друга страна, подаванитѣ отъ подводницитѣ радиосигнали били заловени отъ радиостанциитѣ и позволявали да се следи непрестанно движението на неприятелскитѣ подводни кораби.

Радиото не може да замѣни частната верига за телефоненъ разговоръ между две лица, при което разговора сравнително се запазва въ тайна.

Сравнението между радиото и живитѣ съобщения довежда до заключението, че всяка отъ тия системи притежава своитѣ лоши и добри страни, но че и дветѣ срѣдства за съобщение сѣ крайно необходими за човѣчеството.

П. Миларовъ.





МОРСКИ ВЕСТИ

ЗА ПОТОПЕНИЯ ФРЕНСКИ АДМИРАЛСКИ КОРАБЪ „ОРИЕНТЪ“ ВЪ АБУКИРСКИЯ БЪЙ.

Изминаха вече 140 год. от прочутото морско сражение състояло се на 1 август 1798 год. въ залива Абукир, при което бѣ унищоженъ отъ англичанитѣ (Нелсонъ) почти цѣлия френски флотъ на Наполеона, командванъ отъ френския адмиралъ Брюйсъ.

Както е известно, Абукирскиятъ заливъ се намира близо до Александрия, а потопениятъ флотъ лежи на морското дъно само на 2 мили далечъ отъ египетския брѣгъ. Между погопениятъ корабъ се намира и водаческиятъ корабъ „Ориентъ“, на който се е съхранявала голѣма частъ отъ хазната на Наполеона, състояща се отъ значително количество златни монети.

Отъ нѣколко години се полагатъ голѣми усилия да бъдатъ извадени отъ морските дълбини нѣкой корабъ отъ французския флотъ, най-вече водаческиятъ корабъ. Въ случая сж заинтересовани една френска и една италианска фирми. Въпросътъ, обаче, юридически не е още разрешенъ, кой ще има право да притежава извадениятъ съкровища и предмети, защото, докаго египетското правителство твърди, че имуществото е тѣхно поради това, че корабитѣ се намиратъ въ тѣхнитѣ територии, води, французитѣ сж на друго мнение и се позоваватъ на сжществуващитѣ капитулации въ Египетъ и особния интересъ на французитѣ въ историко-военно морско отношение къмъ всички стари извадени предмети, особно оржидия, котви, морско корабно стѣмвяване и др. останки отъ корабитѣ.

Спорътъ щѣ да се разрѣши отъ Хагския международенъ съдъ.

Въ връзка съ този процесъ, изтъква се неизвестниятъ до сега разговоръ на Наполеона съ единъ английски адмиралъ, когато великиятъ императоръ пътувалъ като пленникъ на кораба „Белерофонъ“ за о-въ Св. Елена. Споредъ думитѣ на Наполеона, адмиралъ Брюйсъ лично и дълго време преди египетската експедиция му докладвалъ, колко рисковано било да стои единъ флотъ продължително време въ незащитени мѣста и заливи, и въпрѣки всичко това, не много следъ доклада си, адмиралъ Брюйсъ самъ извършва подобна катастрофална грѣшка!.....

К. Зашевъ.

ФОНДЪ „КРЪСТОСВАЧЪ БѢЛО МОРЕ“.

На 24 декември м. г. въ Вратчанската мъжка гимназия бѣ свикано общо събрание на учащата се младежъ, целящо образуването на комитетъ, който има задачата да пропагандира морската идея и да събира парични сръдства за осъществяване цѣлитѣ на фонда „Кръстосвачъ Бѣло море“.

Събранието бѣ масово посетено отъ голѣмъ орой ученици. Следъ изслушване речта на ръководителя Т. Малчевъ, който умѣло потвърди, че... „всѣкога побеждава тоя народъ, който е по-силенъ на море и затова, необходимо е създаването на воененъ флотъ, който е най-върниятъ стражъ на отечественитѣ води и най-сигуренъ защитникъ на роднитѣ брѣгове“, събранието единодушно реши да възобнови дейността на комитета при гимназията.

Известно е, че тоя комитетъ сжществуваше и отбелязъ дейностъ при създаването на фонда „Кръстосвачъ Бѣло море“ въ 1934 год., като имаше единствената благородна и възвишена задача да пропагандира морското дѣло средъ учащата се младежъ и събира сръдства за покупката на кръстосвачъ, който да носи името на Бѣло-море.

Избрано бѣ настоятелство на комитета въ съставъ: председателъ, Пенко Ячевъ, подпредседателъ — Георги Цвѣтковъ, секретаръ-касиеръ, Симеонъ Бачевъ и членове: Янко Ангеловъ и Илчо Ивановъ.

П. Ячевъ.

Б. Р. Отбелязвайки съ радостъ похвалниятъ и благороденъ починъ на учащата се младежъ отъ Вратчанската гимназия, пожелаваме на новоизбрания комитетъ ползотверна дейностъ, като сме увѣрени, че тоя починъ ще бѣде подетъ и отъ ученицитѣ въ другитѣ учебни заведения въ Царството.

— На 6 февруари 1916 год. на 40 мили източно отъ носъ Пали въ Адриатическо море произлѣзла кратка схватка между австроунгарски изстрѣбители и английския лекъ кръстосвачъ „Ярмутъ“, който билъ придруженъ отъ французския изстрѣбителъ „Буклиеръ“.

И дветѣ страни получили гранатни удари, отъ които на „Ярмутъ“ избухналъ пожаръ.

ЛЕГЕНДАТА ЗА ТАЙНИТѢ РАДИО—КЛЮЧОВЕ НА „МАГДЕБУРГЪ“.

Известно е, че на 26.IX.1914 год. засѣдна при Оденсхолмъ, въ Балтийско море, вследствие нагъста мъгла, германскиятъ кръстосвачъ „Магдебургъ“. Корабътъ е билъ взриванъ отъ собствената му обслуга, тъй като се намиралъ въ рускитѣ води и рискувалъ да падне въ пленъ.

Споредъ изнесенитѣ следъ войната руски сведения, благодарение на тази корабна злополука, руситѣ сж успѣли чрезъ водолази да намѣрятъ въ помѣщенията на потъналия кръстосвачъ нѣй важнитѣ германски документи: шифра и сигналнитѣ книги, посредствомъ които тѣхнитѣ съюзници — англичанитѣ били всѣкога добре и точно осведомявани за всички действия на германския флотъ.

Въ своята книга „Войната въ Балтийско море“, германскиятъ писателъ Фрайхеръ фонъ Форстнеръ хвърля обилна сѣтина върху горното произшествие. Споредъ него легенда с разпространено твърдение, че рускитѣ водолази сж намѣрили, между другото, тайнитѣ германски ключове и шифровани книги.

Истината била тази: Презъ време на злополуката германцитѣ унищожили всички тайни книги, сж изключение на една обикновена сигнална корабна книга и нѣколко листа отъ единъ радиосигналенъ кодъ ксъ за произвеждане учебна тактическа игра. Споредъ автора, тайната германска сигнална книга, тайния германски шифъръ и пр. били отдавна известни на английското разузнаване, което за да замаскира истинскитѣ източници за черпене сведения отъ своя шпионажъ, съзнателно е подържало сжществуването на тази легенда. За жалостъ, заключава авторътъ, легендитѣ мъжно умиратъ!

К. Зашевъ.

— На 10 февруари 1916 год. въ близостъ на Догербанкъ, Северното нѣмско море, се състояло нѣколко часово сражение между насоченитѣ за действие срещу източнитѣ брѣгове на Англия четири германски флотилии изстрѣбители и английскитѣ такива, придружени отъ флотилия преследвачи на подводници.

Нѣмскитѣ изстрѣбители „Б 111“ и „Б 112“ сполучили да потопятъ новиятъ английски преследвачъ и миночистачъ „Арабисъ“, чиято обслуга била пленена.

НЕОБХОДИМОСТТА ОТЪ СЪЗДА- ВАНЕТО НА ТРУДОВИ РИБОЛОВНИ ГРУПИ.

Относно стойността на рибата като храна; нейният вкус, хранителност и сравнително евтино набавяне и достъпност за населението, въ нашия ежедневен и периодичен печат се писа обширно и достатъчно убедително.

Опитът от Свѣтовната война установи, че въ много случаи рибата улеснявала твърде много прехраната на войската и гражданството. Затова, наредъ съ движението на бойните кораби по моретата и около брѣговетѣ на Англия и воюващите държави, всѣкога кръстосваха многобройните рибарски корабчета, обслужитѣ на които, освободени отъ бойната служба имаха важната задача да доставляватъ риба, необходима за прехраната на войската и народа.

Морето всѣкога е било неизчерпаемъ източникъ на риба, която консервирана съ необходимитѣ подправки въ кутии, давала възможностъ да бжде съхранявана и използвана при особени случаи като твърде добра храна за войската.

Презъ време на Свѣтовната война, къмъ всѣка войскава частъ, която действаше край морските брѣгове или въ близостъ на рѣките и езерата въ вжтрешността на сушата; къмъ всѣки флотъ бѣха образувани нарочни риболовни групи съ необходимитѣ уреди за ловидбата на риба, наличието на която подобряваше и улесняваше значително прехраната.

Основавайки се на опита отъ войната, веднага следъ нея и съ създаването на окръжнитѣ трудови бюра, къмъ сжщитѣ въ Варна и Русе бѣха стъкмени риболовни групи, като тая въ гр. Варна отъ 1 априлъ 1923 год. се формира въ отдѣлно риболовно стопанство.

Риболовнитѣ групи къмъ това стопанство, имаха задачата да снабдяватъ предимно трудовитѣ части съ риба, главно въ консервиранъ видъ, а съ излишната такава, поддържаха рибния пазаръ.

Въ последнитѣ години стойността, както на далянитѣ, поради безмитното внасяне на преждата необходима за изплитане на мрежитѣ, така и на българскитѣ вжжета значително е намалена.

Като се има това предвидъ, а сжщо и стойността на рибата като храна за войската и народа, необходимо е отново да се създадатъ риболовнитѣ групи, които да се стъкмятъ съ всичко необходимо за риболовство и приготвление на рибата въ консервиранъ видъ въ кутии, която да бжде евтина, достъпна и използвана като добра храна, както отъ гражданина въ мирно време, така и отъ войската при бждещата война.

Кънчо Ст. Къневъ.

БЪРЗОТО ПЖТУВАНЕ НА „ПАДУА“.

Германскитѣ черитистсжжрентѣ вътроходъ „Падуа“ предприелъ въ 1913 г. първата година пжтуване до Южна Америка, при което развилъ голѣма скоростъ.

Разстоянието отъ 9,000 мили между английския каналъ до пристанището Коралъ на Чили било мзминато за 61 дена, отъ 22 октомври до 22 декември м. г.

Подобно бързо пжтуване следъ Свѣтовната война, до сега не е отбелязалъ нито единъ голѣмъ вътроходъ.

„Падуа“ принадлежи на Хамбургското корабоплавателно сдружение и често пжтува между Европа и Австралия, като се връща отъ последната всѣкога съ пълненъ товаръ зърнени храни.

— На 1 срещу 2 февруари 1916 год. деветъ германски цепелина извършили бомбардировката надъ градсвѣтъ и индустриалнитѣ сгужжения въ югоизточната частъ на Англия.

Цепелинъ „L 11“ бомбардиралъ Баклекфилдъ „L 13“ и „L 17“ — Ирмингхамъ, „L 15“ Ливерпулъ, „L 16“ Ярмутъ, „L 19“ градоветѣ Манчестеръ и Ливерпулъ, „L 20“ — Чепфилдъ, а „L 21“ Манчестеръ и Биркехедъ.

Общо цепелинитѣ хвърлили 360 бомби отъ взривовѣтъ на които били разрушени много индустриални сгради.

Отъ обстрелването на английската противосамолетна артилерия билъ засѣгнатъ цепелинътъ „L 19“, който заранѣта на 2 февруари билъ принуденъ да кацне на вода въ Северното море.

Обслужата на цепелина, състояща се отъ 15 човѣка се покатирила на стѣрчащата надъ водата частъ на въздушния корабъ и поискала помощъ отъ минаващия наблизо английски рибарски корабъ „Кралъ Стефанъ“. Последниятъ обаче, отминалъ, отказвайки да спаси търпящитѣ крушение германски моряци, които загинали всрѣдъ водитѣ на Северното море.

— На 8 февруари с. г. английски монитори бомбардирани града Смирна въ Мала Азия.

— Сжщиятъ день се взривалъ на поставеното отъ италианцитѣ въ Адриатическо море минно заграждане и потъналъ австроунгарскитѣ голѣмъ превозенъ корабъ „Понсонби“.

КОЛКО СТРУВА ПОСТРОЙКАТА НА ВСѢКИ ТОНЪ БОЙНИ КОРАБИ.

Относно запитването за стойността на всѣки новопостроенъ тонъ бойни кораби, английското адмиралтейство дава следнитѣ данни за разнитѣ видове военни кораби:

Видъ на кораба	Колко струва постройката на всѣки тонъ.
Кръстосвачи	80,000 лева.
Флотиловодачи	87,600 "
Изстрѣбители	91,200 "
Подводници съ водоизмѣстване надъ 1,000 тона.	98,800 "
Малки подводници	159,600 "

Въ тая сума влиза и стойността на артилерията, торпедното и минно въоръжение и самолетитѣ на кръстосвачитѣ.

За отбелязване е, че съ намаляване размѣра и вида на корабитѣ разте и стойността на всѣки тонъ, което се установява отъ помѣстена тая кратка таблица.

Споредъ последната, постройката на единъ кръстосвачъ съ водоизмѣстване отъ 10,000 тона струва 800 милиона лева; кръстосвачъ отъ 6,000 тона—480 милиона; единъ флотиловодачъ отъ 2,500 тона—210 милиона лева; всѣки изстрѣбителъ съ водоизмѣстване отъ 1,600 тона 146 милиона, а отъ 1,000 тона—92 милиона лева; цената на единъ голѣмъ подводникъ е около 100 милиона лева; подводникъ съ водоизмѣстване отъ 500 тона ще струва около 80 милиона, а малкитѣ подводници отъ 250 тона—около 40 милиона лева.

НОВЪ ВИДЪ ТОРПЕДНИ ЛОДКИ.

Споредъ в. „Таимсъ“ нарочната английска корабостроителница за постройката на бързоходни лодки „Бритишъ Поуеръ Боотъ Компани“ — Соутхамптонъ, недавна пострѣла за единъ чуждъ флотъ новъ видъ торпедна лодка, която била по-голѣма отъ досега доставянитѣ за английското адмиралтейство.

Лодката притежавала новъ видъ мотори съ особена конструкция; По-голѣмо въоръжение отъ това на предидущитѣ лодки и се обслужвала отъ офицери и моряци, безъ да е необходимо последнитѣ да излизатъ на откритата палуба.

Торпеднитѣ апарати били пригодени за изстрелване на торпедата назадъ, задъ кърмата на лодката.

Извършенитѣ до сега пробни плавания при които лодката достигнала скоростъ 50 мили (93 клм.), дали твърде добри резултати.

По-голѣми подробности относно тая новъ видъ торпедни лодки не се съобщаватъ.

Обичай морето

То ще те възнагради

СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЕ ФЛОТИ.

ГЕРМАНИЯ.

Презъ миналата година, били спуснати на вода новопостроеният кръстосвач „Принцъ Евгени“ и самолетоносачът „Графъ Цепелин“.

„Принцъ Евгени“ притежава водоизместване 10,000 тона и въоръжение: осем 203 мм. и дванадесет 105 мм. орждия. Самолетоносачът който притежава водоизместване 19,000 тона билъ кръстенъ отъ дъщерята на графъ Цепелинъ, графиня Хела Бранденщайнъ — Цепелинъ.

На 21 май влѣзалъ въ строя новиятъ линейенъ корабъ „Гнайзенау“, а на 7 януари н. г. едновидния на него „Шарнхорстъ“.

Както е известно двама линейни кораба носятъ имената на двата бронирани кръстосвача отъ ескадрата на адмиралъ графъ Шне, които се сражаваха упорито и загинаха славно въ морската битка при Фалкландскиѣ острови на 6 декември 1914 год.

Новиятъ линейни кораби притежаватъ водоизместване 26,000 тона и сж въоръжени съ по деветъ 280 мм. и осемъ 150 мм. орждия.

— Спуснати били на вода и влѣзли въ строя редица новопостроени изстрѣбители, минопоставачи и торпедни лодки.

Презъ изтеклата година особено внимание било обърнато за бързата постройка на различнитъ видове подводници.

Къмъ съществуващитъ три флотилии подводници: флотилията „Ведигенъ“, „Залцведель“ и „Лоозъ“, били образувани и стѣкмени още три флотилии: на 25 юни подводната флотилия „Вегенеръ“ състояща се отъ подводници съ водоизместване по 517 тона; на 1 октомври флотилията „Хундиусъ“ състояща се отъ 740 тонни подводници и на 1 декември м. г. флотилията „Емманъ“ съставена отъ подводници съ водоизместване по 250 тона.

— На 12 февруари м. г. въ Хамбургъ билъ въведенъ въ служба третиятъ учебенъ вътреходъ „Албертъ Лео Шнагетеръ“, предназначенъ за обучение морските кадети.

ЮГОСЛАВИЯ.

Годишенъ прегледъ. Презъ изтеклата година съставътъ на югославиянския флотъ се увеличилъ съ новопостроенитъ въ Германия осемъ торпедни лодки: „Ориенъ“, „Белебигъ“, „Динара“, „Триглавъ“, „Зубоборъ“, „Рудникъ“, „Каймакланъ“ и „Давриторъ“, притежаващи водоизместване 60 тона, скоростъ 38 мили, мощностъ на моторигъ 3,000 конски сили и въоръжение съ две торпедни тръби.

Презъ годината били спуснати на вода новостроящитъ се въ югославиянската корабостроителница въ Сплитъ два изстрѣбителя: „Загребъ“, на 30 маргъ и „Любляна“ на 28 юни.

Третиятъ изстрѣбитель, „Београдъ“, построенъ въ Франция е приключилъ вече пробнитъ си плавания, „Загребъ“ ще бжде окончателно завършенъ презъ пролѣтътъ, а „Любляна“ презъ лѣтото 1939 год.

Новиятъ изстрѣбители притежаватъ следнитъ данни: водоизместване 1,220 тона, скоростъ 38 мили (70 клм.), въоръжение: четири 120 мм., четири 40 мм. орждия и шестъ 550 мм. торпедни тръби.

Презъ есенъта 1938 год. била възложена на нѣмскитъ корабостроителници постройката на следнитъ кораби за югославиянския флотъ: единъ флотиловодачъ отъ вида на „Дубровникъ“, четири торпедни лодки и два подводника.

Флотиловодачътъ ще притежава следнитъ данни: водоизместване 2,400 тона, скоростъ 38 мили и въоръжение: петъ 140 мм., две 84 мм. и осемъ 40 мм. орждия, шестъ 550 мм. торпедни тръби.

Торпедните лодки ще бждатъ построени отъ корабостроителницата „Люрсенъ“ въ Вегезакъ при Бремени и ще иматъ водоизместване 90 тона, скоростъ 36 мили, две торпедни тръби и едно малкокалибрено противосамолетно оржие.

Двата подводника ще притежаватъ надводно водоизместване 350 тона.

Презъ лѣтото била възложена на една белгийска корабостроителница постройката на единъ наливенъ корабъ за превозъ на течено гориво, а сжщо и нѣколко малки спомагателни кораба.

Наливниятъ корабъ ще има водоизместване 3,500 тона.

— Освенъ обикновенитъ бойни учебни аъ отечественитъ води и единични кръстосвания въ Срѣдиземно море, учебния корабъ „Ядранъ“ предприелъ отъ априлъ до августъ продължително плаване до Северна Америка, като посетилъ следнитъ пристанища: Малта — Гибралтаръ — Мадейра — Вермуда — Нью-Йоркъ — Бостонъ — Азорскитъ острови — Понта — Деада — Гибралтаръ — Тунисъ и сезальриалъ обратно въ Дубровникъ.

Презъ време на пътуествието, което тразило 134 дена „Ядранъ“ престоялъ 49 въ различнитъ пристанища и 25 дена се намиралъ въ открито море. Изминаниятъ пътъ възлиза на 11,262 мили (около 22,000 клм.), отъ които 6,624 мили били проплаани подъ вѣтрила и 4,638 мили въ помощта на мотора.

ЯПОНИЯ.

—Отъ гласувания общъ бюджетъ на държавата за 1938/39 год., възлизащъ на 2 милиарда 868 милиона иени (66 милиарда 336 милиона лева), предвиждатъ се: 677 милиона иени (15 милиарда 659 милиона лева) за флота и 564 милиона иени (14 милиарда и 45 милиона лева) за войската.

За постройката на нови кораби сж отпуснати 5 милиарда и 32 милиона лева, а за преустройство и поправка на корабитъ — 1 милиардъ 434 милиона лева.

—Относно постройката на нови кораби, въгрѣки положенитъ отъ Англия, Съединенитъ Шати и Франция усилия за получаването на необходимитъ сведения за броя и вида на новостроящитъ се бойни единици за японския флотъ, не сж установени никакви данни.

Япония грижливо пази въ строга тайна своята корабостроителна програма. На официалнитъ запитвания отъ страна на Съединенитъ Шати и Англия на 5 и 12 февруари 1938 г. относно броя и вида на строящитъ се кораби, тя отказала да даде каквито и да било сведения за това.

Въ американския и английски печатъ се появила не напълно потвърдени сведения, че Япония усилено строи два голѣми линейни кораба съ водоизместване 40,000—45,000 тона и въоръжение съ деветъ 406 мм. орждия.

— Презъ миналата година били спуснати на вода само 3 изстрѣбителя 4 минопоставачи и 1 преследвачъ на подводници.

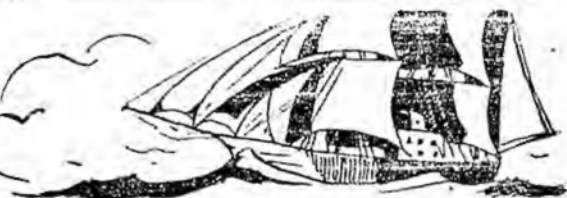
НОВА ГЕРМАНСКА ХВЪРЧАЩА ЛОДКА.

Споредъ сведенията, помѣстени въ чуждестранния печатъ, въ отлѣлтъ за постройка на самолети при корабостроителницата Бломъ и Фосъ въ Хамбургъ, била построена новъ видъ хвърчаща лодка предназначена за извършването на разузнаването въ открито море.

Водосамолетътъ, който билъ построенъ подъ знака „Н 138“ притежава следнитъ данни: разпѣреностъ на крилете 27 метра; дължина 20 метра; плоскостъ на крилата 112 кв. м., дължина на лодката 15 метра; Пожтна скоростъ 235, най-голяма такава 275 клм.; районъ на действие 5,000 клм., обща тежестъ съ пълненъ товаръ 14.7 тона.

Привежда се въ движение посрѣдствомъ три мотора съ по 600 конски сили система Юнкерсъ „Юно 205“.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



П О М О Р Е.

Стъпвайки върху палубата на вѣтрохода „Стрела“, командирѣтъ погледна свѣтлиятъ ликъ на пълната луна, отправи орловъ взоръ върху блестящата пжтека, която трепѣше по морската синева и каза възторжено:

—Хубава нощ! Пъкъ и вѣтрѣтъ е попжтенъ.

—Корабѣтъ е готовъ за отплуване, отвърна помощникѣтъ.

—Всички по мѣста за снемане отъ котва!—проеча заповѣдниятъ гласъ на командирѣтъ.

Въ мигъ моряцитѣ заеха своитѣ мѣста. Котвената верига прозвѣнтѣ, мокротъ тѣло на котвата се простѣрга по дървената стена на вѣтрохода и бѣ бързо закрепено на своето мѣсто върху палубата. Жилести ржце опнаха вдигачитѣ, скрициитѣ запѣха жаловно и огромнитѣ бѣли вѣтрила се издигнаха високо край стожеритѣ на „Стрела“. Съ издуги отъ полжтния вѣтрѣтъ вѣтрила, корабѣтъ се наклони леко на дѣсната си страна и забразди съ острия си носъ морскитѣ вълни.

—Свободни отъ мѣста! се даде нова заповѣдъ. Свободната стража да почива!

Десетина моряка, обвити въ своитѣ шинели налѣгаха върху палубата. Командирѣтъ седна на сгѣваемо столче, подпря глава на сгѣже и се загледа въ вълнуващата грѣдъ на морето.

Азъ бѣхъ на стража при кърмилото, здраво стискахъ съ ржце последното и направлявахъ кораба, наслаждавайки се отъ приятното пжтуване по обширната водна равнина...

Излизаме вече изъ Бургаския заливъ. Созополъ и островъ Св. Иванъ оставагъ задъ насъ. Напредъ и на северъ въ далечината, като свѣтулка въ пролѣтната нощъ проблѣсва фара Емона... Поморие и Несебъръ очертаватъ своето мѣсто съ редица свѣтлинки...

Вѣтроходѣтъ лети като стрела и се плъзга леко по вълнуващата се повърхностъ на морето. Ясно чувствамъ, какъ той еднообразно се надига, разсича съ острия си носъ пѣнеситѣ гриви на вълнитѣ и тансува подъ ритмичния шумъ и плѣсъкъ на посребренитѣ отъ луната води.

—Малко на дѣсно. Дръжъ точно на Емона! дава отсѣчена заповѣдъ командирѣтъ.

Нагочвамъ носовото стѣрчило право къмъ фара на Емона. Съ движение на кърмилото на лѣво и дѣсно, направлявамъ „Стрела“ къмъ очер-

таващия се въ далечината стрѣменъ спускъ на Стара планина.

Командирѣтъ се изправя отъ сгѣваемото столче,зира се въ морската ширъ, оглежда хоризонта и слиза въ офицерското помѣщение.

Следъ малко оттамъ излиза неговиятъ помощникъ.

Така сжщо и при менъ идва морякъ, за да ме смѣни.

—Какъвъ курсъ?

—Носъ Емона, фара! отговарямъ и отсѣлвамъ своето мѣсто.

—Курсъ носъ Емона, фара! повтаря моряка гласно и поема кърмилото. Смѣнитѣ се отъ стража и завивайки се добре съ шинела, легнахъ на палубата, до моитѣ другари. Милуванъ отъ свежия морски вѣтрѣцъ, люлѣящъ се като въ люлка отъ непрестанното клатушкане на вѣтрохода, бързо се унесохъ въ сладка дрѣмка...

Когато следъ известно време се събулихъ, Емона се виждаше на лѣво отъ насъ, а на изтокъ очертаването на свѣтло сивата ивица надъ хоризонта предвещаваше скорсшното съзоряване и настѣпването на новия денъ.

Изтягайки се по грѣбъ, отново затворихъ очи и се унесохъ въ сладости мечтания.

Неволно се занимахъ една следъ друга картини, разнообразни, интересни. И спомнихъ си за несдържания възторгъ който изпитахъ, когато за пръвъ пжтъ въ една септемврийска утринъ, предъ моя младенчески погледъ блѣсна съ цѣлата си величавостъ морето — Бѣлото море.

Въ тоя мигъ въ моята детинска глава се загнѣзди мисълта, че това не е вода, а цѣла планина сребро, което блестяше отъ пурпурнитѣ лжчи на изгрѣващото слънце. И помня какъ наивно попитахъ тогава баща си, сочейки съ прѣстъ къмъ свѣткащия хоризонтъ.

—Татко, нали това е морето? Но защо така блѣсти?

Баща ми се усмихна леко, а пъкъ азъ сведохъ низко глава предъ величавостта на картината, която се разкриваше на югъ по Бѣломорието. И когато следъ единъ часъ нагазихъ до колене морската вода, разбрахъ на какво се дължеше блѣсъка на морето.

Азъ тичахъ и шлапкахъ съ малкитѣ си боси крачка край брѣга по мокрия дребнозърнестъ, златистъ пѣсъкъ; събирахъ разнообразни шлюпичи отъ мидии; седефени сжлвчета и разноцвѣтни, добре загледе-

ни отъ морскитѣ вълни камъчета и дишахъ съ пълни гърди, прѣсния, чистъ въздухъ. Когато трѣбваше да напусна това прекрасно мѣсто, изпълнено съ тайнствения шепотъ на вълнитѣ, нѣкаква тжга се застоя тежко въ моето малко сърдце. Дълго изврѣскахъ глава и гледахъ къмъ отдалечаващото се море, до като единъ хълмъ, обрасълъ съ сѣнчеста гора го закри отъ моя погледъ...

Изминаха осемъ години отъ тогава, въ които азъ никога не забравихъ картината — красивата картина на морето. И единъ денъ неочаквано се намѣрихъ седналъ замечтанъ върху вълноломнитѣ камани на Бургаското пристанище. Седѣхъ неподвижно и съзерцавахъ не Бѣлото, а родното Черно море. Изпитвахъ неизказана радостъ къмъ красотитѣ на тая необятна ширъ която се вълнуваше подъ моитѣ нозе.

Едва когато нощта хвърли черното си було и фара на вълнолома започна да примига, се изправихъ и бавно отдалечихъ отъ мѣстото, кждето неусетно бѣхъ престоялъ нѣколко часа.

Мисълта да стана морякъ и получа възможността непрестанно да се любувамъ на това обаяно море, никога не ме напушаше. И ето, сега съмъ морякъ и устремилъ погледъ въ бледнѣщото небе, изпитвамъ неизмѣрима радостъ...

Зората свари вѣтрохода „Стрела“ край устието на р. Камчия. Свободнитѣ отъ стража моряци бѣха насядали въ полукръгъ на палубата и всрѣдъ глѣчъ и закачки, апетитно поглѣщаха и унищожаваха утринната си закуска. Останалитѣ моряци се намираха на своитѣ мѣста: на кърмилото, наблюдатели на носа и при тегличитѣ, като имаха задачата да следятъ за правилното действие на добре опжнатитѣ отъ вѣтъра вѣтрила.

До основата на главния стожеръ бѣ клекнала върху своята поставка, малката бѣчвичке, напълнена съ вода за пиене, върху която бѣха сложени нѣколко намокрени спасителни ризи, за да предпазятъ стоплянето на водата отъ паляшитѣ слънчеви лжчи. На върха на главното вѣтрило плъснеше развѣavano отъ вѣтъра родното военно-морско знаме...

Наблюдавамъ моитѣ съслуживци, които се разговарятъ оживено и се шегуватъ непрестанно. Всички сж

снажни, съ обгорѣли отъ слънцето и вѣтъра лица. Притежаватъ смѣли погледи и пѣргаво се движатъ по палубата. Всички носятъ еднакво моряшко облѣкло. Братя сме. Малкиятъ вѣтроходъ е нашиятъ домъ, командирѣтъ — баща, а морето нашата майка.

Поради пожития вѣтъръ по-големата частъ отъ обслугата на „Стрела“ почива. Ако нѣкой въ тоя мигъ би хвърлилъ погледъ върху палубата на вѣтрохода, би казалъ:

— Ленивци! Какъ мързеливо се излежаватъ!

Но единъ знакъ, само едно изсвирване на командира е достатъчно всѣки да скочи и въ мигъ заеме

опредѣленото му мѣсто.

Преминаваме покрай носъ Галата, и чрезъ пѣртовото извършване на поврътъ и лжкатушене изъ Варненския заливъ, влизаме въ пристанището. Всички сме по своитѣ мѣста. Като бѣла чайка, вѣтрохода се плъзга по спокойнитѣ води на пристанището

— Готови за заставане на вързала! прозвучава гласа на командира.

Вѣтроходътъ бързо се насочва къмъ закотвената въ пристанището бѣчва, разстоянието до която бързо намалява. Дава се нова заповѣдъ:

— На вѣтрилнитѣ върви!

Моряцитѣ освобождаватъ вдигачитѣ (вжжетата чрезъ които се види-

гатъ и спущатъ вѣтрилата) и ги държатъ на ржце, готови всѣки мигъ да ги отпуснатъ...

„Стрела“ приближава бѣчвата точно срещу вѣтъра. Оставатъ десетъ метра до нея... осемъ, петъ... два... единъ... Морякъ съ вжже пѣргаво скача върху горната хоризонтална плоскост на бѣчвата. Въ сжщото време се дава заповѣдта:

— Вѣтрилата, сними!

Последнитѣ бързо се свличатъ на палубата и скътаватъ.

„Стрела“ е завързана здраво за бѣчвата. Пжтуването по море, за жалостъ, е завършено.

А. Михайловъ—Бризъ.

НАШЕТО ЧЕРНОМОРИЕ.

Въ минути, когато полагаме усилия да намѣримъ пжтя къмъ спасителния брѣгъ, голѣмо значение има прочитането на книга, като „Нашето Черноморие“, написана съ кръвь отъ сърдцето и съ вѣтра и любовъ къмъ всичко онова, което осмисля нашия животъ и ни вдъхва упование и надежда въ свѣтлото бждеще на България! Защо кръвьта е духъ, а вѣрата и любовта сж слънце и свѣтлина въ живота на човѣка. И тѣ подържатъ несломимата му воля.

У насъ, обаче, е на лице предубеждението и отрицанието къмъ творби отъ подобенъ родъ, особено ако тѣ излизатъ на бѣлъ свѣтъ отъ млади писатели въ провинцията.

Азъ не съмъ критикъ, обаче нищо не ми прѣчи да дамъ кратка преценка относно въпросната книга.

Все пакъ азъ разбирамъ и ценя хубавото, но го ценя така, както го чувствавамъ. За да бжда, обаче, обективенъ и безпристрастенъ, ще си послужа съ езика на фактитѣ, който е по-красноречивъ и убедителенъ отъ моитѣ чувства. А той, още на прѣвъ погледъ ни казва, че е сжщински подвигъ да се напише и издаде днесъ такава изчерпателна и обемиста книга, като книгата на г. Кънчевъ. На чистъ, заученъ и цвѣтистъ български езикъ, тя ни разкрива въ страницитѣ си хубоститѣ и величието на родното море и забележителноститѣ и всестранното значение на нашето живописно крайбрѣжие.

И тия страници звучатъ като чародейна музика, която шепне възторжени слова на душата издвистува на сърдцето по незнайни пжтища. Ето защо, книгата „Нашето Черноморие“ обещава да бжде добре оценена отъ всѣки българинъ и нейната сждба, рано или късно, ще свърши не съ мораленъ крахъ, а съ завидни успѣхи, за да получи авторътъ ѝ заслужена признателностъ и новъ подтикъ за творчество въ тая насока.

Защото само оня, който е изгу-

билъ способността да вижда красотата, да чува съзвучие на тоноветѣ и да се опиянява отъ хармонията на свѣга, само той не би могълъ да почувствува силата на вдъхновеното перо на г. Кънчевъ и да не разбере ползата отъ опознаването на родното море и крайбрѣжия му, които сж чужди и непознати за мнозина. И още защото, морето е дадено съ безспорна и очебийна правдивостъ, като нераздѣлна частъ отъ родната земя и като залогъ за по-честитѣ бжднини на българския народъ.

Въ гая книга, като бисери на скжпа огърлица, всички красиви български кжгчета и приказни селища отъ Добриятъ носъ до Рѣзовската рѣка, сж описани ведно съ морската стихия, мощното дихание на която се чузгвува при всѣки ударъ на сърдцето. И въ нея всѣки ще намѣри оноза, което го интересува и щз изпита естетическа наслада при чегенето. Природолюбецътъ ще се опие отъ безпредѣлната любовъ на автора къмъ чара на водния безкрай и безбрѣжнитѣ сини простори; учениятъ ще обогати познанията си относно географията и историята на нашето крайбрѣжие съ своитѣ сегашни и нѣкогашни селища, а човѣкътъ на труда ще се ориентира въ стопанскитѣ възможности свързани съ морето, които ще осигурятъ неговото по-сносно сжществуване.

Независимо отъ всичко това, всѣки българинъ, ще опознае живота и битана моряцитѣ — рибари; произхода, нравитѣ и обичаитѣ на поселницитѣ въ тоя край; напредъка и културата на населението отъ крайбрѣжието, а така сжщо и още много други нѣща, разказани съ умение и замахъ, сърдечно и непринудено. Описанията на Синята планина — Калиакра, съ своята легендарностъ и прелестъ; на златния Дългъ пѣськъ, съ изключителната си лѣчебностъ; на с. Царево, съ неговото историческо минало; на черноморската

хубавица — Варна, съ всичко, което я прави царица и Варненското езеро съ селото на старовѣрцитѣ, всѣко отъ които е художествено нарисувана картина, а въ всичко заедно, една чудна приказка, която ни разкрива съкровени тайни и ни води въ сграната на епичнитѣ херои и всеотдайната романтична любовъ къмъ родната земя.

Картинитѣ сж поразителни. Предъ насъ е морето съ своитѣ пѣнливи вълни и лекокрили чайки. Звездна нощъ и синьо море, или слънчевъ день и златно, хлѣбородно поле, посрѣдъ които възкръсватъ виденията на храбри юнаци отъ миналото; или зла орисъ размахва невидими крила въ дни на падение и гибель. Какво величие, каква удохотворена красота и художественостъ има въ всѣка страница, въ всѣки редъ и даже въ всѣка дума, която излиза направо отъ сърдцето и завладява съ своята искреностъ и топлота!

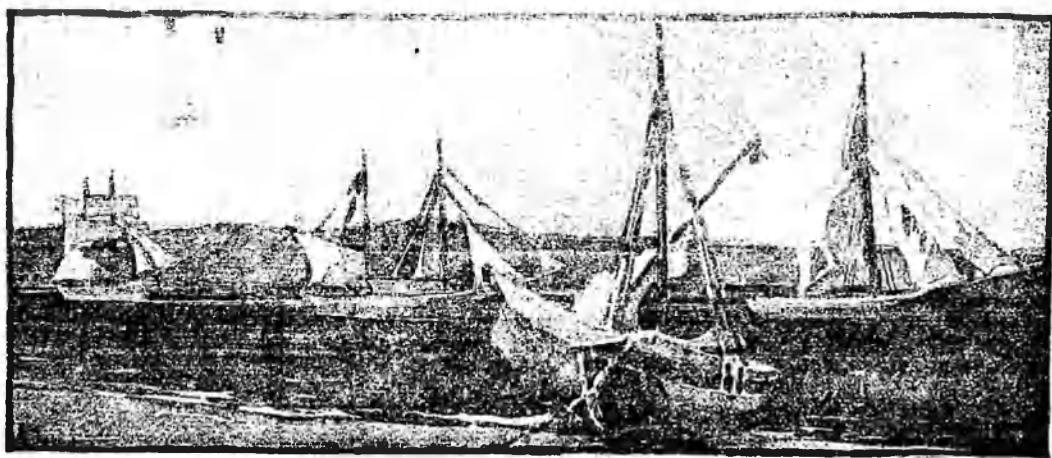
Така се нижатъ едни следъ други: градове, села и паланки, съ живота и поминъка въ тѣхъ; острови, езера, рѣки и блата, съ своето стопанско значение и върхове съ внушителния си видъ. А наредъ съ всичко това, навсѣкжде виждаме и чувстваваме морето, което служи като основа върху която автора везе чудния гурберъ на своята творба.

Това е въ общи черти богатото съдържание на неговата книга, всичкитѣ достойнства на която, немогатъ да се посочатъ само съ изброяване на факти. Тя представлява единъ сериозенъ и цененъ трудъ, още повече, че въ нея срѣщаме нови научни данни, които сж плодъ на дълги и старателни проучавания отъ автора на самото мѣсто и сполучливо побългаряване на думи и имена, свързани съ говоримия ни езикъ и родната ни география.

Моето дълбоко убеждение е, че книгата „Нашето Черноморие“ на г. Крумъ Кънчевъ ще бжде и пребжде като една настолна книга въ всѣка българска библиотека. К. Траяновъ.



При устието на р. Камчия.



В ътроходи.

Ал. Мутафовъ.



Ударениятъ на подводната скала предъ Черния носъ и потъналъ презъ 1918 год.
турски изстрѣбителъ „Гаяреть“.