

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЕ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗЪ

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

406. Варна — Градската библиотека

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

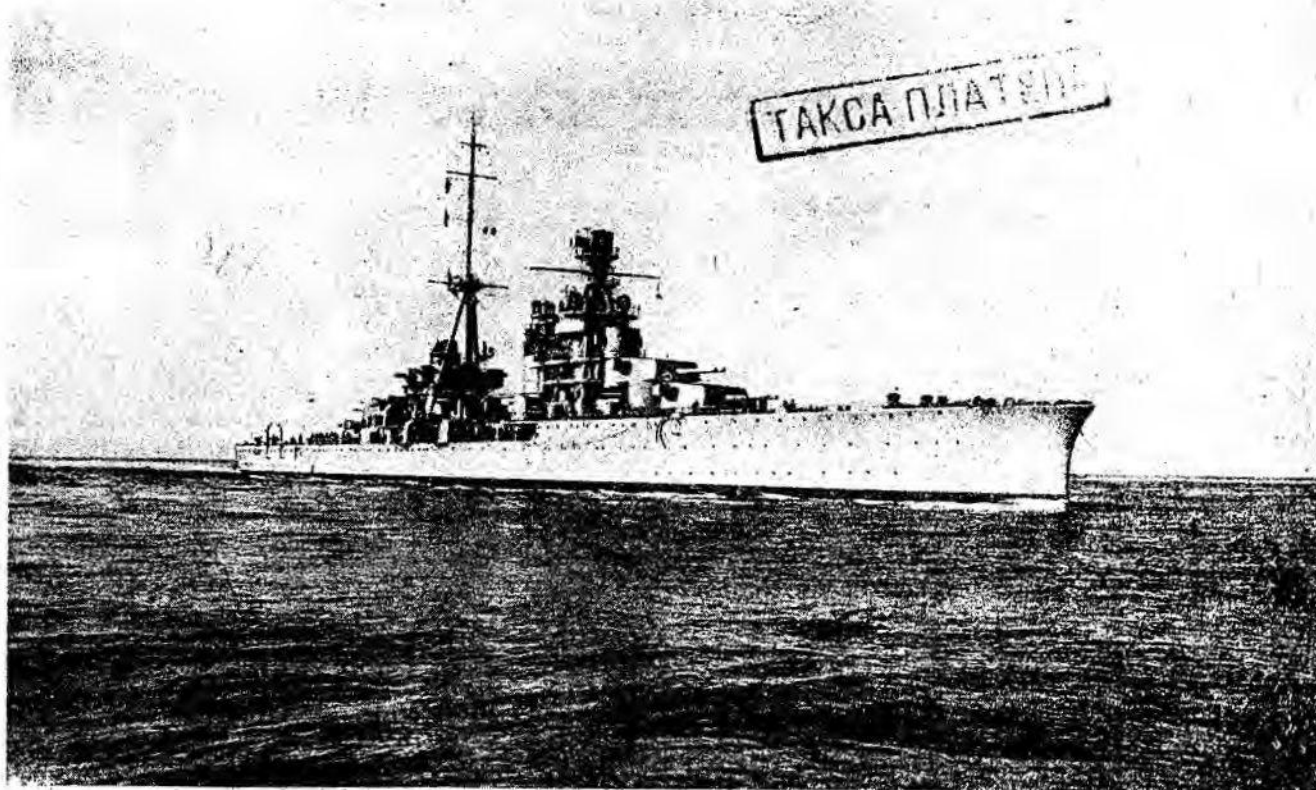
ДРУСЕМИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година II.

Варна, 15. юни 1936 год.

Брой 43.

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



ИТАЛИАНСКИЯТЪ КРЪСТОСВАЧЪ „ЗАРА“.

Построенъ презъ 1930 год. Има следнитъ данни: Дължина 189, ширина 26.6, газене 6.1 метра; водоизмѣстване 10,000 тона, скоростъ 35 мили; въоръжение: 8 — 203 м. м., 16 — 100 м. м., 2 — 70 м. м., и 8 — 57 м. м. орджия; обслуга 830 души.

МОРЕТО И ДУНАВА СЪ
НЕИЗЧЕРПАЕМИ БОГАТСТВА

ДЪРЖАВА БЕЗЪ МОРЕ,
КЪЩА БЕЗЪ ПРОЗОРЕЦЪ.

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

През Балканската война от личния състав на бившият ни Дунавски флот бѣха сформирани нѣколко отряда моряци, предимно кърмчии и миньори, една част от които се придаде къмъ II-а армия около Одринъ, главно за обслужване войскитѣ съ сигнализация, телефонни връзки, изпълнение на минноподдривни задачи и действия по рѣкитѣ Марица и Арда.

Друга част, следъ оттеглянето на турската армия отъ Бунаръ-Хисаръ и Люле-Бургасъ, зае брѣговетѣ на Мраморно море, гдето организира охранна и наблюдателна служба по крайбръжието отъ залива Буюкъ-Чекмедже до Ганосъ и съ подръжни и оскъдни сръдства минирала прибрѣжнитѣ води при Чанта-дере и Шаркьой.

Миннитѣ загради били поставени при твърде трудни условия, само съ обикновенни рибарски лодки, и при все това изпълнили назначението си като попрѣчили на свободното движение на турскитѣ военни и търговски кораби.

На 21 май 1913 год. се започва събирането на заграднитѣ мини въ Мраморно море, и всички отряди моряци преминаватъ на новия фронтъ, срещу гърцитѣ на Бѣло море.

На 12 и 13 юни 1913 год. моряцитѣ поставили минни загради въ заливитѣ Кавала и Порто-Лагосъ, съ което възпрепятствували на грѣцкия флотъ да наблюдава и обстрелва пристанището и крайбръжието, или да стоварва десантъ.

Следъ отстъпването на бѣломорскитѣ брѣгове, моряцитѣ се сгруппирали въ две сборни роти, от които едната е влѣзла въ състава на Гюмюрджинския, а другата въ Скечанския отряди, съвмѣстно съ които сж отбранявали западна Тракия отъ нашествието на турския башибозукъ къмъ градоветѣ Мастанлъж, Кошукавакъ, Скеча и Пашмакъж, като чрезъ чести схватки съ нередовната турска войска охранявали отстъплението на българското население.

Тия миннозаградни действия на шепата доблестни български моряци, изключително съ недостатъчни и примитивни сръдства е безспорно единъ подвигъ, достоенъ за удивление, съхраняващъ непоколебимата готовност на българскитѣ синове да се жертватъ, въпрѣки непреодолимитѣ препятствия за защитата на Родината.

Постъпили статии

270. Операции на рѣчнитѣ флотилии
275. Бази за рѣчнитѣ флотилии.
302. Бързоходнитѣ бойни кораби.
306. Действията на австроунгарския дунавски флотъ по нашето дунавско крайбръжие презъ войната 1915—18 год.
308. Подводната война презъ 1914—18 година.
309. Противоподводнитѣ сръдства презъ Свѣтовната война.
310. Развитие на военно-морското изкуство и техника въ периода отъ Руско-японската до Свѣтовната война.
313. Възпитание на морски навици въ чуждестраннитѣ флоти.
315. Вѣтроходецѣтъ.
316. Съвременното състояние на торпедото.
317. Двигатели съ вътрешно горение на новитѣ германски бойни кораби.
318. Военно-морско оръжие презъ Мировата война и следъ него.
319. Боятъ при Догеръ-банкъ на 24 януари 1915 год.
320. Крушението.
322. Новъ американски водолазенъ апаратъ за работене на голѣми дълбочини.
323. Наладения и защита на морскитѣ брѣгове.
324. Красивиятъ видъ на бойнитѣ кораби.
325. Новитѣ французски военни кораби.
326. Бъдещата морска война.
327. Географията на Индийския и Тихи океани.
328. Морскитѣ бой при Лиса на 13 мартъ 1811 год.
329. Дареанелската операция.
330. Морскитѣ сражения въ Балтийско море презъ Свѣтовната война.

УДОБРЕНИ.

302, 306, 309, 313, 318, 319, 322.

НЕУДОБРЕНИ.

320, 323, 324, 329.

НА ПРЕЦЕНКА.

270, 275, 308, 310, 315, 316, 317, 325, 326, 327, 328, 330.

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитѣ постъпили дарения:

1. Дружество „Морски Техникъ“ Свищовъ, сумата 215 лева.
 2. Николай Русевъ отъ гр. Провадия, сумата 20 лева.
 3. Стоянъ Дечевъ отъ гр. Провадия, сумата 20 лева.
 4. Сидеръ Димитровъ отъ гр. Провадия, сумата 20 лева.
 5. Борисъ Хитевъ отъ гр. Ловечъ, сумата 20 лева.
 6. Никола Нечевъ отъ гр. Ловечъ, сумата 20 лева.
 7. Александъръ Костовъ отъ гр. София, сумата 15 лева.
 8. Филипъ Ивановъ отъ гр. София, сумата 15 лева.
 9. Панайотъ Благоевъ отъ гр. Казанлъкъ, сумата 10 лева.
 10. Никола Кърпачевъ отъ гр. Казанлъкъ, сумата 10 лева.
 11. Тодоръ Костовъ отъ гр. Казанлъкъ, сумата 10 лева.
 12. Георги Братановъ отъ гр. София сумата, 5 лева.
- (Следва)

Въ отговоръ на постъпилитѣ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, извѣстяваме на изявилитѣ желание да се абонира, че вестника се изпраща даромъ, по възможност на всички, които желаятъ да го получаватъ, безъ вноска за абонаментъ; редакцията приема само дарения, които за въ бъдеще ще се публикуватъ въ отдѣла Поща.

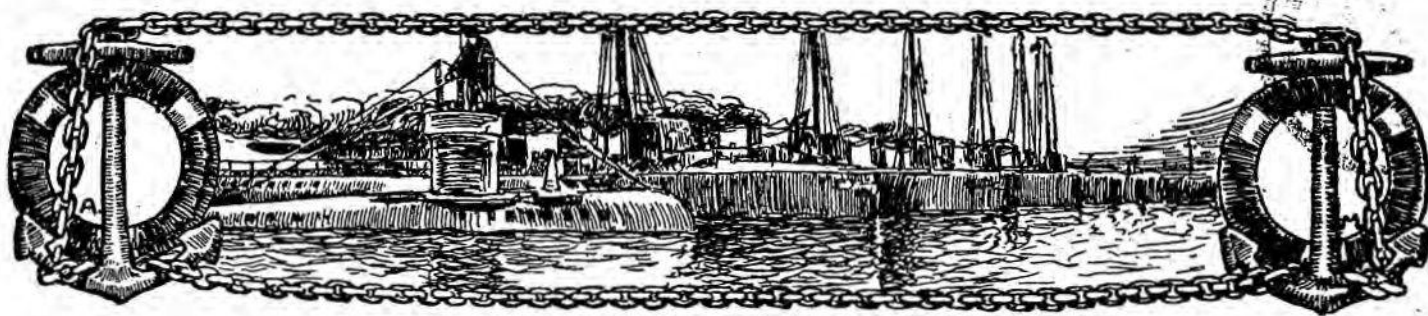
— Известяватъ се сътрудницитѣ да съобщаватъ автора и източника на преводнитѣ статии. Безъ тия данни статиитѣ се считатъ нередовни и нѣма да бждатъ помѣствани въ вестника.

— Редакцията препоръчва сътрудничество и съ снимки. Ония сътрудници, които иматъ такива, свързани съ живота и историята на флота или съ морето, се умоляватъ да ги представятъ.

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

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

— Редакцията благодари на всички постоянни и временни сътрудници, които сж изпратили снимки за помѣстване.



ОБЩЕСТВЕНАТА ПОДКРЕПА

Обществената подкрепа, изразена въ моралното и материално подпомагане отъ широкитъ народни маси, има голѣмъ дѣлъ за осъществяване на предначертанитъ отечествени идеали и народополезни начинания

Свѣтовната история отбелязва редица примѣри, които илюстриратъ напълно голѣмото значение и роля на обществената подкрепа за възхода на нацията.

Създаването и градежа на нѣмския военъ флотъ преди Общоевропейската война се дължи изключително на вкорененото въ германския народъ съзнание за обществената подкрепа, благодарение на която, съ събранитъ доброволно значителни парични срѣдства се създадоха лекитъ кръстосвачи „Емденъ“, „Лайпцигъ“ „Карлсруе“, „Дрезденъ“ и други бойни единици, носящи имената на градове, чрезъ материалното подпомагане на които били

построени, стѣкмени и въоръжени.

Въ Балканската война, огромната морална обществена подкрепа, която българския народъ даде на победоносното войнство, спомогна въ висша степенъ за бързото сломяване на врага.

Недавна ежедневната преса съобщи за събраната чрезъ народна подписка значителна сума, за постройка паметникъ на покойния английски кралъ Георгъ V.

Тия примѣри показватъ, че колкото съзнанието за обществената подкрепа е по-големо, толкова и постигнатитъ резултати сж по-положителни, спомогатъ за бързото осъществяване на културнитъ начинания и иматъ сждбоносни значения за държавата и народа.

Нашата малка и онеправдана страна, не веднъжъ е подчертала своята лоялна и миролюбива политика. Но, когато всички държави трѣскаво се въоръжа-

ватъ до зжби, логично е, о време да се взематъ мѣрки за самозащита.

Готовността за самоотбраната е свещено право на всѣки народъ, който всѣкога трѣбва да бжде готовъ, съ достоинство да устои на агресивнитъ стремежи на недоброжелателитъ си.

Финансовата възможностъ на държавата е недостатъчна за належашето подобрене материалната мощъ на малкото ни въоръжени сили до степенъ, да осигурятъ Отечествената цѣлостъ.

При неспокойното и натегнато свѣтовно положение и стремежа на държавитъ да бждатъ въ бойна готовностъ, сега, по-вече отъ всѣкога е наложително създаването на доброволна и съзнателна обществена подкрепа, целяща бързото материално засилване на нашата сухопътна, въздушна и морска отбрана.

ОБУЧЕНИЕ - ВЪЗПИТАНИЕ И ОБНОВА

Придобиването на морски навици въ чуждестранните флоти.

(Продължение отъ брой 39).

Япония.

Морското училище се намира на о. Етадзино, близо до базата Куре; постъпване на възраст 15—18 г., а продължителност на курса 3 год. 8 м. Въ училището се преминава теоритически курсъ по морско дѣло, а островното положение на училището позволява занятията по гребане и вѣтроходство да се извършватъ въ течение цѣлия периодъ на обучението. При училището се намира лекъ кръстосвачъ.

Съ свършване курса на училището, кадетитѣ се изпращатъ на 12 месечно задължително плаване съ учебенъ кръстосвачъ, следъ което се произвеждатъ въ гардемарини и на ново разпредѣлятъ за 12 месечно практическо плаване съ корабитѣ отъ действащия флотъ, следъ завършването на което се произвеждатъ въ първи офицерски чинъ. Общата продължителност на практическото плаване, преди производството въ офицери е около 2 години.

Франция.

Военно-морското училище е разположено на брѣга на Бискайския заливъ въ Брестъ; кадетитѣ постъпватъ на възраст отъ 16—19 год., продължителност на курса 2 год. Презъ време пребиваването на кадетитѣ въ училището се преминава теоритически курсъ по морско дѣло, а разположението на училището по крайбрѣжието на Брестския рейдъ позволява крѣгла година да се водятъ занятия по гребане и вѣтроходство съ прикомандиранитѣ къмъ училището многобройни яhti.

Въ 1933 год. училището получило и две вѣтроходно-моторни шхуни и нѣколко яhti, на които кадетитѣ предприематъ и по-продължителни плавания покрай севернитѣ крайбрѣжия на Франция, толкова характерни съ лошото време и трудни условия за плаване, напълно благоприятстващи за придобиване на морски навици. При училището се намиратъ два стражни кораба и два миночистача, съ които кадетитѣ всѣка година извършватъ близки задгранични плавания.

Съ свършването на училището кадетитѣ се произвеждатъ въ гардемарини и се изпращатъ въ 10 месечно задгранично крѣгосвѣтско плаване на съвременния и специално построенъ учебенъ кръстосвачъ „Жан Даркъ“. Този кръстосвачъ, влѣзълъ въ строя въ 1932 год., прите-

жава специални аудитории, лаборатории и жилищни помещения, разчетени за 20 преподаватели и 156 гардемарини. Общата продължителност на плаването, до производство въ офицерски чинъ, е 1 год. 6 м.

Италия.

Училището е разположено на брѣга на Сръдиземно море—въ Ливорно; възраст на постъпването не по-голяма отъ 17 г., а продължителност на курса, заедно съ учебнитѣ плавания—5 години. Голѣма роль за добиването на морскитѣ навици играе продължителното плаване съ специално построенитѣ вѣтро-моторни учебни кораби—„Америко-Веспучи“ (3544 тона) и „Христофоръ-Колумбъ“ (2786 тона), встѣпили въ строя въ 1929 и 1932 год.

Германия.

Военно-морското училище се намира въ Мюрвикъ на брѣга на Балтийско море, въ залива Фленсбургъ. Постъпване въ училището на възраст 17—20 г. Продължителност на обучението 4½ год.; отъ които, 28 м. практическо плаване (въ това число 17 м. задгранично) и 26 м. теоритически курсъ на брѣга. Въ първитѣ три години на обучение, кадетитѣ плаватъ въ течение на 3 м. на вѣтроходенъ учебенъ корабъ, 17 м. въ крѣгосвѣтско задгранично плаване съ съвремененъ кръстосвачъ; 2 месеца на строева служба по корабитѣ отъ действащия флотъ, следъ което се произвеждатъ въ корабни гардемарини и на ново се изпращатъ въ 6 месечна строева служба на бойнитѣ кораби.

За практическо плаване е специално построенъ въ 1933 год. вѣтроходно-моторния корабъ „Горхъ Фокъ“. Въ последнитѣ 2 год. на всѣки учебенъ периодъ, къмъ Морското училище се прикомандироваха малки двувинтови кораби, на които се преминава последната частъ отъ курса: маневриране и самостоятелно управление на корабитѣ.

Голѣмо значение за придобиването на морскитѣ навици играе водния спортъ, който е много добре застъпенъ въ всички морски държави.

За съжаление, явната морска чуждестранна литература не позволява да се запознаемъ обстойно съ придобиването на морски навици въ бждещитѣ офицери, предназначени за служба на подводницитѣ. Въ това отношение е известно само, че къмъ английското морско училище

периодически се прикомандироваха 3 подводника, на които всѣкой морски кадетъ преминава по единъ краткъ походъ съ изпълнение на необходимитѣ потапяния и пр. Въ французския флотъ, въ който подводницитѣ съставляватъ значителна частъ отъ морскитѣ сили, всѣки строеви офицеръ, трѣбва да служи известно време на подводникъ, особено торпеднитѣ специалисти.

Заклучение. Въ методитѣ за придобиването на морски навици, споренъ се явява въпроса за ползата отъ предварителното обучение по вѣтроходнитѣ учебни кораби. Изглежда, че напоследъкъ въ командването на всички флоти е лѣгнало убеждението, че такова обучение е необходимо. Вѣтроходството, естествено е, че се явява не като целъ, а като сръдство да се усвоятъ въ едно кжсо време предварителни морски навици.

Опита въ различнитѣ флоти се свежда видимо къмъ това, че придобиването на морскитѣ навици най-добре е да се върви по следния пѣтъ:

1) Теоритическия курсъ по морско дѣло, гребно учение и управление на лодка подъ вѣтрила; 2) практическо плаване на вѣтроходенъ учебенъ корабъ; 3) практическо далечно плаване на учебенъ кръстосвачъ; 4) практическо плаване на малки кораби (торпедоносци и подводници); 5) обучение въ управление на самолети; 6) практическо плаване като старши юнкери на строеви длѣжности по корабитѣ отъ действащия флотъ.

Въ повечето флоти е въведено предварителното обучение съ вѣтроходни кораби, като методъ позволяващъ да се усвоятъ въ най-кжсо време практически морски навици (Франция, Италия, Германия, Испания, Швеция, Дания, Гърция, Финландия, Полша, Ромжия, Югославия, Португалия, Аржентина, Бразилия, Чили и др.) за която целъ се строятъ специални вѣтроходни учебни кораби, снабдени съ спомагателни двигатели, механизирани въ всѣко отношение (спомагателни механизми, радио, високоговорители за предаване заповѣди и др.)—

За придобиването на морски навици по съвременнитѣ кораби, въ повечето случаи се използватъ кръстосвачи или се строятъ специални учебни такива. Отъ руски Хранковъ.



ВЕНЕЦ-МОРСКА ИСТОРИЯ

Действията на австро-унгарския флот по нашето дунавско крайбрежие при започване войната с Ромжния.

Рѣката Дунавъ, презъ войната 1915—18 год. представлявала важна водна артерия, по която нашитѣ съюзници могли да ни продоволстватъ съ всички военни материали, необходими за воденето на войната.

Въ началото, обаче, на нашето намѣсване въ войната, тази водна артерия, посредствомъ която се съобщавахме съ нашитѣ съюзници Австро-унгария и Германия, била прекъсната, тъй като известна частъ отъ нея се владѣеше отъ Сърбия.

Едва въ началолото на 1916 год. когато противника билъ отхвърленъ отъ Дунава и всички изкуствени препятствия по рѣката били изчистени и отстранени, австро-унгарския дунавски флотъ можалъ да проникне въ нашия Дунавъ.

Действията на тоя флотъ, презъ първата половина на 1916 год. се съставяли главно въ задоволяване нашитѣ нужди, и стремлението да се укаже влиянието върху колебливия неутралитетъ на Ромжния. Така, подъ закрилата на флота била уредена служба по снабдяването на България и Турция съ бойни припаси и оръжие, а сѣщо и пренасянето на жито и други хранителни материали отъ Ромжния за централнитѣ сили.

Главнитѣ сили на австро-унгарския рѣченъ флотъ се намирили на постоянна стоянка въ Русе, отъ гдето изпълнявалъ патрулна служба и предприемалъ редовни плавания за изучаване условията на рѣката при нашитѣ брѣгове и за намиране подходящи маневренни бази.

Временното прекратяване на военнитѣ действия и настѣпилото затишие презъ първата половина на 1916 год., позволи на дунавския флотъ да води систематични учения съ обслугитѣ, да проучва водитѣ покрай нашитѣ брѣгове и намѣри подходящи мѣста, удобни за плаване на корабитѣ презъ цѣлата година и даващи, макаръ и временно прикрытие отъ неприятелския огънь. Отъ огледанитѣ по нашия брѣгъ мѣста билъ избранъ Бѣленския каналъ като първа операционна база, а канала при о-въ „Лелека“ западно отъ Русе, за маневренна такава.

Къмъ края на м-цъ юли 1916 г. всички материали: бойни припаси, нафтъ, вжглища, снабдителни шлепове и пр. необходими за флотилията, сѣ били докарани въ бжде-

щата база. За свързка на последната съ вътрешността на страната е билъ направенъ конски пѣтъ, който свързвалъ Бѣлене съ най-близката желѣзопѣтна гара Орѣшъ.

Недостатъчното телеграфно съобщение на базата съ вътрешността (до това време е имало само една телеграфна линия) било подобро отъ австро-унгарското командване. На 13 августъ 1916 г. дунавският флотъ, усиленъ съ орѣдейни батареи и прожектори отъ Германия е билъ поставенъ подъ командването на генералъ фелдмаршалъ Макензенъ.

Предвиждайки, че въ близко бъдеще северниятъ ни съседъ ще се объяви за новъ противникъ, съ който дунавския флотъ ще трѣбва да се справи, на 18 августъ рѣчното миннозаградно отдѣление е поставило незабелязано подъ самия ромжски брѣгъ първата мина отъ минното заграждане, което въ следующитѣ нѣколко дни е било продължено и завършено благополучно.

На 27 августъ въ 21 часа една силна експлозия е разтърсила корабитѣ на дунавския флотъ и цѣлия градъ Русе. При мониторитѣ, намиращи се на русенското пристанище е имало завързанъ шлепъ, пѣленъ съ вжглища и бензинъ. Този именно шлепъ билъ взриванъ и, пречупенъ презъ срѣдата, въ нѣколко минути потъналъ. Отъ мѣстото на потъването се издигнали високи огнени пламъци и димъ причинени отъ горяшитѣ бензинъ и масло.

Обслугата на шлепа е била спасена. Мониторитѣ освѣтили мѣстото съ прожекторитѣ и се приготвили да се измѣстятъ отъ пристанището. Първитѣ впечатления отъ експлозията сѣ били, че тя е причинена отъ взривъ на торпедо или заградна мина, по-късно обаче се допуснало, че причината на експлозията е необяснимо самозапалване, или невнимателно работене съ огънь отъ обслугата на шлепа.

Въ 22 часа 30 м. сѣщата вечеръ е получена телеграма отъ висшето военное командване съ съдържание: „Днесъ 21 часа Ромжния объяви война“. Едва тогава е станало ясно за коварната торпедна атака отъ ромжски торпедоносецъ, който поради грѣшно премѣрване е разрушилъ само единъ вжглищенъ шлепъ. Това предположение е било подкрепено рано на другия день съ намѣренитѣ кжсове отъ взриваното

въ вжглищния шлепъ торпедо.

Едно повторно използване на подобно страхливо нападение е било възпрепятствано отъ уредената непрекъсната стражна служба. По натагъшното стоеие на австро-унгарския флотъ на откритъ рейдъ при Русе е било безмислено, вследствие на което, той се прибралъ въ операционната база Бѣлене.

На рѣчното миннозаградно отдѣление било заповѣдано веднага да довърши минното заграждане. Първия дивизионъ монитори, който е билъ най-напредъ готовъ за плаване е конвоиралъ собственитѣ кораби до Бѣлене, а втория дивизионъ получилъ заповѣдъ да отвлече по възможностъ по-вече шлепове отъ Гюргево, частъ отъ които да потопи и по тоя начинъ да попрѣчи на плаването за Русе, а следъ това да осигури тилтъ на конвоя.

Първия дивизионъ монитори неопозоваванъ отъ никого е пристигналъ на 28 августъ въ 7 часа сутринята въ Бѣлене. Презъ време на пжтуването не е извършилъ никакво нападение на неприятелския брѣгъ.

Рѣчното миннозаградно отдѣление е привършило своята работа рано въ 5 часа сутринята и замиснало сѣщо за Бѣлене.

До 17 часа на 28 августъ 1916 г. всички австро-унгарски и германски кораби били събрани въ новата операционна база Бѣлене.

Втория дивизионъ монитори, за изпълнение на възложената задача се насочилъ къмъ Гюргево. За предпазване отъ торпедна атака, мониторитѣ имали завързани отъ дветѣ си страни по единъ шлепъ. Движейки се къмъ неприятелския брѣгъ, тѣ заели удобно мѣсто за стрелба, а придружаващитѣ ги патрулни лодки, бързо се отправили за отвързване и пускане по течението стоящитѣ предъ Гюргево шлепове. Въ 7½ часа на 28 августъ, когато патрулнитѣ лодки отвързали и пустили по течението първиятъ неприятелски шлепъ, мониторитѣ открили артилерийски огънь по пристанищнитѣ постройки и складове, безъ да засѣгнатъ градътъ.

Така започнали военнитѣ действия на австро-унгарския дунавски флотъ, който въ следующитѣ свои операции срещу ромжския брѣгъ допринесе твърде много за бързото ликвидиране съ новия ни северенъ противникъ. П. Недѣлчевъ.

МОРСКИ МОРЕЖИ



Военно-морското оржие през Мировата война и след нея.

До началото на Голфмата война, господстващият принцип въ подготовката на военно-морските сили на великите държави, бѣше владението на морето.

Изохода на войната се търсеше въ генералното сражение на главните морски сили, отъ кждето и стремлението у великите морски държави да иматъ едно ядро отъ кораби, притежаващи максимума отъ настѣпателни и отбранителни сръдства. Такива кораби се явяваха линейните, чието главно въоръжение е артилерията, на която се възлагаше главната роля за постигнатието на основната задача—унищожението въ най-скоро време на противниковитѣ линейни кораби. Отъ тукъ и изключителното значение, което се отдаваше на артилерийското въоръжение на корабитѣ, а на останалото въоръжение се гледаше като на спомагателно.

На торпедото се гледаше като на сръдство за използване на успѣха, достигнатъ отъ артилерията въ генералното сражение. На торпедото се възлагали и спомагателни задачи—да създаде благоприятна обстановка за действието на артилерията и за нощни нападения върху противника, било въ котвенитѣ му стоянки, било въ открито море. Торпедото се смѣташе като главно въоръжение на торпедоносцитѣ.

На заградната мина се гледаше като на ефикасно сръдство за борба на слабия противъ силния на море. Въ мината се съзираше едно действително сръдство за отбрана на брѣговетѣ, за създаване на минно-артилерийски позиции и за активни минни заграждения въ неприятелскитѣ води. По-силнитѣ на море държави се отнасяха сравнително съ пренебрежение къмъ това сръдство за борба.

Подводницитѣ бѣха въ началото на своето развитие и тѣхнитѣ възможности бѣха доста ограничени; на тѣхъ се гледаше сжщо така като на отбранително сръдство и то въ ржцетѣ на по-слабия.

Въ началото на Мировата война, противоподводнитѣ сръдства почти не съществуваха—въ нѣкои държави се работеше за създаване само на противолодводни мрежи и бонове.

Развитие на морската артилерия. Презъ течение на Голфмата война, корабната артилерия почти запази основното си назначение и размѣри, съ които започна войната.

Отбѣлязва се увеличение на началната скоростъ и калибѣра на главната артилерия. Така, въ английскитѣ флотъ, корабитѣ, влѣзли въ строя презъ 1910—1918 год., сж имали орждия отъ главната корабна артилерия съ калибѣръ 305 до 381 мм. Къмъ края на войната английскитѣ вече предвиждатъ орждия съ 406 мм. калибѣръ, а на линейниятѣ кръстосвачъ „Furious“ сж проектирали да сложатъ 457 мм. орждие. Въ германския флотъ, главната артилерия на линейнитѣ кораби е имала калибѣръ отъ 280 мм. до 381 мм., а къмъ края на войната, въ тѣхнитѣ оржжейни заводи сж се приготвявали вече 457 мм., а дори и 508 мм. орждия, съ които сж проектирали да въоръжатъ линейнитѣ кораби.

Следъ войната, използвайки развитието на съвременната техника и доброкачествеността на материала, се забѣлява стремлението да се получи по-голъма мощностъ на удара, макаръ и съ по-малкъ калибѣръ на орждията, като благодарение издържливостта на метала, се увеличава и вътрешното налѣгане въ канала на орждието. До Мировата война, предѣлното съпротивление на орждейната стомана било 3,600 кгр. на кв. см.; къмъ края на войната—4,500 кгр., а въ съвременната артилерия то достига вече 6,000, дори до 8,000 кгр. на квадратенъ см.

Презъ Голфмата война канала на орждията е издържалъ налѣгане до 2,700 атмосфери. По настоящемъ тая издържливостъ на канала е повишена на 3,600 атмосфери, като позволява увеличение теглото на снаряда и началната скоростъ.

Увеличеното налѣгане въ канала, предизвиква бързото износване на орждието, но съвременната техника е разрешила и този въпросъ, посръдствомъ бързото смѣняване на вътрешната цевъ на орждието, което за сега се извършва въ разстояние на 2 часа, за голѣмитѣ калибри и 15 минути, за калибритѣ до 150 мм.

Благодарение усъвършенствуванието на артилерийската техника, която дава възможностъ да се даде най-съвършенна форма на снаряда, голѣма начална скоростъ и издържливостъ на канала на орждието, съвременната далекобойностъ на морската артилерия е значително увеличена, както и жгѣла на възвишението, което

е отъ особена важностъ за морския бой.

Въ съвременнитѣ орждия пробивната сила на снарядитѣ е значително нарастнала: на сравнително голѣми разстояния, снарядитѣ отъ сръднокалибрената артилерия, могатъ да пробиватъ бронята на линейнитѣ кораби. Голѣмината на разстоянията обаче, ще намали въроятността на удара, отъ кждето и предположението, че въ бъдещата война, решителния бой ще се води пакъ на по-малко разстояние отъ предѣлната далечина на орждейниятъ изстрелъ. Пълното използване на далекобойността на съвременнитѣ орждия ще се достигне съ централното командване на артилерийската стрелба, изпълнявано отъ специални командни постове.

Презъ миналата война, орждията се поставяха по 1 или 2 въ специални орждейни кули. Съвременнитѣ кораби иматъ триорждейни кули, (францускитѣ кораби притежаватъ артилерийски кули съ четири орждия) съ стремление за увеличаване скоростта, както за използване краткитѣ промеждутъци отъ време за стрелба по неприятелскитѣ кораби, така и за стрелба по въздушни цели.

Развитие на торпедото. На съвременнитѣ кораби торпедото е запазило своя калибѣръ отъ Голфмата война, който достига отъ 450 мм. до 600 мм. Съвременната техника се стреми да получи най-голъмъ ефектъ отъ торпедния ударъ, като запази същевременно общата тежестъ на торпедото.

Това тя иска да постигне съ увеличение теглото на заряда, скоростта и далечината на изстрела.

Най-голъма трудностъ се среща за достигане на голѣмата скоростъ.

Теглото на заряда въ съвременнитѣ торпеда е увеличено съ около 40% отъ това презъ войната. Увеличението на заряда въ съвременното торпедо е свързано съ подобрене формата на зарядното отдѣление и кърмовата частъ. Така увеличеното тегло на заряда, достигащъ въ нѣкои държави до 350 кгр., не прѣчи на скоростта на торпедото. Въ нѣкои държави се стремятъ да създадатъ електрическо торпедо, съ което ще се избѣгне следата на повърхността, оставяна отъ торпедото съ въздушенъ двигателъ.

По настоящемъ, ударнитѣ взриватели се замѣнятъ съ безконтактни

такива, особено за торпеден удар срещу кораби с голъма тонаж.

Увеличена е мощността на двигателя с което се достига по-голяма скорост и далечина на изстрела. Въ съвременното торпедо, налягането въ резервуара за въздуха достига до 200 атмосфери, което през войната бѣ 150. Увеличението на далечината на изстрела е достигнало до 16,000 метра (през войната 8,000 м.).

Торпедните апарати сѣ обикновено надводни, съ 2 до 4 тръби; подводните торпедни тръби се запазват главно въ линейните кораби и подводниците. Скорострелността при торпедната стрелба достига до 40-60 секунди за 1 изстрелъ, като презареждането на надводните тръби въ време на боя, особено за по-малките кораби, е почти невъзможно. Презареждането на подводните тръби става за около 15 минути.

Както през време на голъмата война, така и сега, се произвежда залпова торпедна стрелба, такава по площади или пъкъ масова стрелба отъ торпедоносци и торпедни катери, при което въ една торпедна атака се изстрелватъ до 100 и по-вече торпеда.

Съвременната далечина на изстрела достига: за торпедоносци и леки кръстосвачи — 12,000 м. денемъ и 3,000 м. нощемъ; за торпедни катери 2,500 м., а нощно време по-малко; за подводниците, отъ 1000 до 2,500 м., а за линейните кораби отъ 12,000 до 16,000 метра.

Характерна особеностъ за съвременната торпедна стрелба за всички класи кораби и наличието на димните завеси, които могатъ да улеснятъ или затруднятъ торпедната атака. Това обстоятелство налага бързо определяне елементите на стрелбата и бързото произвеждане на торпедния изстрелъ.

Развитие на заградната мина.

Въ началото на голъмата война, само русите и германците имали напълно оформени образци отъ заградни мини и широко ги използвали.

Теглото на заряда въ руските мини било около 100 кгр., а това на германските 115 кгр. Бойния опитъ показва, че германските мини били по-ефикасни отъ руските.

Презъ течение на войната, теглото на заряда разтело постоянно и въ края на последната, англичаните използватъ вече мини съ зарядъ до 300 кгр. Почти всички заградни мини имали механически и галваноударни взриватели; къмъ края на войната се появила, главно въ американския флотъ, и антенната мина.

Паралелно съ основния типъ заградна мина, презъ течение на войната се появили плаващите мини, както и такива съ зарядъ отъ 8 до

25 кгр. противъ миночистачи и подводници.

Презъ течение на войната и следъ нея, на мината за заграждане започва да се обръща по-голямо внимание и да се гледа, като ефикасно средство за борбата на море. Дължината на минното въже се увеличава и заградната мина се поставя на значителни дълбочини, въ най-откритите морета и водни райони.

Въ рѣчната война сѣ били използвани, както дънни заградни мини, така и такива съ котви.

Въ началото на Голъмата война, минните заграждения сѣ били поставяни само отъ надводни минни заградители, въ болшинството си приспособени за целта стари кръстосвачи и торпедоносци. Едва презъ 1915 г. особено отъ страна на германците се появили и подводните заградители.

По настоящемъ, въ състава на военните флоти на почти всички държави влизатъ както специални надводни, така и подводни заградители.

Презъ течение на Голъмата война, мините за заграждане се използватъ масово за:

1) Създаване отбранителни позиции въ своите води;

2) Постановка на отдѣлни минни заграждения и минни гнѣзда предъ неприятелските брѣгове и продоволственни линии.

3) Създаване на опасни райони отъ минни заграждения въ неприятелските води.

И третъ начина за използването на мините за заграждане сѣ имали своите недостатѣци и преимущества и сѣ били използвани отъ различните воюващи държави, съобразно средствата съ които се разполагало и преследваните цѣли. Паралелно съ развитието на мината за заграждане и масовото ѣ използване, се развивали и миночистачните средства, които въ края на войната се развили извънредно много и добили завършена, макаръ и много сложна организация.

Противоподводни средства.

Въ първия периодъ на войната, борбата съ подводниците се водила съ примитивни средства и не давала резултати. Едва презъ 1916 г. тя става планомерна, използвайки цѣлъ редъ ефикасни средства и начини за борба.



Презъ Мировата война, противоподводните средства се оформили както следва:

1) Средства, които препяствували на подводниците да проникватъ въ дадени райони, като бонови загради, мрежи, заградни и плаващи мини.

2) Средства за откриване присъствието на подводниците въ даденъ районъ: сигнални мрежи, звукозаписници, радиоподслушване.

3) Средства за непосредствено нападение върху подводниците: подводни бомби, артилерия, таранъ и торпеда.

Презъ време на войната най-много подводници сѣ загинали отъ действието на заградни мини и отъ подводни бомби. Къмъ края на войната, загубите отъ подводните бомби сѣ били особено голѣми (въ 1918 година—26 подводника.)

По настоящемъ, средствата за борба съ подводниците, като не се смѣтне тяхното техническо усъвършенствование, оставатъ сѣщитѣ.

Въ една бъдеща война, противоподводните бомби ще иматъ първенствующа роля при борбата съ подводниците.

Съременно значение на различните военно-морски оръжия.—Опита отъ войната 1914—1918 г. показва, че войната на море не може да бѣде напълно разрешена съ генералното сражение само на главните сили и че при съвременните условия, не се постига абсолютно затваряне на морските бази и пристанища. Последната война показва още, че въпреки способността на артилерията да разрѣши много и най-разнообразни задачи, тя не е въ състояние сама да унищожи съпротивата на врага.

Развитието на различните нови средства за борба въ после-военния периодъ, особено на подводниците и авиацията, подсказва, че въ една бъдеща война, бойните действия ще се изразятъ въ редъ последователни операции, въ които ще се използватъ най-разнообразни оръжия, средства и кораби. Отъ тукъ се дохожда до заключението, че бъдещата морска война ще се изразява въ многообразни съвмѣстни действия на най-разнообразните кораби и средства, съ което ще се цели да се нанесатъ най-големи загуби на противника и да се съкруши желанието му за съпротива. Въ тези съвмѣстни действия ще се използва артилерията, торпедата, заградните мини и различните видове бомби и всевъзможни прегради, безъ да може категорично да се признае първенствующа роля, на едно отъ тези боеви средства.

Т. Цицелковъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

КРАТКИ ДАННИ ЗА СЪВРЕМЕННИТЕ САМОЛЕТОНОСАЧИ.

На 10 юни в 10 часа, по случай 20 години от смъртта на лейтенант Преслав Георгиев Ляпчев, се отслужи заупокойка в църквата „св. Никола“ — гр. Варна. Присъствуваха Началника на Варненския гарнизон г. Генерал Попов, офицерите от Морска полицейска служба и 8-а пех. дружина и множество запасни морски офицери.



† Преслав Георгиев Ляпчев

Началото на морското въздухоплаване у нас се постави на 10 януари 1916 г. с основаването на водосамолетната станция в гр. Варна.

За началник на тая, първа по рода си служба в нашия флот бѣ назначен, покойният лейтенант Ляпчев, който, за получаване на необходимите познания по въздухоплавателното дѣло, бѣ изпратен заедно с други офицери в Германия.

Но всѣко начало е свързано с трудности и жертви. Така, при едно летение на 10 юни 1916 год. над остров Нордернай в Северното море, загина първият български морски летец лейтенант Преслав Георгиев Ляпчев.

В годишнината от неговата смърт, неговите бивши бойни другари и офицерите от морските части, сбрали при молитвено смирение в Божия храм, се прекланят предъ скъпата памет на първият труженик на морското въздухоплаване у нас.

Съгласно постигнатата Вашингтонска морска спогодба, петте договарящи страни получиха правото да притежават следният общ тонаж самолетносащи: Англия 135,000 тона, Америка 135,000 т., Япония 81,000 т., Франция 60,000 т. и Италия 60,000 тона. Но тъй като в момента на сключване спогодбата Америка притежаваше 2 линейни кораба с водоизмѣстване по 33,000 тона, които се преустройваха за самолетносащи, допусна се въ общия тонаж за всѣка държава да бѣде включена и възможността за строежа на два 33,000 тонни самолетносаща. Обаче, до края на 1935 год., 13 години след Вашингтонския договор, поменатите морски сили не се възползваха от възможността която им даваше спогодбата за строежи на самолетносащи с голѣм тонаж.

В началото на 1936 г. състоянието на самолетносащите в отделните морски държави е следното:

Име на самолетносаща	Държава	Тонаж	Скорост в мили	Численост самолет.
„Courageous“	Англия	22500	30.5	52
„Glorious“	„	22500	30.5	54
„Furious“	„	22450	31	36
„Eagle“	„	22600	22	18
„Hermes“	„	10850	25	15
„Lexington“	Америка	33000	34.5	72
„Saratoga“	„	33600	34.5	72
„Ranger“	„	13800	29	80
„Langley“	„	12700	11	30
„Akagi“	Япония	26900	28.5	56
„Kaga“	„	27000	23	66
„Hoseho“	„	7470	25	24
„Ryujo“	„	7600	25	24
„Bear“	Франция	25000	21.5	60

От таблицата се вижда, че до сега Англия е построила 100,900 т. самолетносащи за носене на 275 самолета; Америка 93,100 тона за 254 самолета, Япония 68,970 тона за 170; Франция 25,000 т. за 60 самолета, а Италия не се е възползвала от правото си за строежи на 60,000 тона самолетносащи. По настоящем Америка има въ постройка три нови самолетносаща: „Yorktown“ „Enterprise“ с водоизмѣстване по 15,000 тона и „Essex“ — 14500 тонен, като съ тях достига определенният ѝ тонаж. Англия е положила въ постройка самолетносаща „Ark Royal“ имашъ водоизмѣстване 22,000 тона. Япония съ строежа на двата 10,000 тонни самолетносаща, прехвърля установе-

ната ѝ от Вашингтонската конференция граница.

Тия самолетносащи, безъ да имат непосредствена бойна стойност сж на най-скъпите бойни кораби. Така напр.: постройката на „Lexington“ струва 45 милиона долара (3 милиарда 835 милиона лв.); „Ranger“ 21 милиона (1 милиардъ 743 мил. лв.); „Furious“ 6 мил. лири (2 милиарда 520 милиона лева); „Glorious“ — 5 милиона лири (2 милиарда 100 милиона лева).

Въ постройката на самолетносащите сж включени най-новите постижения на техниката. „Lexington“ и „Saratoga“, следъ английския линейен кръстосвач „Худ“ сж най-големите военни кораби въ свѣта и представляват истинско чудо на корабостроителната техника. При дължина 268 метра, горните им палуби, служащи за излитане и кацане на самолетите имат площ от 10,000 кв. метра. Хранилището за самолетите има дължина 52 и височина 65 м. т. е. приблизително колкото височината на едно двадесет-етажно здание. Характерно е, че тая огромна зала не се препрѣчва от никакви колони и подпорни греди и представлява удивително постижение на корабостроенето.

Всѣки един от тия колоси притежава 16 парни котли, които доставят необходимата пара за движението на 4 генератора и най-големото машинно устройство въ свѣта, което развива мощностъ 200,000 конски сили и скоростъ 34½ мили. Притежаватъ 600 радио и 300 високоговорители, множество тревожни звънци и пр.

Обслужването на самолетносащите е сжщо скъпо и свързано с разхода на много материали. „Lexington“ когато се намира въ движение разходва дневно по 2000 тона гориво. За излитане и кацане на самолетите самолетносаща се движи съ пълната си скорост и взема подъ внимание направлението на вѣтра.

Като се има предвидъ важноста на задачите, които самолетите преди и въ време на сражението ще трѣбва да изпълняват, ограниченият ѝ брой, голѣмата парична стойност и дългот време за строежа на самолетносащите, изпква голѣмата грижа на началника за охраната и запазване от неприятелските действия придружаващите бойни ескадри самолетносащи. К.

Сведения за чуждите флоти.

Англия.

Морския бюджет за 1936/37. год. възлиза на 69,930,000 лири. За постройка на нови кораби и ремонти сж предвидени 27,265,300 лири, а за въоръжение на корабите 4,800,000 лири. За морските въздушни сили сж предвидени 3,066,000 лири, съ едно увеличение от миналогодишния бюджет от 1,193,000. Личния състав на флота се увеличава съ 4,613 човъка и ще брой общо 99,095 души.

На 1 януари 1937 г., след изтичането на Вашингтонската морска спогодба, ще бждат положени въ строеж два линейни кораба, а „Nelson“, „Repown“ и „Revenge“ ще бждат коренно ремонтирани и снабдени съ нови машинни и котелни устройства.

— Оповестено е официално, че въ началото на м. мартъ н. г. морското командване е приело напълно новопостроените укрепителни съоръжения на крепостта Сингапуръ. Големият сухъ докъ, още през м-цъ юли м. г. е бил пробванъ и наводненъ. Той има дължина 305 и ширина 40 метра. Привършена е сжщо постройката на новата пристанищна стена съ дължина 670 м.

— Предстоящо е укрепяването на Хонгконгъ, като преденъ упоренъ пунктъ, даващъ възможностъ да се задържи противъ действието на на-

стѣпващите неприятелски морски сили до идването на по-големи подкрепления. Съгласно възбраната на Вашингтонския договоръ, преустановено бѣ укрепяването на Хонгконгъ, който при бждещъ конфликтъ въ Далечния изтокъ, следваше да бжде опразненъ отъ английските морски сили, които трѣбваше да се оттеглятъ въ Сингапуръ.

Германия

Съгласно заповѣдта на командующиятъ флота, въ паметъ на Ведингена, командира на бившия подводникъ „У9“, който на 22 септември 1914 год. въ близостъ на Холандия, въ кратко време потопилъ последователно три английски кръстосвача, новиятъ подводникъ „У9“ ще носи отъ двете страни на командната кула изображението на желѣзния кръстъ.

Подобни знакове на отличие ще носятъ още: торпедоносеца „Илтисъ“, за възпоминание атаката на форта Такосъ на 17 май 1900 год. отъ канонерката „Илтисъ“; Измѣрвателния корабъ „Метеоръ“, — за сражението на бившия „Метеоръ“ съ „Bouvet“ при Хавана на 9 ноември 1870 год.; кръстосвача „Емденъ“, въ паметъ на легендарния нѣмски кръстосвачъ „Емденъ“, който на 9 ноември 1914 год. завърши победоносния си пътъ при коковитъ острови.

Турция.

Съгласно строителната програма предвидена е постройката на следните кораби; 2 кръстосвача съ водсизмѣстване 8,000 до 9,000 тона; 4 изтрѣбителъ, които ще бждатъ преспособени и за минопоставачи; и 4 подводника за брѣгова отбрана съ водоизмѣстване по 600 тона.

До колко е напредналъ строежа на поменатите кораби не е известно. Съ изключение на изтрѣбителите, останалите бойни еденци ще бждатъ построени въ Япония.

Югославия.

Военниятъ бюджетъ за 1936/37 г. възлиза на 2,909 милиона динара. Липсватъ данни относно бюджета на флота.

Франция.

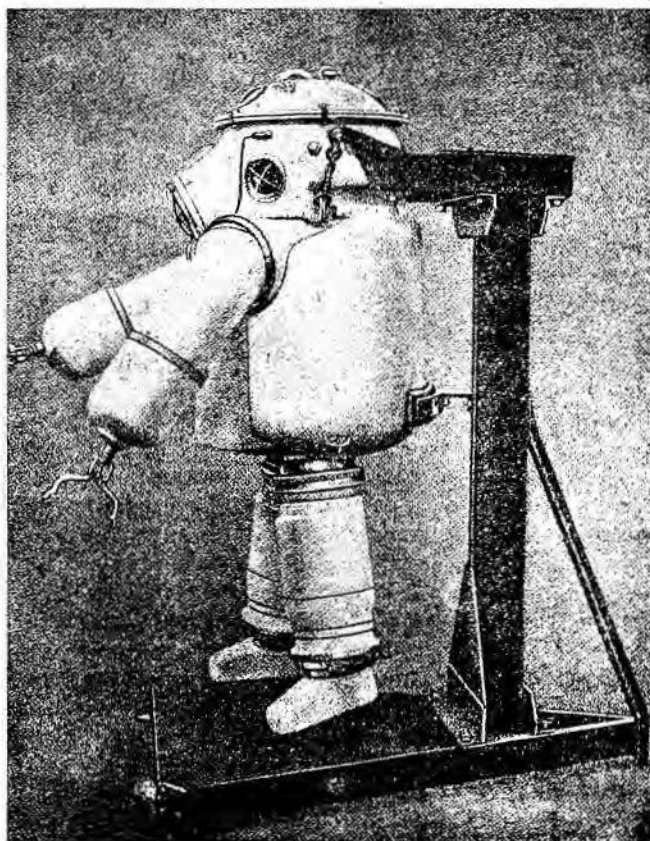
— На 24 мартъ е билъ спуснатъ на вода кръстосвача, „Georges Leygues“, носящъ името на починалиятъ презъ 1933 год. дългогодишенъ морски министъръ Leygues.

Кръстосвача има следните данни: дължина 179, ширина 17'48, газене 5'28 метра; Водоизмѣстване 7600 тона, скоростъ 32'5 мили; Въоръжение: 9 — 155 м.м. орджия поставени по три въ три артилерийски кули; 8 — 90 м.м. и 8 — 37 м.м. противосамолетни орджия, 8 — 13 м.м. картечници и 2 торпедни трѣби. Притежава 1 самолетъ и се обслужва отъ 600 души.

НОВЪ АМЕРИКАНСКИ ВОДОЛАЗЕНЪ АПАРАТЪ ЗА РАБОТЕНЕ НА ГОЛЕМИ ДЪЛБОЧИНИ.

Напоследъкъ въ Америка използватъ новъ водолазенъ апаратъ за работене на големи дълбочини (700—750 метра подъ морската повърхностъ). Характерното въ така наречения „Водолазенъ костюмъ“ е, че въ него липсва каучуковата еластична трѣба, чрезъ която се доставя необходимия въздухъ за работящия подъ водата водолазъ, което представлява неудобство при работа съ другите водолазни апарати.

Апарата има формата на човѣкъ. Състои се отъ две здрави стоманени половини, които въ съответните части иматъ рѣзба посрѣдствомъ която се съединяватъ херметически. Вътрешността на „костюма“ е снабдена съ кислороденъ приборъ, който системно и автоматически опрѣснова въздуха, като посрѣдствомъ патрони съ специални химикали поглѣща издишваните отъ водолаза вредни и не нужни газове.



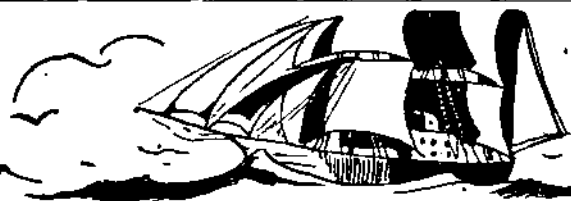
Спуска се на дълбочина, посрѣдствомъ дълга желѣзна верига, като за сношение съ водолазния корабъ притежава телефонъ.

За работа подъ водата, водолаза си служи съ специални клещи, чукъ и куки, които преди спускането се прикрепятъ къмъ арматура на ржавитѣ. Последните, прикрепени отъ страни на горната половина на апарата сж направени отъ силно бронирана резина, която все пакъ позволява свободното движение рѣцетѣ на водолаза, като устоява и не се смачква отъ голѣмото налягане на водата. Дръжките на инструментите се намиратъ вътрѣ въ ржавитѣ, отъ гдето се и управляватъ.

„Костюма“ е прикрепенъ на тежка металическа подставка, която го пѣддържа изправенъ, дава необходимата устойчивостъ и не позволява прекатурването му.

Ст. Вълковъ.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



Е. Багряна

НА ПОСТЪ

*Калиакра. — То сънъ ли детински, или приказка някаква бѣше,
Или споменъ, случайно избликналъ и незнайно когашенъ и гдешенъ?
Не, азъ виждамъ: пълзя по скалитъ,—обгоренъ, гологлавъ, богоногъ,—
И предъ мене е само морето, а надъ мене — небето и Богъ.*

*Срѣдъ вълнитъ, безгрижно игриви, стадо черни делфини се мѣтатъ.
Нажежена отъ жаркото слънце, като огънь ме пари земята. —
За последенъ пътъ седнахъ тогава до безкрѣстно самотния гробъ,
За последенъ пътъ, смъртно разжсанъ, да реша: бѣжанецъ или робъ?*

*И азъ трѣгнахъ. — Далече остана и гористата стара могила,
И до нея селцето ми родно, като въ майчина пазва се свило,
И бедняшкитъ гробища бѣли, дете всички обичани спятъ,
И въ полето, къмъ Добруджа равна, лжкатушно извилия пътъ...*

*Калиакра, — отъ седемъ години тукъ на поста стоя и те гледамъ:
Тѣй позната, и близка, и родна — и миражно далечна и бледа.
И когато край поста отъ северъ параходъ приближи — като вестъ
Като въ сѣне — азъ знамето вдигамъ, и за тебе — отдавамъ му честь!*

БЪЛАТА ЯХТА

Макаръ за кѣсо време, азъ живѣя ту въ единъ, ту въ другъ корабъ. Нашиятъ малоброенъ флотъ се представя въ споменитъ ми като една низа отъ домове, предложили стрѣхитъ си за моитъ гостувания. Домове всрѣдъ морето — подвижни, порѣщи развълнуванитъ води, люшкани отъ свирепи вѣтрове, огрѣвани отъ приветливото слънце въ затишието на спасителни пристанища. Незабравими следи сж оставили въ менъ тѣхнитъ образи и въ тжгитъ на сивото всѣкидневие, и въ възторга на моитъ младенчески устреми къмъ странствуване изъ безбрѣжната синя пустиня — всѣкога чувствавамъ жива връзка съ тѣхъ, като съ огнището на башината кѣща, кѣнтѣла отъ люлчинитъ пѣсни на моята майка.

Толкова величие има въ тайната на тѣзи странни домове всрѣдъ морето, толкова простота излъчватъ трепетитъ на тѣхнитъ сърдца, бликащи чрезъ строго отиѣрения тропотъ на послушнитъ машини.

„Бѣлата яхта“... Нѣжна душа, родена за бури. Животътъ ѝ — прекрасна пѣсенъ, въ чиито вълшебни звуци се преплитатъ сърдечнитъ трепети на младия корабоначалникъ, жаденъ за пжтувания, буйната слънчева младостъ на обслужатъ,

която не знае що е страхъ.

„Бѣлата яхта“... Очарователно цѣте, поникнало за възхищенията на руменолската младостъ, имаща водачъ вдѣхновенъ морелюбецъ, съ гължбови очи и знатисти коси, дошълъ отъ брѣговетъ на легендарната Янтра и жизнерадостна обслужатъ, все отборъ юнаци, събрани отъ кѣтоветъ на гордитъ балкани и плодоносни равнини, притаили въ младежкитъ си гърди вѣковния блѣнъ на народа къмъ воднитъ простори, рисуващи въ помислитъ си „Бѣлата яхта“ като девица, родена за цѣлувкитъ на бурното море!

Касаетъ се за единъ малъкъ корабъ, красенъ отъ знамето на единъ великъ народъ, разпнатъ въпрѣки неговото величие, на сждбовния кръстопѣтъ между сушата и водата!

За яснота, трѣбва да се знае, че „Бѣлата яхта“ е дълга тридесетъ и шестъ метра, широка около петъ, газии около два метра. Броятъ на обслужатъ достига двадесетъ и двама души. Движи се съ бързина до деветъ мили на часъ. Строена презъ 1883 година въ Франция и пусната на вода съ името „Ла Ромасъ“, тя е купена за нуждитъ на българския флотъ, четвъртъ вѣкъ следъ своето раждане.

Преди десетъ години бѣлото ко-

рабче е подновено, съ огледъ да бжде използвано за учебни мореходни цели. За него се знае, че е платило бойна данъ, съ предназначението на миненъ заградителъ и страженъ корабъ

Стражникътъ бодро крачи по корабния подъ, стисналъ между жбитѣ си малката свирка, предаващъ тържествено заповѣдта: „По мѣста за снемане отъ вързала!“

Направена е провѣрка на машината, единствената спасителна лодка е вдигната и свѣтлата утринъ отправя къмъ „Бѣлата яхта“ пожелания за добъръ пжтъ.

Пжтуване — по море! Десетъ дневно обхождане на роднитъ брѣгове. Празникъ за всичко живо въ кораба. Самия той празнува, безъ да бжде обжиченъ съ знаменца, безъ да бжде облѣнъ отъ ослѣпителнитъ свѣтлини на стотици лампи.

Голѣма мъртва вълна... но нищо, въпрѣки лошитъ отзиви за „Бѣлата яхта“: че не била „издържана конструкционно“ и че имала малкъ „възстановителенъ моментъ“.

Ако е вѣрно, че хората се калятъ въ буритъ на живота, защо да не бжде десетъ пжти по-вѣрно, че корабитъ доказватъ своята мощъ въ буритъ на морето?...

Промъкване се презъ тѣсната ивица между два малки острова. Кораба дълбоко рови съ носа, което внушава мисълта, че „Бѣлата яхта“ подражава на подводникъ или че прави акробатичните гмуркания на делфинитѣ. Буйни потоци вода, нахълтватъ презъ отворитѣ за котвената верига и дае силни струи, протичатъ по дължината на палубата.

Изправени на командния мостъ съ корабоначалника, приличаме на две деца, покатерени на тънкоствола топола, брулена отъ силната ржка на свежъ вихъръ. Крепимъ се за перилата, при невъзможностъ да се задържимъ прави. Невъобразимо клатушкане. Като че агонизираща птица тревожно плѣска съ крилата си. Какво по-големо щастие! Победата е наша!

Открито море. Откроевенна мисълъ, която свѣти въ душитѣ ни, очисти отъ праха на сушата.

— „Въ посока 340 градуса търговски корабъ“. По-после: „посока 300 градуса — вѣтроходъ“ — Така следватъ донесенията на стражника.

Едно доста остро „чупене на курса“ следъ двучасово плуване, ни сближава съ брѣга.

Минаваме покрай крайбрѣженъ постъ, състава на който е строенъ предъ постовото помещение и отдава честь.

Последва продължително изсвирване съ парната свирка на кораба, като поздравъ на строенитѣ стражи на българския брѣгъ.

Домъ на пустия брѣгъ. Гордо разявяващъ се трицвѣтенъ стягъ. Огнени сърдца. Обнадеждени души, живѣщи съ скръбъта на страдащата Родина и съ възродителното дѣло на чаканитѣ дни.

Домъ всрѣдъ морето, шепя млади моряци. Завоевателенъ походъ къмъ синитѣ води. Усилие на едно племе, вкопчено презъ вѣковетѣ отъ зловещитѣ обятия на сушата. Слънчева вѣра въ победата — въ прѣки всички!

Приближаваме до залива, въ който ще пуснемъ котва. Гжста мъгла пълзи и препрѣчва пътя.

Едно многокрило чудовище лети така низко надъ синитѣ води, лишени отъ очарователнитѣ блѣсъци на слънцето. Мракъ е покрилъ пътя, за да заблуди и най-смѣлия. Компаса си казва дѣмата. Мореплавателната карта открива посоката и разстоянията. Машината развива скоростъ. Могатъ да се правятъ изчисления... Напрѣгнатиятъ корабоначалникъ отдъхва. На сто метра се дига мъгливата завеса и се очертаватъ гърбоветѣ на една низа подводни камъни, спечелили лошата слава на гробищенъ кжтъ за плуващитѣ по тия мѣста кораби...

„Двадесетъ на дѣсно!“ — Това студената заповѣдъ на корабоначал-

ника ли е, спасителниятъ зовъ на добрия духъ ли прозвучава?

„Бѣлата яхта“ прави спасителенъ завои. Бѣлото тѣло описва бѣла черта. Това е бѣлата пътека на щастieto, посочена отъ ржката на providението. За младия корабоначалникъ нѣма две мнения, че „Бѣлата яхта“ е спасена, че ще бжде спасявана все така презъ живота на своето подвизаване като бѣла птица, живѣеща днитѣ на една приказка.

Вѣрата дава сила. Безъ друго, силнитѣ сж вѣрващи. Нали си съгласенъ съ това мое схващане, млади приятелю, дошелъ отъ брѣговетѣ на лжкатушна Янтра, дишалъ въздуха на старопрестолния Търново, напоенъ съ славата на второто ни царство?

Всжщностъ, азъ мисленно запитвамъ корабния началникъ, защото съмъ заетъ въ съзерцание — и не мога да говоря.

Така влизаме въ залива, спускаме котва, въ очакване на нощта...

Завършватъ часоветѣ на нощта: мъгливата нощъ на страшното мъртво вълнение, когато стоенето на котва е по-лошо отъ пътуването къмъ неизвестността.

И преди първия зракъ на утрото да проникне, силенъ вѣтъръ ни заставя да бѣгаме. Ето ни следъ два часа долепени до кейовата стена на едно отъ българскитѣ пристанища.

Празничниятъ день е привлѣкълъ доста народъ, и много погледи съ възхита гледатъ „Бѣлата яхта“. Въдишки се изтрѣгватъ. Всички сж убедени, че нашия корабъ е сжщинска бѣла чайка, даряваща само блаженство на своитѣ обитатели.

Така е, защото тия добри въ своята наивностъ хора, незнаятъ за преживѣнитѣ трепетни мигове предъ неизвестността отъ коварната мъгла, забулваща спаснитѣ подводни скали. Тѣ не знаятъ, че командира на тази „бѣла птица“ носи въ гърдитѣ си скръбъта на родния морякъ, обреченъ на застой, при забраната и физическата невъзможностъ за красивия полетъ на истинското морячество; тѣ не знаятъ за тжгата на българското моряшко сърдце, пламтѣщо отъ слънчеви устреми, изгарящо въ зловещата пешъ на несбжднатитѣ блѣнове, заставено отъ несправедливи и тежки мирни ограничения да черпи вдъхновение и се задоволява отъ трохитѣ на морячеството.

Така тече времето... и звучи неизвестната поема на родното морячество...

Азъ продължавамъ да гостувамъ на най-младия корабоначалникъ съ дълбоковитѣ очи, съ златисто руси-

тъ коси — и да живѣя въ „Бѣлата яхта“, сподѣлящъ скръбитѣ и радоститѣ на нейнитѣ дни. Подрънквамъ на пианото въ кабината съ дветѣ кресла и съ двата бронзови свещника, служещи въ случай на нужда за резервно освѣтление.

Надвесенъ надъ малката масичка, покрита съ синьо сукнѣно покривало, — препрочитамъ творбитѣ на моитѣ любими морски писатели, за да почувствувамъ по-силно тѣснотата на кабината и продължителния застой следъ кжсотрайнитѣ набѣги на „Бѣлата яхта“.

Нерѣдко се разхождамъ по вълноломната пристанишна стена, загледанъ въ тежкодишащитѣ широки вълни, подъ чието движение се огъва миллионнотонната маса на солената вода. Съ погледъ къмъ далечния кржгзоръ, мислено поздравявамъ плуващитѣ голѣми вѣтроходи и чернитѣ силуети на кораби съ гигантски размѣри, развѣли знамената на своитѣ далечни отечества. Мисля за страданията на китоловцитѣ и за нѣгата на живѣещитѣ всрѣдъ южнитѣ морета. Въ такива мигове на тжжни блѣнове, моето въображение не признава граници: стожеритѣ на всички кораби въ свѣтовнитѣ морета, подобно странна гора, премрежаватъ погледа ми, сигналнитѣ изсвирвания, смѣсени съ машинния тропотъ на всички кораби въ свѣта и глъчката на нечетнитѣ синове на морето — заглушаватъ ушитѣ ми — и неизчерпаемитѣ изживѣлици на мореплавателитѣ ми се представятъ като единъ величавъ образъ, предъ който бледнѣятъ прозренията на всички мждреци, вдъхновенитѣ пѣсни на най-великитѣ поети и всички завоевания на човѣшкото познание.

Свечерява се. Прибирамъ се въ корабната каюта. Прибрѣжното селище, въ чието малко пристанище е на котва „Бѣлата яхта“, заспива.

Заспивамъ и азъ. Будна е само „Бѣлата яхта“ — нѣжната душа, родена за бури, бѣлата надежда на едно племе, посвѣтило най-хубавитѣ си устреми на морето. Тази душа, подобно бѣло огромно видение, навещава моитѣ сънища.

Струва ми се, че бѣлия ангелъ на благовѣстието, изтерзанъ отъ страданията и нерадоститѣ на тежкъ пътъ, търси незнайния апостолъ, който ще започне да проповѣдва за задружна, всеотдайна и преданна работа за осжществяване бѣлата надежда на нашето мореплаване.

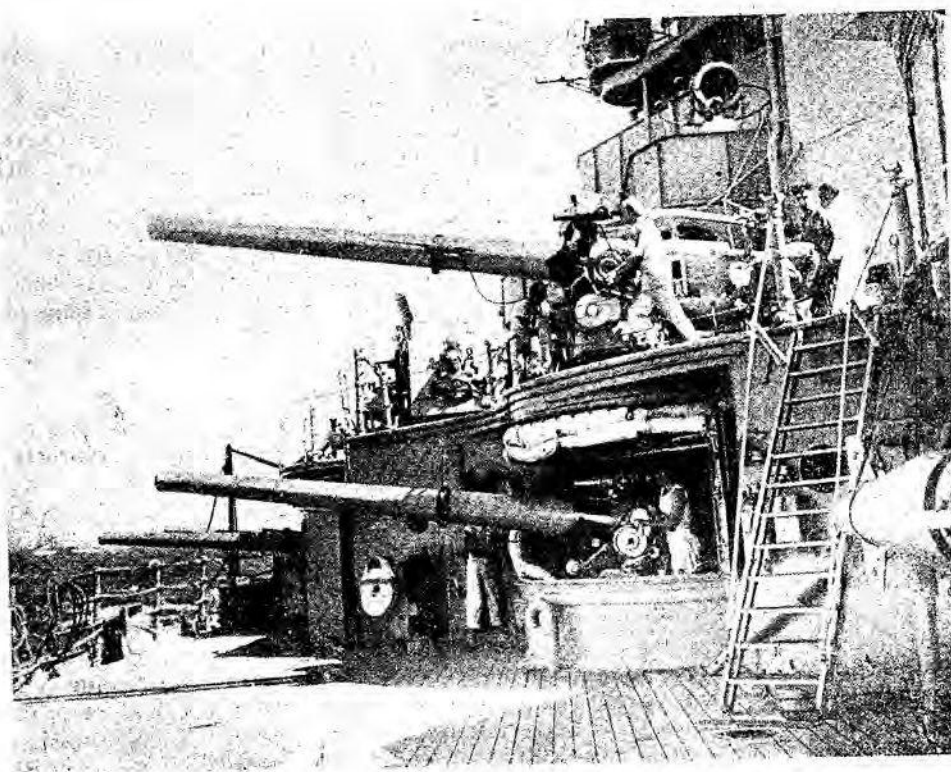
А цѣлъ единъ народъ ще слуша съ насълзенъ взоръ, ще слуша и ще трѣгне по истинския пътъ на „Бѣлата яхта“, обладанъ отъ любовъ, по-силна отъ смъртта — любовъ къмъ морето!...

Водитѣ на Черно-море, 1935 г.

Крумъ Кънчевъ



Гр. Несебъръ.



Артилерийско учение на американски боеен корабъ.