



МОРСКИ СГОВОРЬ



Миночистачи

XIX

ГОДИНА

5 МАЙ
1942

Българско Търг. Параходно Д-во

— В А Р Н А —



БЪЛГАРИ,

ПОДКРЕПЯЙТЕ РОДНОТО КОРАБОПЛАВАНЕ! ВЪ МИРНО ВРЕМЕ ТЪРГОВСКИЯТЪ ФЛОТЪ НОСИ БЛАГОПОЛУЧИЕ НА СТРАНАТА, ВЪ ВОЕННО ВРЕМЕ СИЛНИЯТЪ ФЛОТЪ Е ГАРАНЦИЯ ЗА ПО-СИГУРНОТО ОПАЗВАНЕ ГРАНИЦИТЪ НА ОТЕЧЕСТВОТО НИ.

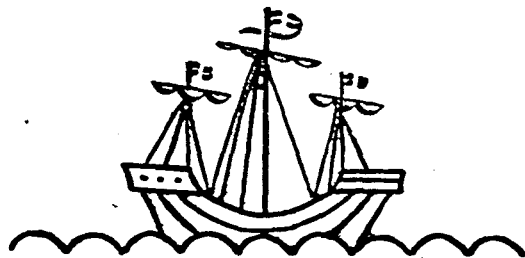
УТРЕ, КОГАТО МОРЕТАТА ЩЕ БЪДАТЪ СВОБОДНИ И БЪЛГАРСКИТЪ КОРАБИ ЗАБРОДЯТЪ КЪМЪ БЛИЗКИ И ДАЛЕЧНИ ПРИСТАНИЩА, ВСЪКИ ТОНЪ БЪЛГАРСКА СТОКА ТРЪБВА ДА БЪДЕ ТОВАРЕНА НА БЪЛГАРСКИ ПАРАХОДЪ.

ЗА КОЕТО И ДА Е ПРИСТАНИЩЕ, АКО ИМА ДА ТОВАРИТЕ, НАЙ-НАПРЕДЪ ПОТЪРСЕТЕ БЪЛГАРСКИ ПАРАХОДЪ.

БЪЛГАРСКО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО ДРУЖЕСТВО ПОДЪРЖА:

1. Пътническа — стокова линия по българското крайбрежие.
2. Пътническа — стокова линия до пристанищата на Палестина и Египетъ.
3. Пътническа — стокова линия до Анверсъ и всъко западно-европейско пристанище на Континента и Англия при достатъчно товаръ.
4. Лѣтни туристически пътувания до Париградъ и обратно.
5. По споразумение може да се отпрати параходъ до всъко пристанище на Черно и Срѣдиземно морета.

Пътувайте и повѣрвайте стокитъ си на параходитъ на Българското Търговско Параходно Дружество, дало достатъчно доказателства на добъръ пазителъ на интереситъ Ви.



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ ЦАРОДЕЦЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година XIX.
Варна, май 1942 год.

Урежда
Книжовно-просвѣтниятъ отдѣлъ

Брой 5.
Гл. редакторъ В. Паспалевъ

ЦАРЬ БОРИСЪ III

Не може да се говори за закрепване на българската държава, безъ да си представимъ неговото дейно участие. Не може да става въпросъ за политически успѣхи, безъ неговото активно съдействие и непосредствено ръководство. Нѣма областъ въ нашия държавенъ животъ, където той да не е оставилъ трайни и дълбоки следи. Не можемъ да си представимъ развой на образование, благоустройство, пѣтица, желѣзници, телефони и телеграфъ, пристанища, корабоплаване, армия, флотъ и пр., безъ неговото непосредствено участие.

Свързалъ името си съ цѣлия ни държавенъ и общественъ животъ, Царь Борисъ III е символъ на възхода и закрепването на третото българско Царство.

Обаче, вънецъ на дѣлото му е осъществени-
ятъ народенъ идеалъ — обединението на българското племе. Ние съвременниците му, можемъ да обхванемъ дѣлото му само съ мащаба на последните тежки 24 години въ нашата най-нова история. Истинското величие на дѣлото му ще изпъкне въ перспективата на историята, която ще му отреди най-видното мѣсто, защото въ единъ сравнително късъ периодъ отъ време той изведе държавата си отъ пропастьта, за да я издигне до днешното положение.

Този епохаленъ резултатъ се дължи на неговото търпение, прѣзорливостъ и настойчиво про-
веждане съ свойственния му тактъ на избраната линия. Неговиятъ пѣтъ мина презъ страшната катастрофа на една загубена война, презъ ужаситъ

на посраменитъ национални идеали и моралната разруха на падението, навлѣзе въ кървавия друмъ на една гражданска междоусобица и стигна предъ прага на пропастьта, подготвяна отъ родоотстъпничеството и чуждото злато. Той не се смути нито за минута и не загуби присѣствие на духа си и въ най-тежките моменти, когато и животътъ му бѣше изложенъ на опасностъ. Схваналъ душата на народа, почерпилъ поука отъ неговата природна мъдростъ, вживѣлъ се въ неговитъ нужди, познаващъ радоститъ и скърбитъ му, Царь Борисъ III постигна изкуството да води своя народъ, и той го последва съ преданностъ и съ слѣпа вѣра въ неговата държавническа мъдростъ. Така царь и народъ въ взаимно сътрудничество и съ вѣра въ светлото дѣло на обединението стигнаха до неговото осъществяване.

Днесъ цѣлиятъ български народъ, обединенъ въ своитъ естествени предѣли, отправя съ благодарностъ погледитъ си къмъ своя Царь, който така безпогрѣшно го води вече 24 години по тежкия пѣтъ на историята. Всеобщото признание на успѣха, преданността и любовта на признателния народъ сж единствената и най-голяма награда за дѣлото на Царь Борисъ III.

Нека му пожелаемъ още дълги години да води своя народъ и да се радва на достигнатитъ резултати и на любовта на обединеното българско племе.

МОРСКИ СГОВОРЪ

Инж. Николай В. Поповъ

Новитѣ ни дунавски моторни пѣтнически кораби

Преди 1935 г. превозътъ на пѣтниции и стоки между населенитѣ мѣста, разположени по българския Дунавъ, ставаше все още съ кораби подъ чуждо знаме. Едвамъ презъ месецъ мартъ 1935 год. можа се сложи началото на редовно корабоплаване по нашия Дунавъ, съ наши кораби. За тази целъ тогавашното отдѣление за корабоплаване при Главната дирекция на желѣзници-тѣ и пристанищата, сега Дирекция на воднитѣ съобщения, създаде специална служба на Дунава, наречена Рѣчно крайбрѣжно плаване. Новосъздадената служба започна дейността си съ тогавашнитѣ три влѣкача на Отдѣлението „Осъмъ“, „Витъ“, и „Искъръ“. Тѣзи влѣкачи се преустроиша отъ техническитѣ служби на Отдѣлението въ спретнати и напълно годни за предназначението си товаропѣтнически корабчета, всѣко кѣтче на които се използва за удобствата на пѣтниците. Отъ тогава до днесъ тѣ непрекъснато плаватъ по дунавскитѣ ни брѣгове подъ имената „Князь Кирилъ“, „Княгиня Евдокия“ и „Княгиня Мария Луиза“.

Презъ следващитѣ 1936, 1937 и 1938 г. сточниятъ и пѣтническиятъ трафици по нашия Дунавъ се разраснаха съ необикновена бързина. Тритѣ ни товаропѣт-

чески корабчета не насмогваха да завършватъ благодарната си работа по Дунава. Не бѣха рѣдки случаетѣ, когато поради липса на мѣста въ корабчетата, оставаха незаминали пѣтниции по пристанищата, а приемането на стоки се отказваше. Така, отъ 3,500,000 лева презъ 1935 г. годишнитѣ приходи на Рѣчното крайбрѣжно плаване стигнаха въ края на 1939 год. на крѣтло 10,000,000 лева. Брѣятъ на превозенитѣ пѣтниции и стоки се утрои и стигна до 175,000 души и 13,000 тона годишно. Почувствува се неотложната нужда за увеличение на товаропѣтническиятъ ни корабенъ съставъ на Дунава.

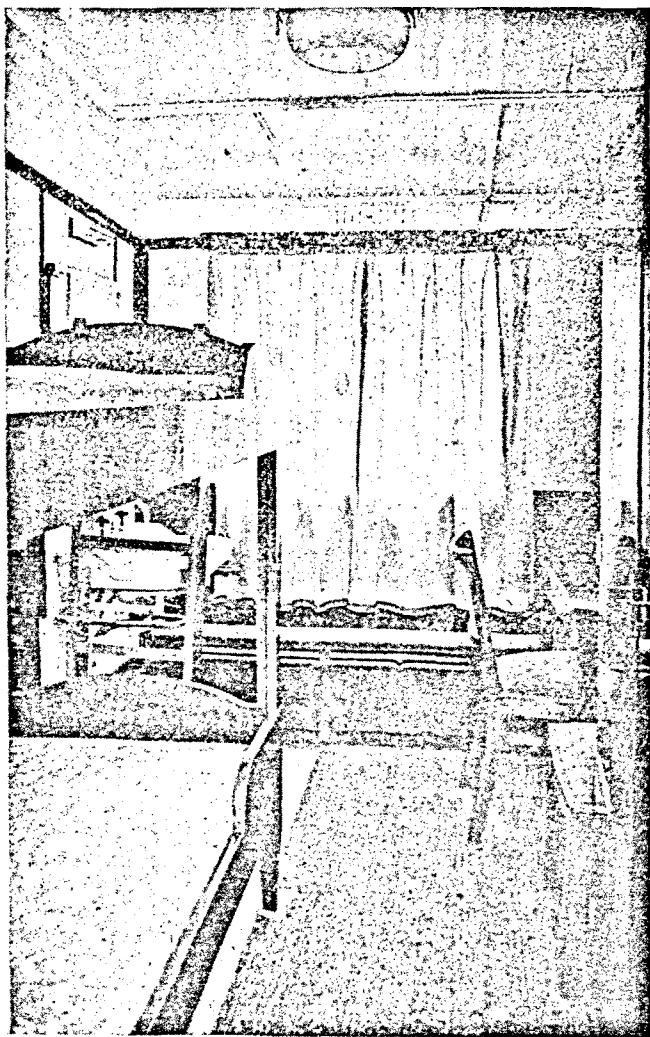
Отивайки насреща къмъ тази нужда, презъ августъ 1938 г. Отдѣление корабоплаване обяви търгъ за доставка на три нови, голѣми товаропѣтнически кораби за Дунава. Близко осемъ месеца по-късно се приключиха преговоритѣ по спазаряването на корабитѣ, и най-после, на 14 мартъ 1939 г., се възложи на Първото дунавско параходно дружество въ Виена направата на тритѣ нови товаропѣтнически кораби на сегашната Дирекция на Българското рѣчно плаване. — „Царъ Борисъ III“, „Царица Йоанна“ и „Князь Симеонъ“. Споменатото дружество притежава две собствени корабостроителници и единствено отъ всички параходни дружества на Дунава, преди започването на сегашната свѣтвна война, подѣржаше редовна пѣтническа служба отъ Пасау до Гюргово съ кораби, построени въ собственитѣ му корабостроителници.

Новитѣ товаропѣтнически кораби на Българското рѣчно плаване се отличаватъ съ своя извънредно красивъ външенъ видъ. Привеждането имъ въ движение става чрезъ два корабни винта, които работятъ въ специални тунели, образувани въ самото тѣло на кораба. Управлението на корабитѣ става съ по 3 кърмила, дветѣ отъ които сѣ разположени непосредствено следъ винтоветѣ, а третото точно въ диаметралната плоскостъ на кораба. Всѣки корабъ има мѣсто за 700 пѣтниции и за 140 тона стоки и багажни колетѣ.

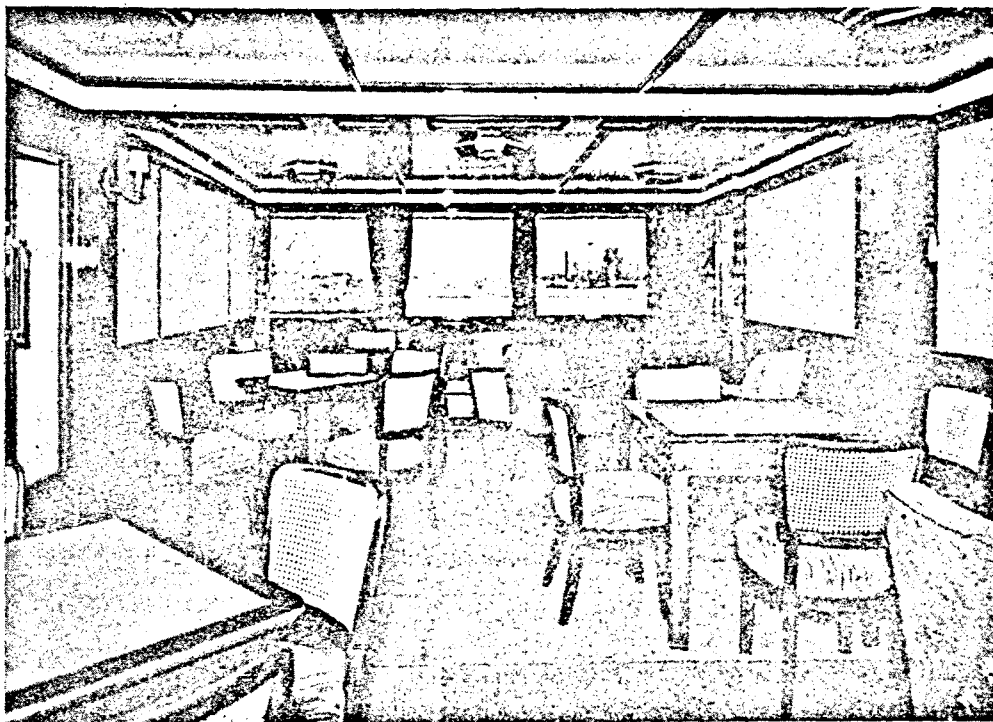
Главнитѣ размѣри на корабитѣ сѣ:

Дължина по водолинията	76.00 м.
Най-голѣма дължина	78.50 м.
Най-голѣма ширина, мѣрена по ребрата	8.80 м.
Най-голѣма ширина, мѣрена по галеринитѣ	16.00 м.
Срѣдна височина	3.00 м.
Най-голѣмо газене	1.60 м.

Линиитѣ на корабното тѣло сѣ конструирани въз основа на най-новитѣ поуки въ тая областъ. Преди започване постройката на корабитѣ, съ тѣхенъ моделъ се извършиха опити въ Виенската изпитателна станция за корабостроителни обекти. Следъ като опититѣ съ моделитѣ дадоха добри резултати, пристѣпи се къмъ самото изпълнение на корабитѣ. Тѣлата имъ сѣ направени отъ корабостроителна сименсъ-мартенова стомана, отговаряща по здравина и удѣлжение на преписанията на класификационното бюро Германски Лойдъ, компетентно за контрола на корабни постройки въ цѣлия свѣтъ. Корабитѣ сѣ построени по най-високия класъ за пѣтуване по Дунава на споменатото бюро. Разположението на корабнитѣ свръзки и разпредѣлението дебелинитѣ на отдѣлнитѣ материали сѣ извършени така, че на корабитѣ е дадена максимална здравина при минимално тегло.



Кабина I класа



Пушалня

Листоветъ отъ външната обвивка на корабитъ сж съединени помежду си чрезъ занитване. По-големата частъ отъ вътрешната конструкция, надлъжнитъ и напрѣчнитъ свръзки, както и желѣзната частъ на палубата сж заварени по електрически начинъ

Всѣки корабъ е раздѣленъ чрезъ 10 водоплътни прегради на 9 отдѣлни камари по такъвъ начинъ, че плавателността на кораба не се нарушава и въ случай, че една отъ камаритъ се напълни съ вода.

Корабитъ иматъ следнитъ уредби:

Котвена уредба: състои се отъ котвенъ руданъ за две котвени вериги, респективно за две котви. Привежда се въ действие съ електромоторъ отъ 8 к. с. Въ случай на нужда руданътъ може да се привежда въ действие и ръчно.

Кърмилната уредба се състои отъ три кърмила патентъ Хицлеръ. Привежда се въ действие ръчно. Кърмилнитъ пѣртове сж подхванати въ корабното тѣло чрезъ съчмени лагери. Предаването на силата отъ кърмилното колело, разположено въ кърмчийската рубка, къмъ самитъ кърмила става чрезъ система отъ оси, сжщо така подхванати въ съчмени лагери. Кърмилата се управляватъ много леко.

Лодъчна уредба: състои се отъ два чифта въртаци се кранове, снабдени съ ръчни рудани за спускане на вода или вдигане отъ вода на дветъ спасителни лодки.

За отоплението на всѣки корабъ въ моторното помѣщение сж монтирани, оградени въ самостоятелно помѣщение, два котела за водно централно отопление. Самитъ котли се отопляватъ автоматически съ газьолъ. По-малкиятъ котелъ има 6.6 м.² нагрѣваема повърхностъ и мощностъ 72000 калории на часъ. Той служи за отопление на корабнитъ помѣщения презъ днитъ, когато външната температура на въздуха е къмъ $+5^{\circ}\text{C}$, а сжщо така и за отопление на водата за миене и за корабнитъ бани. Голѣмиятъ котелъ е двойно по-голямъ отъ малкия и се поставя въ действие, когато температурата на външния въздухъ спадне подъ $+5^{\circ}\text{C}$. Ото-

пляютъ се всички жилищни помѣщения, коридори, клозети и кърмчийската рубка. Отоплението е пресмѣнато така, че при външна температура -5°C температурата въ жилищното помѣщение да е най-малко $+22^{\circ}$. Освенъ това, жилищнитъ помѣщения на обслужата могатъ да се отопляватъ до $+22^{\circ}$ и при -10° външна температура, ако температурата въ помѣщението за пжтници се редуцира презъ сжщото време на $+10^{\circ}$.

Всѣки корабъ притежава голѣма хладилна уредба, състояща се отъ система електрехладилни шкафове. Температурата въ шкафоветъ се поддържа автоматически между $+20^{\circ}$ и $+40^{\circ}\text{C}$. Отдѣлнитъ помѣщения на шкафоветъ сж нагодени за охлаждане на месо, зеленчуци, плодове, консерви, млѣчни продукти, яйца, риби, напитки въ бутлки и др.

Всички салони за пжтници и помѣщението, разположени подъ главната палуба, се провѣтриватъ чрезъ прѣсенъ въздухъ, подаванъ отъ вентилатори по специални, скрити канали. Всѣки отъ вентилаторитъ се привежда въ действие отъ свой собственъ електромоторъ. Корабната кухня се провѣтрива отъ два отдѣлни силни вентилатора. Клозетитъ, помѣщението за душъ и моторното помѣщение се провѣтриватъ чрезъ съответни свѣтлицы, разположени въ най-горната частъ на тѣзи помѣщения. Моторното помѣщение освенъ това се провѣтрива чрезъ два голѣми вентилатора — вертикални канали за даване на прѣсенъ въздухъ.

Всѣка една отъ 9-тѣ отдѣлни водоплътни камари на кораба при наводнение може да бжде отводнявана чрезъ централна отводнителна станция въ моторното помѣщение. Къмъ тръбопровода на тази отводнителна система е скачена специална отводнителна помпа, а сжщо така сж скачени и воднитъ помпи на двата главни корабни мотора.

За миене на кораба и за гасене на пожаръ е предвиденъ специаленъ тръбопроводъ съ разклонения по цѣлия корабъ, които завършватъ съ 11 хидранта. Въ непосредствено съседство съ всѣки хидрантъ се намиратъ

по едно сандъче съ пожарно черво. Освенъ това на кораба има 20 химически пожарогасителя и противогасови маски за борба съ пожари.

Въ омивалниците на корабитъ тече винаги студена и топла вода. Всъки корабъ има достатъчно вани и душеве за къпане на пътниците и корабната обслуга.

Всъка корабна врата е снабдена съ надписъ, означаващъ помъщението, отъ което е вратата. Първокласнитъ помъщения на единъ корабъ се състоятъ отъ:

Столова за 50 души съ 10 маси. Намира се върху горната палуба, въ предната частъ на кораба. Стенитъ на столовата сж отъ полирано крушево дърво. Подътъ е покритъ съ линолеумъ и велурени пжтеки.

Пушаленъ и играленъ салонъ за 40 души, съ разкошна обстановка. Стенитъ до долната страна на прозорцитъ сж изработени отъ полирано оръхово дърво, а надъ това сж тапицирани съ красиви тапети, отговарящи на околната срѣда.

Стълбище и салонче съ джбови, лакирани въ естественъ тонъ стени. Салончето е приспособено за прекарване въ него при лошо дреме.

Палуба за разходки на пътниците, съ повърхност около 165 м.². Презъ слънчевитъ и горещи дни палубата може да се покрива съ брезентови тенти за образуване на сѣнка.

Палуба—плажъ за правене на слънчеви и въздушни бани съ повърхност 65 кв. м., снабдена съ душеве съ студена вода и две съблѣкални за пътниците.

Самостоятеленъ апартаментъ, луксозно мобилиранъ и обзаведенъ, състоящъ се отъ салонче, кабинетъ, спалня за двама души и баня съ клозетъ. Апартаментътъ притежава всички удобства за живѣне въ него, включително и телефонъ.

12 пътнически кабинни съ по две, разположени едно надъ друго легла. Стенитъ на кабинетитъ сж изработени отъ полирано оръхово дърво и отчасти сж покрити съ тапети. Кабинитъ иматъ омивалници съ течаша топла и студена вода и всички други удобства за живѣне въ тѣхъ.

Второкласнитъ помъщения се състоятъ отъ:

3 отдѣлни спални помъщения, разположени въ кърмовата частъ на кораба, подъ главната му палуба. Едно отъ тѣзи помъщения е съ 20 легла, а останалитъ две сж отъ по 10 легла. Къмъ всъко едно помъщение е предвидена по една омивална и клозетъ, достатъчни за пълния брой на спящитъ въ спалнитъ помъщения пътници.

Столова за 60 души, съ 10 маси и уютна обстановка. Намира се върху главната палуба и е разположена въ предната частъ на кораба, точно подъ първокласната столова.

Покрита палуба съ повърхност около 220 кв. м. Образувана е отъ главната палуба и се намира въ кърмовата частъ на кораба. Служи за побирането на поголъмата частъ отъ второкласнитъ пътници, особено при лошо или хладно време.

Освенъ покритата палуба има и открита такава, наречена слънчева палуба съ 250 кв. м. повърхностъ. По нея сж разположени въ видъ на пейки за сѣдане спасителнитъ въздушни сандъчета на кораба. И тази палуба въ случай на нужда се покрива съ брезентови тенти за сѣнка.

Освенъ помъщенията за пътниците, корабитъ иматъ още много помъщения за обслугата, а сжщо така и обширна, добре обзаведена кухня, хамбаръ за стоки, просторно и свѣтло моторно помъщение, складове за провизии и др., хладилно помъщение, пощенска стан-

ция съ колетно помъщение и др. подобни. Вътрешната архитектура на корабнитъ помъщения се отличава съ своя изтънченъ вкусъ. Особено майсторски въ това отношение сж изпълнени помъщенията на I класа и столовата на II класа.

Всъки отъ двата корабни винта се привежда въ действие отъ по единъ реверсивенъ корабенъ четиритактенъ дизелмоторъ, фабрикатъ на Моторенъ Верке Манхаймъ А. Д-во въ Манхеймъ — Германия, типъ RH 248 SU.

Моторитъ иматъ следнитъ главни данни:

Число на цилиндритъ	6
Диаметъръ на цилиндритъ	320 м.м.
Ходъ на буталото	480 м.м.
Мощност	460 е. к. с.
Обръщения	340 въ минута

Моторитъ сж безкомпресорни и работятъ по така наречения предкамеренъ принципъ патентъ Бенцъ. Пускането на моторитъ и даването на преденъ и заденъ ходъ става съ сгъстенъ въздухъ. Моторитъ не сж закрепени къмъ фундаментитъ си неподвижно, а сж сложени върху специални гумени подложки, чрезъ което неизбѣжнитъ трептения на моторитъ не се предаватъ изцѣло на корабното тѣло и неговитъ свръзки.

Корабнитъ валове сж изработени отъ най-добра Сименсъ-Мартинова стомана и при нужда могатъ да бждатъ изтеглени отъ тѣлото назадъ. Винтоветъ сж оригинална система Цайзе, изработени отъ най-доброкачественъ жилавъ бронзъ. Тѣхното надлъжно налѣгане върху кораба се възприема отъ два солидни опорни лагера система Рутхафъ.

Освенъ главнитъ лагери въ моторното помъщение сж монтирани различни помощни механизми. По-забележителнитъ отъ тѣхъ сж следнитъ:

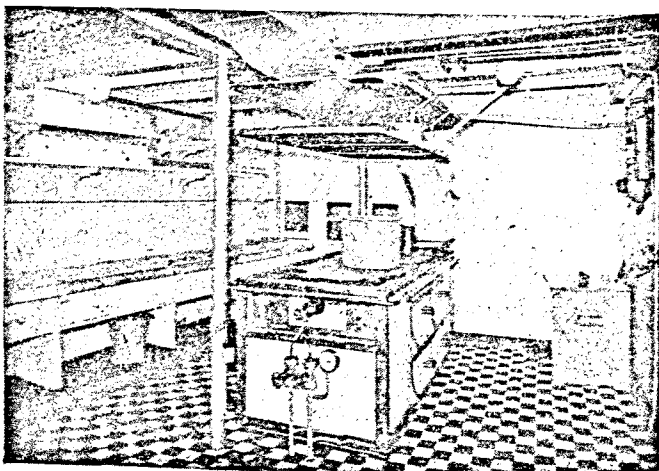
1 агрегатъ, състоящъ се отъ дизелмоторъ 50 к.с. скаченъ съ компресоръ за сгъстенъ въздухъ, който за 1 часъ сгъстява 52 м³ въздухъ до 30 атмосфери и съ динамомашина за правъ токъ отъ 27.5 киловата.

2 агрегата, състоящи се отъ по единъ дизелмоторъ 25 к. с., скаченъ съ динамомашина за правъ токъ отъ 15 киловата.

1 агрегатъ, състоящъ се отъ турбопомпа за противопожарни цели, водоотливна центрофугална помпа и електромоторъ отъ 11 к. с.

1 агрегатъ, състоящъ се отъ две помпи за течное гориво и масла и електромоторъ отъ 5.5 к. с.

3 агрегата за водоразпредѣлянето на кораба, състоящи се отъ по една турбопомпа, скачена съ електро-



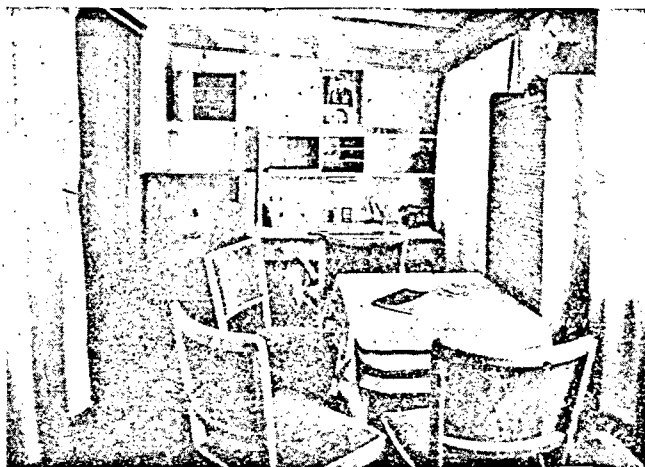
Кухня

моторъ отъ 2 к. с. Всѣка помпа се изключва отъ действие автоматически, при нормално налѣгане въ трѣбопровода, съ който тя е скачена и се включва сѣщо така автоматически, когато налѣгането спадне до избраната най низка граница. Една отъ помпитѣ се употребява за сладка, не дунавска вода, втората помпа — за дунавска вода, а третата е резервна и може да се употребѣи за една отъ горнитѣ цели.

2 помпени агрегата, които служатъ за автоматическо изпразване на резервуаритѣ за мръсна вода въ подводната частъ на кораба.

Електрическата енергия се произвежда отъ споменатитѣ по горе 3 динамомашини, даващи правъ токъ съ 115 волта напрежение. Освенъ това всѣки корабъ има по една акумулаторна батарея съ 110 волта напрежение и капацитетъ 215 амперчаса.

Корабитѣ сж снабдени съ най-модерни радиоапарати, скачени съ уреди за употребѣа на грамфонни плочи. Предаването се разпространява по цѣлия корабъ чрезъ многобройни високоговорители. Високоговорителитѣ сѣщо така могатъ да се включватъ въ микрофонната централа на кораба, отъ кждето могатъ да се отправятъ разни устни съобщения до пжтниците. Всѣки корабъ притежава и по единъ апаратъ за снемане звукове на ленти и препредаване на снегия звукъ. По важнитѣ за управлението и движението на кораба центрове сж съединени помежду си съ телефонна мрежа. Корабитѣ притежаватъ звукови и свѣтлинни инсталации за даване на тревога въ случай на пожаръ, наводнение на кораба или падналъ отъ кораба въ водата човѣкъ. Всѣки корабъ има и по една приемателна и предавателна радиостанция, работяща на собствени кжси вълни както на права и тоническа телеграфия, така и на телефония. По таквъ начинъ корабитѣ презъ време на пжтъ сж въ постоянна радиовръзка съ Дирекцията на Българско-



Кабина на коменданта

то рѣчно плаване въ Русе.

При спазаряването на корабитѣ, първоначално бѣха уговорени следнитѣ срокове за доставка: първиятъ корабъ 18 месеца, вториятъ корабъ 21 месеца, третиятъ корабъ 25 месеца, считано отъ деня на поржката. Всички тѣзи срокове, обаче, не можахъ да се спазятъ поради настѣпилитѣ вече политически усложнения въ Европа, които попрѣчиха на редовната доставка на необходимитѣ за пострйката на корабитѣ желѣзни и дървени материали, както и на нѣкои отъ механизмитѣ имъ.

На 28.ноември 1939 г. стана тържественото полагане едновременно и на тритѣ ни кораба въ будапешенската корабостроителница на Първото дунавско параходно дружество. Първиятъ корабъ бѣ спуснатъ на вода на 14 юний, вториятъ на 15 октомври, а третиятъ на 14 декември 1940 г.

Следъ произвеждането на обширнитѣ договорни проби въ района на корабостроителницата корабитѣ биваха приемани отъ българска техническа комисия въ Будапеша, както следва: м/к „Царъ Борисъ III.“ на 8. априлъ, м/к „Царица Йоанна“ на 12 августъ и м/к „Князь Симеонъ“ на 6 декември 1941 г.

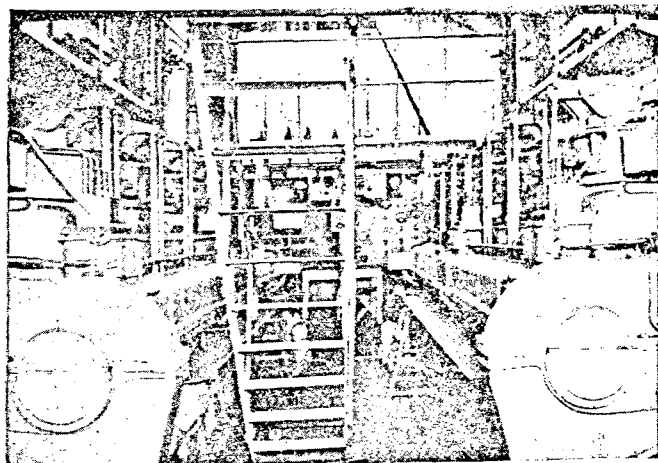
Освенъ пробитѣ въ Будапеша, съ корабитѣ се произведоха проби и по българския Дунавъ. При това се установиха следнитѣ срѣдни между пжтуванията по и срещу течението скорости:

Скоростъ м/к „Царъ Борисъ III.“ нормална клм./часъ 24'89; максимална клм./часъ 26'70.

Скоростъ м/к „Царица Йоанна“ нормална клм./часъ 24'66; максимална клм./часъ 26'28.

Скоростъ м/к „Князь Симеонъ“ нормална клм./часъ 24'30; максимална клм./часъ 25'90.

Договорната нормална срѣдна скоростъ бѣше — 23'00 клм./часъ.



Моторно помѣщение

М. х. М.

„СТРАХУВАМЪ СЕ ОТЪ ЯПОНЦИТѢ“

Въ априлския брой на румѣнското списание „Магеа Noastra“ е дадена една твърде интересна дописка отъ капитанъ I рангъ Виргилъ Драгалина. Той е присѣствувалъ на голѣмия морски парадъ, произведенъ отъ английския флотъ презъ 1932 г. въ залива Уеймутъ и е ималъ възможностъ да чуе личното схващане на английския адмиралъ Хендерсънъ за бъдещето на ан-

глийскитѣ линейни кораби, което съ забележителна точностъ се сбжда въ сегашната война.

Ето какво ни разказва капитанъ I рангъ Драгалина.

Въ 1932 г. градътъ Уеймутъ бѣше въ пълно празденство, а между безбройнитѣ знамена, които кичеха крайморския булевардъ, слънцето едва можеше да проникне. Бѣше изключително красивъ день за Англия,

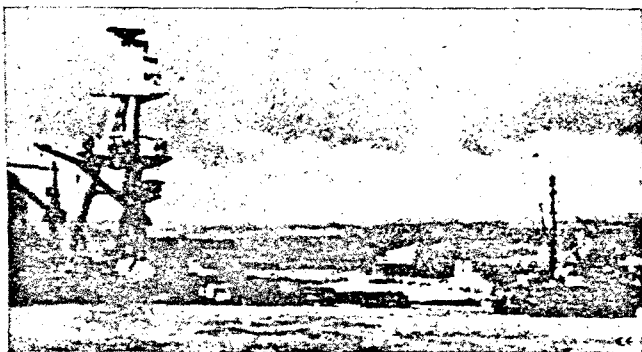
день, въ който всички граждани можеха да си кажатъ виѣсто добро утро — чудесенъ день. Населението на Уеймутъ бѣше щастливо, че тъкмо при това хубаво време можеше да приеме цѣлия английски атлантически флотъ, гордостта на британската империя, който въ строй на търволична колона съ намалена скоростъ влѣзе въ пристанищния басейнъ. Всички уеймутчани бѣха излѣзли на брѣга и съ особено задоволство наблюдаваха величавата гледка. Начело на колоната се движеше линейниятъ корабъ „Нелсонъ“, следъ него „Родней“, следъ тѣхъ следваше „Хуудъ“, сжщиятъ който бѣ потопенъ отъ германския линейенъ корабъ „Бисмаркъ“ презъ 1941 г., а следъ това другитъ бронирани кръстосвачи отъ класата „Рипълсъ“. Останалитъ флотилии се състояха отъ десетки изтрѣбители и отъ нѣколко флотилии подводници, за да завършатъ накрая съ нѣколко самолетоносача.

Корабитъ отдадоха котва, но моряцитъ не бѣха пуснати да слѣзатъ на брѣга, защото бързаха да довършатъ приготовленията за приемането на краля. Той щѣше да направи инспекторски прегледъ на атлантическия флотъ на следващия день. Наистина, на втория день 100 орждейни изстрела известиха за визитата на краля. Гледката и бучението на стрелящитъ орждия бѣше действително нѣщо величествено. Цѣлиятъ въздухъ треперѣше отъ пукота. Предъ всичко това човѣкъ стоеше като замаянъ и се питаше, какъ е възможно една такава държава, съ толкова силенъ и мощенъ флотъ, да не владѣе свѣта?

Следъ заминаването на краля градътъ попадна подъ владѣството на моряцитъ, а на елегантния балъ, който бѣ даденъ отъ общината въ честъ на морскитъ офицери, имаше удоволствието да видя отново адмиралъ Хендерсънъ.

Гениалниятъ адмиралъ Реджиналдъ Гюи Хендерсънъ бѣше командиръ и организаторъ на морскитъ въздушни сили на британския флотъ и въ качеството си на тѣхенъ пръвъ началникъ той прие на борда на самолетоносача „Кърейджъсъ“ краля, съ когото води дълъгъ разговоръ. Темата на разговора остана тайна. Обаче, върваше се, че темата е била сжщата, която ще засегнемъ въ тази статия.

Моята среща съ Хендерсънъ ми достави една приятна покана за петъ деня въ неговата вила „Мини край менъ“ въ областта на „Съсексъ“. Тази визита бѣше действително интересна. Денемъ въ небрежно облѣкло и разходка изъ владѣнието и изъ тераситъ на парка, а вечеръ грижливо облѣчени, следъ като вечеряхме и госпожитъ се оттегляха около една камина въ друга стая, ние оставахме на чаша уиски, за да довършимъ недовършенитъ отъ предния день разисквания.



Американскиятъ линейенъ корабъ „Аризона“, потопенъ отъ японцитъ въ Пърлъ Харбъръ.

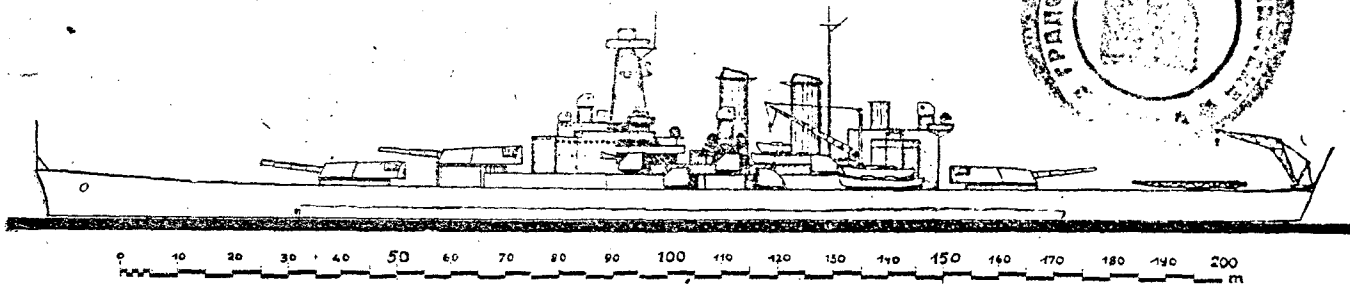
Между поканенитъ бѣ и мистеръ Шекспиръ, членъ на парламента, единъ праправнукъ на великия писателъ. Точно предъ него адмиралъ Хендерсънъ атакува политиката на правителството спрямо Ирландия, флота и традициитъ на британската империя.

Наистина, адмиралъ Хендерсънъ бѣше отъ непримиримитъ противници, които смѣтаха, че традициитъ, останали отъ вѣкове въ британската империя, сж като единъ камъкъ, вързанъ за краката на цѣлия народъ. Относно флота бѣше на мнѣние, че трѣбва да се проучи въпросътъ за замѣстването на линейнитъ кораби съ други сили, защото споредъ него, тия кораби, въ една война не ще иматъ друга стойностъ, освенъ да представляватъ граматни мишени за противника. И адмиралъ Хендерсънъ илюстрира това твърдение по следния начинъ, който азъ цитирамъ дотолкова, доколкото мога да си го спомня, и който трѣбваше да бжде запазенъ въ тайна отъ присжтствуващитъ.

— Преди известно време направихъ едни маневри въ канала Ламаншъ съ удивителни резултати. Отъ Портсмутъ заминаха най-голѣмитъ и най-модернитъ наши линейни кораби „Нелсонъ“ и „Родней“ въ неизвестна посока. На две въздушни ескадрили отъ по шестъ самолета-торпедоносци бѣ зададена задача да ги откриятъ и атакуватъ. Всѣки единъ отъ самолетитъ носѣше по две торпеда. Откриването на корабитъ стана много лесно, още повече че и времето бѣше благоприятно. Първоначално ескадрилитъ се появиха надъ корабитъ на 3000 м. височина. Тѣхното присжствие, обаче, не бѣ открито отъ корабнитъ наблюдатели, въпрѣки че тѣ ги очакваха. Това може би се дължеше на голѣмия шумъ въ корабитъ, на вълнитъ и на голѣмата височина, на която летѣха самолетитъ. Отъ този моментъ самолетитъ започнаха да атакуватъ корабитъ, като всѣка ескадрила си бѣ избрала по единъ отъ тѣхъ. Първи бѣ атакуванъ „Нелсонъ“ по следния начинъ.

Два отъ самолетитъ хвърлиха голѣмъ брой малки бомби съ голѣмъ ефектъ отъ 3000 метра височина. Това хвърляне на бомбитъ разбира се, бѣ само симулиращо и имаше за целъ да покаже, какъ противникътъ въ време на война ще си послужи, за да извади отъ строя една частъ отъ артилерията и да задържи вниманието на обслугата на противовоздушнитъ орждия. Само нѣколко секунди следъ това сжщитъ два самолета се спуснаха отвесно и близо до повърхността на водата, откъдето, следъ като се изправиха хоризонтално, изстреляха и дветъ си торпеда. Разстоянието, отъ което самолетитъ изстреляха торпедата, бѣше толкова малко, че тѣ трѣбваше сигурно да попаднатъ въ целта. Командирътъ на кораба, който видѣ, че е атакуванъ отъ торпеда се помъчи веднага да промѣни посоката на движението на кораба така, че сжщиятъ да избѣгне по възможностъ торпедния ударъ. Почти веднага, обаче, преди още да се опомнятъ отъ първата атака, втората група отъ два самолета, следъ като бѣше забелязала новата посока на движение, атакува кораба. Атаката бѣ произведена по сжщия начинъ както първата: отъ начало отъ голѣма височина съ голѣмо количество малки бомби, а следъ това спускане и атакуване съ торпеда. Кжсо време следъ това се извърши атаката и отъ третата група самолети, и то вече съ задача да довърши разрушенията.

По сжщия начинъ и втората ескадрила е произвела атаката си срещу „Родней“. За да се получатъ точнитъ резултати отъ направеното упражнение, бѣха взети следнитъ мѣрки: бойнитъ глави на торпедата бѣха замѣнени съ учебни, намазани съ специална боя, за да се отбележи тѣхниятъ ударъ върху корпуса на корабитъ.



Американскиятъ линейенъ корабъ „Вашингтонъ“

(скица)

а оттамъ пъкъ да се направи заключение, какъвъ ще бжде размѣрътъ на повредата. Противовъздушнитъ оржидия, въпрѣки че се пълнѣха и теглѣха съ отличенъ ритѣмъ, вмѣсто снаряди имаха поставени въ себе си по единъ фотографически апаратъ, който снимаше презъ дулото на всѣко оржие. Всѣки негативъ отъ тази снимка имаше въ центъра си квадрата, и ако една по-сжществена частъ отъ самолета, напримѣръ моторътъ се хвашаше въ тоя квадратъ, самолетътъ се смѣташе за сваленъ.

Резултатитъ отъ това упражненіе бѣха следнитъ: „Нелсонъ“ получи петъ смѣртоносни удара отъ 12 изстреляни торпеда, а нито единъ самолетъ не бѣ сваленъ. Само въ нѣколко фотографии отъ противовъздушната артилерия бѣха хванати нѣкои части отъ тѣлата на самолетитъ. А при това и разликата между една учебна и една бойна стрелба е твърде сжществена. Истински падащитъ бомби ще предизвикатъ твърде голѣмо смущение въ обслужитъ на оржидията, и резултатитъ ще бждатъ още по-лоши. Това смущение ще се засили още повече, когато корабътъ започне да получава първитъ удари.

Съ „Родней“ се получиха почти сжщитъ резултати.

Тѣзи унищожителни резултати ни накараха да направимъ други изпитания, като закриваме корабитъ съ изкуствени димови завеси, поставени отъ наши самолети. Резултатитъ бѣха още по-лоши. Този пътъ нападащитъ самолети се спускаха най-спокойно задъ димовитъ завеси, слизаха низко надъ водата, пробиваха само за мигъ завесата, за да хърлятъ торпедата си и се скриваха веднага. Нашата противовъздушна артилерия нѣмаше време да действува. Резултатитъ, обаче, при така направеното упражненіе бѣха още по-унищожителни.

Ето, господа, вие видѣхте величествения флотъ отъ бассейна на Уеймутъ, и се омайвахте отъ величието на голѣмитъ бойни кораби. Тѣзи линейни кораби, обаче, не

ще представляватъ нищо друго освенъ едни великолеппи мишени предъ неприятелскитъ самолети въ бждещата война.

— Ами адмиралтейството като знае тѣзи резултати, какви мѣрки взема? — попита представителятъ на парламента.

— Адмиралтейството! Старата приказка на традицията — голѣми надводни бойни кораби, съ които да се сплши свѣтътъ. Великобритания не може и нѣма да се откаже отъ традицията.

— Ами кралътъ?

— Кралътъ знае за това отъ много скоро време и имамъ една надежда въ него, но вѣрвамъ, че и той ще бжде много скоро отвлѣченъ отъ течението на традициитъ. Така че ако други флотъ познава тази тактика на действие, голѣмитъ бойни кораби на Великобритания ще останатъ само единъ споменъ, а защитата на доминионитъ и колониалната империя, основана само върху тѣзи бойни кораби, ще бжде пометена още отъ първитъ действия.

— И вие се бонте, че нѣкоя нация може да възприеме тази тактика и да ни дебне ли?

— Да, азъ се страхувамъ отъ японциитъ...

Колко основателенъ е билъ този страхъ у адмиралъ Хендерсънъ, се вижда най-добре днесъ отъ действията на японскитъ моряци—авиатори, които потопиха при Сингапуръ точно по сжщия гореописанъ начинъ два отъ най-голѣмитъ английски линейни кораби „Рипълсъ“ и „Принсъ офъ Уелсъ“.

Това показва още, че и схващането на адмиралъ Хендерсънъ за голѣмитъ линейни кораби и за остарѣлитъ традиции на английското адмиралтейство е било много правилно, и ако англичанитъ го бѣха взели действително подъ внимание, можеби нѣмаше да понесатъ това поражение, което ги очаква днесъ.

Кап.-лейт. Кировъ

Стратегическото значение на Индийския океанъ

Погледнато чисто стратегически, въ този моментъ ако се затвори пътътъ на англосаксонцитъ презъ Индийския океанъ, цѣлиятъ източенъ фронтъ и частно Съветска Русия ще се намѣрятъ въ много по-силна опасностъ, отколкото до сега.

Ако японцитъ успѣятъ да се закрепятъ на островъ Цейлонъ, то завземането по-нататѣтъ на западното крайбрѣжие на Индия заедно съ островитъ Маладивенъ и Лакадивенъ, сжщо както и вече завзетитъ Андамански острови, вече не ще представлява никаква опасностъ.

Следъ като японцитъ завладѣха и си осигуриха позициитъ въ източната частъ на Бенгалския заливъ, тѣ

ще могатъ съ единъ голѣмъ успѣхъ да водятъ подводната война въ това пространство и около о-въ Цейлонъ. Това най-добре показватъ първитъ известия за потопяването на 11 кораба съ 81,000 бруто регистъръ тона, а така сжщо и известията за успѣхитъ около Калкута, Мадрасъ и о-въ Цейлонъ. Съ завземането на пристанището Блейръ, главно пристанище на най-южната частъ на Андаманскитъ о-ви, практически цѣлата група отъ тѣзи острови е въ ржцетъ на японцитъ.

Върху Андаманскитъ о-ви живѣятъ остатѣци отъ старитъ народи на негритъ и пигментъ, високи само 150 см. Стратегическото значение на Андаманскитъ о-ви

е грамадно, тъй като южно отъ пристанището на Блейръ минава голѣмиятъ морски пътъ. И макаръ че днесъ японцитѣ да владѣятъ по суша и по море цѣлата южна частъ на Холандска Индия, тѣ ще продължаватъ да си осигуряватъ нови бази, за да взематъ подъ свой контролъ всички морски пѣтища, които водятъ къмъ Индия.

Единъ погледъ върху картата ни показва, че щомъ се вземе входътъ на Червеното море и Персийския заливъ, то всички усилия на английския генералъ Уейвълъ ще се затруднятъ дотолкова, че неговата съпротива може би ще стане безсмислена.

Отгукъ идва и вѣкътъ на рускитѣ водачи Литвиновъ въ Вашингтонъ и Майски въ Лондонъ за бързата помощъ, която трѣбва да се изпрати на руския фронтъ. Тукъ, обаче, трѣбва да се зададе въпросътъ: откъде и какъ?

Тѣй като една голѣма частъ отъ морскитѣ съобщителни пѣтища се намира подъ контрола на японцитѣ, то всички англосаксонски кораби губятъ всѣкаква надежда за едно безопасно пътуване. Не остава нищо друго, освенъ да се пристѣпи къмъ голѣмитѣ конвои, които както знаемъ искатъ голѣмъ тонажъ, тѣй като при пътуване най-бавниятъ корабъ дава бързината, съ която трѣбва да се движи цѣлыятъ конвой, а това е свързано съ още по-голѣмъ рискъ и опасностъ отъ нападението на подводниците. При това, поради липса на подходящи кораби, които да охраняватъ конвойа, англичанитѣ срѣщатъ голѣми трудности, тѣй като жертвитѣ, които даватъ напоследъкъ тѣхнитѣ конвои, сж твърде значителни и изискватъ още по-голѣмо количество охранны кораби.

Разбира се, има и други морски съобщителни пѣтища, които още не се владѣятъ отъ силитѣ на Осьта и които водятъ отъ Австралия, Нова Зеландия или отъ западното крайбрежие на Америка. Тѣ, обаче, сж свързани съ такова голѣмо заобикаляне, щото загубитѣ въ тонажъ, които всѣки день дава Англия, не ѝ позволяватъ да ги използва.

За да може, Англия да води войната въ Индийския океанъ, както и за да има връзка съ всички страни, които се опиратъ на него, тя трѣбва да има надмощие и да владѣе този океанъ. Въ противенъ

случай всички военни материали, предназначени напримѣръ за Рангунъ и Базаинъ въ Бирма, ще пропаднатъ, тѣй като тѣ не могатъ да се товарятъ въ различнитѣ останали малки пристанища, които нѣматъ никакви приспособления за товарене и разтоварване. Всички съобщения въ Индия по суша ставатъ само на крака или съ животни, съ които не може въ никакъвъ случай, да се пренасятъ тежки военни материали.

Ако сравнимъ възможноститѣ за воденето на войната между Срѣдиземно море, Атлантически океанъ, Тихия океанъ и Индийския океанъ, ще видимъ, че сжествува много тѣсна зависимостъ.

Всѣки тонъ отъ корабното пространство, който се загубва отъ Англия, е отъ голѣма полза за силитѣ отъ Осьта. Съ това, разбира се, и войната на сушата става все по-благоприятна за всѣка една отъ тѣзи сили.

Постигнатитѣ успѣхи на японцитѣ сж отъ голѣма полза за силитѣ отъ Осьта, тѣй като тѣ лишиха англо-американцитѣ отъ главнитѣ сурови материали, като напримѣръ гума, калай и тѣжко много необходимия волфрамъ за получаването на стоманата. Напоследъкъ започва да се чувствува липса и на една значителна частъ отъ земно масло и неговитѣ дестилати.

Изпращането на земно масло отъ Тексасъ и Оклахама за преработване въ североизточнитѣ индустриални части на Америка срѣща голѣма спѣнка презъ дългия морски пътъ отъ 3000 клм., по който кръстосватъ германскитѣ подводници. Всичко това най-ясно показватъ цифритѣ на потопенитѣ кораби-цистерни. Ето всичката тази зависимостъ бѣше забелязана много късно отъ противникитѣ на силитѣ отъ Осьта.

Значението на Индийския океанъ е много голѣмо. По него върви непрекъснатъ потокъ отъ хранителни продукти, военни материали и войски. Ако Англия бѣде лишена отъ Индийския океанъ, то това е почти същото, както и въ XVIII вѣкъ, когато липсваше Суецкиятъ каналъ. Затова днесъ силитѣ отъ Осьта заедно съ японитѣ полагатъ всички усилия, за да могатъ да премахнатъ англо-американската морска тирания, както въ Северно море, Срѣдиземно море, Атлантически океанъ, така сжщо и най-вече въ Индийския океанъ.



В. П.

ПОДВОДНИКЪТЪ

Тѣлото на единъ подводникъ

Подводникътъ е корабъ, който както всички други плавателни сѣдове може да се движи надъ водата. Той, обаче, за разлика отъ останалитѣ кораби е въ състояние да се потапя и да плава подъ водата и отново да излиза отгоре. Това е наложено да се устрои по такъвъ начинъ тѣлото на подводника, че всичко, което е необходимо за живѣене на неговата обслуга и което го прави способенъ да се движи подъ и надъ водата, т. е. неговитѣ машини, да се помѣсти вътре въ него. За да може да издържи налѣгането, което изпитва при плаването подъ водата, тѣлото е направено отъ много здрави и дабели стоманени цилиндри, съединени помежду си здраво съ болтове. На двата си края завършва съ полукълбовидна покривка. Въ по-големитѣ подводници тѣлото се раздѣля на нѣколко отдѣления съ здрави непроницаеми прегради, които помежду си се съобщаватъ съ по единъ обикновено кржгълъ отворъ, затварящъ се херметически съ желѣзна врата. Така устроено, тѣлото на подводника образува неговата твърда черупка, която може да издържи налѣгането на твърде голѣмитѣ дълбочини въ морето. Презъ първата свѣтловна война германскитѣ подводници бѣха построени да издържатъ сигурно налѣгането, което имаме на дълбочина 50 до 80 метра. Въ действителностъ, обаче, много германски командири, които случайно бѣха попаднали съ подводниците си на по-голема дълбочина, видѣха наново слънчевата свѣтлина.

Разпредѣлението на вътрешнитѣ отдѣления въ повечето случаи е еднакво въ всичкитѣ подводници. Въ предната частъ се намира торпедното отдѣление, следъ него е отдѣлението за акумулаторнитѣ батерии и централното отдѣление, въ което се намиратъ всички прибори и уреди за командване и управление на подводника. До него е отдѣлението, въ което сж поставени дизеловитѣ мотори, следъ това идва електромашинното отдѣление и най-после кърмовото. Въ последното обикновено имаме по една или по две торпедни трѣби. За жилищни помѣщения служатъ обикновено торпедното и акумулаторното отдѣление.

Така построено тѣло на подводника има формата на пура и е твърде неудобно за плаване надъ водата. Затова около него се пристроява още една частъ, която му придава формата на надводенъ корабъ. Съ една подходяща форма на носовата му частъ, подобна на тази на надводнитѣ кораби, и палуба, по която да могатъ да се движатъ моряцитѣ, подводникътъ плава надъ водата. Всичко това, обаче, е направено отъ сравнително много тънка ламарина, изпъстрена съ многобройни отворѣтия, за да може да се изтича водата, а при потапяне да се уравнивается налѣгането отъ двѣтѣ страни на това добавъчно ламаринено тѣло на подводника.

Надъ централното отдѣление, помѣстено въ срѣдната частъ на подводника, е построена така наречената командна кула. Оттукъ командирътъ командува и води подводника въ подводното плаване. Презъ покрива на кулата минава една зри-

телна трѣба, наречена морегледъ. Чрезъ нея само командирътъ, при подводното плаване, гледа и има връзка съ свѣта надъ водата. На кулата отгоре, чрезъ обшивка отъ ламарина, е построенъ мостикътъ за командване на подводника при надводно плаване. При това плаване тукъ стоятъ командирътъ, единъ или двама наблюдатели и дежурниятъ офицеръ. Една преговорна трѣба ги свързва съ вътрешността на подводника, и чрезъ нея командирътъ може да предава тамъ всичкитѣ свои заповѣди и да получава донесенията.

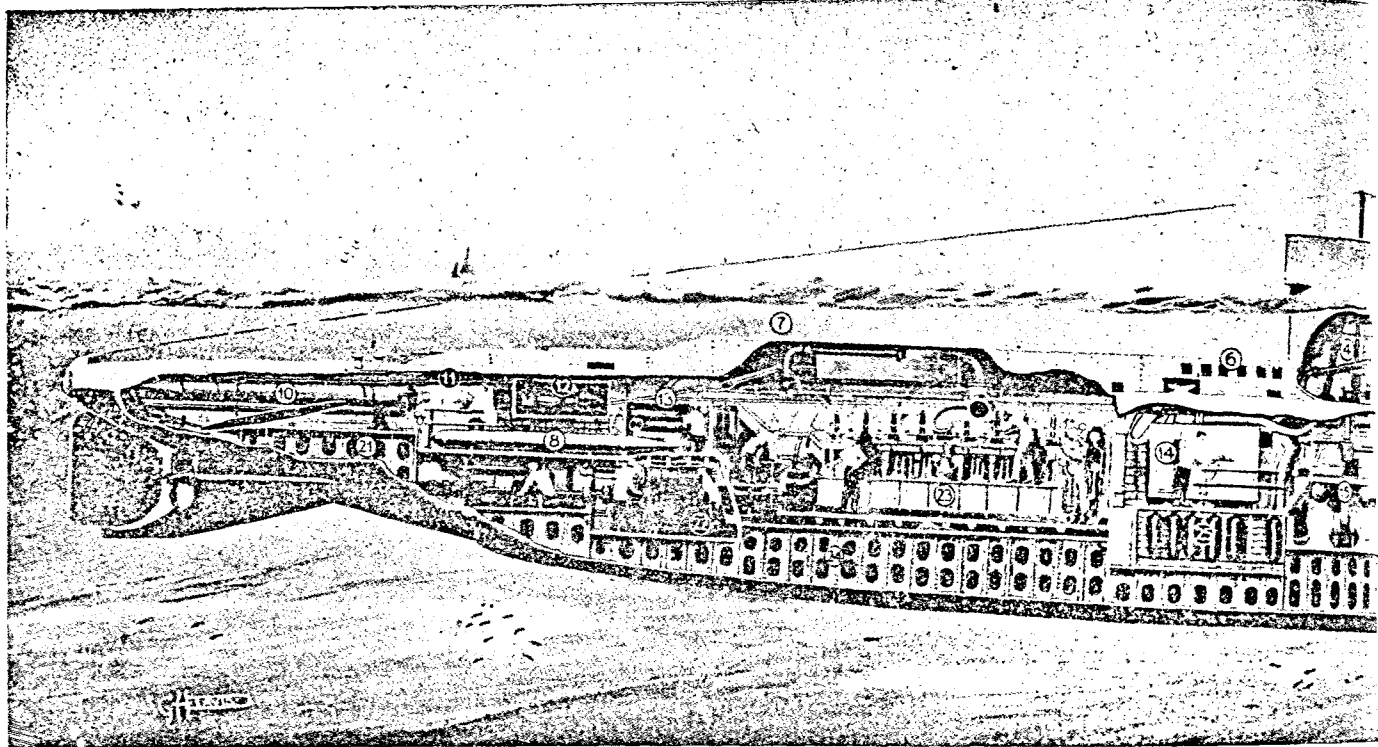
Кулата има на покрива си единъ здраво закрепенъ отворъ съ капакъ, който може да се затваря бързо и херметически. Въ по-големитѣ подводници такива отвори има още по единъ на кърмата и на носа за излизане на обслугата, за вкарване на торпедата и пр. Тѣзи отвори, обаче, при плаване въ открито море стоятъ винаги затворени, понеже сж много ниско до нивото на водата и нѣкоя вълна може да нахлуе вътре.

Какъ потъва подводникътъ подъ водата

Това е въ едри чѣрти описанието на тѣлото на единъ подводникъ. Да видимъ сега по какъвъ начинъ подводникътъ потъва подъ водата, плава и се управлява. Когато подводникътъ плава надъ водата, казваме, че той има положителна плавателностъ, или това значи, че теглото на измѣстеното отъ него количество вода е по-големо отъ теглото на подводника. Следователно, за да накараме подводника да потъне, ще трѣбва да увеличимъ неговото тегло до толкова, че да почне да тежи повече отъ теглото на измѣстеното отъ него количество вода. Това се постига чрезъ така нареченитѣ *потопителни щерни*, въ които се вкарва вода. Голѣмината на потопителнитѣ щерни е измѣрена така, че когато отъ тѣхъ се изхвърли водата, подводникътъ да получи положителна плавателностъ, та да може да изплава. Когато подводникътъ плава надъ водата, тѣзи щерни сж пълни съ въздухъ. На горната и долната стена тѣ иматъ клапани, чието отваряне и затваряне се командува отъ вътрешността на подводника. Тѣзи клапани служатъ при маневритѣ за потапяне или изплаване, като чрезъ тѣхъ се вкарва или изкарва водата отъ потопителнитѣ щерни. Последнитѣ сж сж напълнени тогава, когато нивото на водата въ тѣхъ достигне нивото на водолинията, до която е потъналъ подводникътъ при надводно положение. Тогава последниятъ изгубва способността да плава и започва да потъва. Потопителнитѣ щерни сж помѣстени вътре въ твърдата черупка на подводника.

Уравнителни щерни

Обикновено теглото на подводника не е винаги едно и сжщо. Голѣмината на натоваренитѣ бойни припаси, торпеда, хранителни запаси, гориво за моторитѣ и числото на обслугата се мѣнятъ постоянно; това промѣня и теглото на подводника. Освенъ това гъстотата на водата въ различнитѣ морета и океани е сжщо различна. Всѣки знае,



Вжтрешността

Една маса отъ машини отъ едина до другия край. Тази картина не показва тайнитъ на единъ отдѣленъ типъ, а се изчезва подъ водата.

1. Мостикъ; 2. Морегледъ; 3. Скорострелно оржие; 4. Преговорна трѣба; 5. Командна кула; 6. Външна обшивка; 7. Водонепроницаема преграда; 8. Машинка за хоризонталното кърмиле; 9. Машинка за вертикалното кърмиле; 10. Офицерско помѣщение; 11. Помѣщения, кранове и пр. за командуване на подводника; 12. Моряшко помѣщение; 13. Предни торпедни трѣби; 14. Предни затвори вратъ; 15. Дизелови мотори; 16. Уравнителна щерна; 17. Акумулаторни батерии и бутилки съ сгъстенъ въздухъ; 18. Бутилки съ сгъстенъ въздухъ въ торпедните трѣби.

че въ солената вода се плава по-леко, отколкото въ по-сладката вода. Сжщото нѣщо е и съ подводника: споредъ солеността на водата, плаването е по-леко или по-тежко. Необходимото количество вода, вкарано въ потопителнитъ щерни, следователно, за потъване на подводника, нѣма винаги да бѣде едно и сжщо. Много често може да се случи, че теглото на измѣстената отъ тѣлото на подводника вода, за да се окаже равно на неговото тегло. Тогава подводникътъ ще остане въ безразлично положение. Въ такъвъ случай ще трѣбва да се вкара или изкара допълнително количество вода, да може да се получи отрицателна или положителна плавателностъ, въ зависимост дали искаме да потъне или да изплава подводникътъ. За тази целъ се поставя още една допълнителна щерна, наречена уравнителна, която въ всички подводници е поставена въ сръдната частъ, за да не би промѣната на вкараното въ нея количество вода да се отрази на равновесието на подводника.

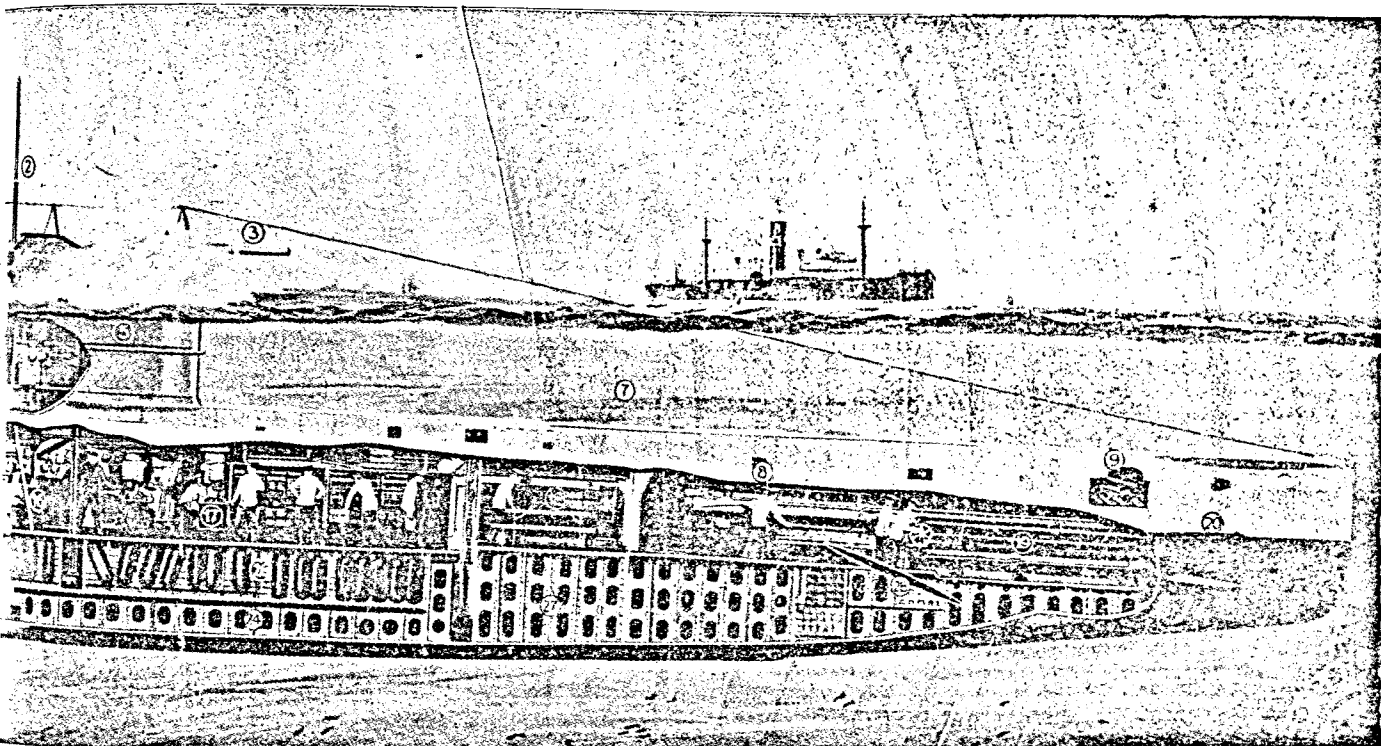
Освенъ този видъ щерни, всѣки подводникъ има още и така нареченитъ надлъжни уравнителни щерни. Това е едно, помощно сръдство на подводника при неговото потапяне и изплаване. Главното назначение, обаче, на щерни е да поддържатъ надлъжното равновесие на подводника, когато поради известни причини се натовари повече или по-малко къмъ носа или кърмата. Поради тази причина тѣзи щерни се поставятъ колкото се може по-напредъ и по-назадъ къмъ носа и

кърмата. Така поставени надлъжнитъ уравнителни щерни сж съединени помежду си съ една трѣба, така че представляватъ два скачени сжда, въ които по наше желание и въ зависимостъ отъ това, коя частъ на подводника ще трѣбва да се изправи или наведе, ние можемъ да преливаме водата, докато подводникътъ заеме хоризонтално положение.

Управление на подводника подъ водата

Твърдата черупка на подводника му служи, за да не се смачка при потъването му на дълбочина. Потопителнитъ щерни прѣчатъ за неговото изплаване и го лишаватъ отъ способността му да плава. Чрезъ управителната щерна се регулира теглото на подводника. Чрезъ надлъжнитъ уравнителни щерни товарътъ на подводника се разпредѣля равномерно на дветѣ страни, т. е. осигурява се неговото равновесие.

Теоретически при това положение подводникътъ трѣбва да се потопи до една опредѣлена дълбочина, която е точно изчислена споредъ теглото му. Да се постигне това, обаче, практически е много тежко и е възможно само за кжсо време. Най-малката разлика въ теглото на измѣстената вода и това на подводника, което въ неговата тънкость не може да се уравни чрезъ вкараната или изкарана вода въ уравнителната щерна, ще потопи или издигне подводника. Къмъ всичко това се прибавя и солеността на водата, която



въ подводникъ

Подводникъ съ всичките негови съставни части. Подводникътъ се вижда потъващъ точно когато неговата командна кула започва да

въ входникъ—затворенъ; 8. Осемъ торпеди и мѣсто за спане на обслужата; 9. Котва; 10. Задна торпедна тржба; 11. Лостъ за изстрел- торпеда; 16. Моряци кърмчи при хоризонталнитъ кърмила; 17. Централно помѣщение, въ което сж помѣстени всички уреди, инстру- орпеднитъ тржби; 21. Задна надлъжна уравниелна щерна; 22. Главни електрически машини за движение на подводника подъ водата; кислородъ; 27. Предна надлъжна уравниелна щерна; 28. Предна торпедна щерна, въ която се събира водата, влязла следъ изстрела

на твърде малки пространства и въ различнитъ дълбочини е различна. При това ако се говори само за определено измѣнение на специфичното тегло на водата, то и то влияе при измѣнение на голѣмината на измѣстеното количество вода отъ подводника. Така наприимѣръ, ако при единъ под- водникъ отъ 500 тона специфичното тегло на из- мѣстената отъ него вода е около 1/1000 по-малко, така че подводникътъ е около 0.5 тонъ по-тежъкъ отъ тази вода, той ще потъне. Ето защо, за да мо- же да се държи подводникътъ на една известна определена дълбочина, той има поставено хори- зонтално кърмило, което помага да се поддържа дълбочината. Това хоризонтално кърмило, обаче, може да действа само когато подводникътъ се намира въ движение.

Обикновено всѣки подводникъ има по два чифта хоризонтални кърмила, единътъ чифтъ отъ които е поставенъ по възможность по-далечъ на- предъ къмъ носа, а другиятъ е непосредствено до винтоветъ. Тѣзи кърмила се командуватъ отъ вж- трешността на подводника, отъ централното отдѣ- ление, за което говорихме. Тѣхното действие е толкова по-силно, колкото е по-голѣма скоростта, съ която се движи подводникътъ, и колкото е по- силенъ натискътъ на водата върху тѣхнитъ плос- кости. Съ хоризонталнитъ кърмила за дълбочина подводникътъ може да пътува на точно желаната отъ командира дълбочина. Сжщитъ му помагатъ твърде много и при потопителнитъ маневри.

Потопителни маневри

Ние се запознахме съ сжщественитъ потопи- телни устройства на подводника. Общото действие и работата около тѣхъ за потопяване на подвод- ника ще ви покажемъ чрезъ описанието на една потопителна маневра.

Да приемемъ, че подводникътъ се намира въ една военна зона, въ обикновеното си надводно пътуване. На мостика се намиратъ дежурниятъ стражеви офицеръ и наблюдателитъ, които про- дължително време внимателно оглеждатъ небето и хоризонта, за да откриятъ навреме разузнава- телнитъ неприятелски самолети или пътуващитъ бойни кораби или търговски кораби.

Отворитъ на командния мостикъ къмъ кула- та и между кулата и централното отдѣление сж отворени. Всички останали низки отвори на гор- ната палуба сж затворени, за да се намира под- водникътъ въ готовность за потапяне. Въ кулата се намиратъ кърмчията и дежурниятъ на машин- ния телеграфъ, които подържатъ заповѣдания отъ стражевия офицеръ курсъ. Въ подводника на стра- жа е само половината отъ обслужата, другитъ мо- ряци иматъ учение при орджията или торпеднитъ тржби или пъкъ почиватъ, за да смѣнятъ дежур- ната стража.

Надъ водата подводникътъ се движи съ по- мощта на два дизелъ мотора. Тѣ се обслужватъ отъ моряци мотористи. Въ централното отдѣление е стражевиятъ подофицеръ, който всѣка секунда

е готовъ да изпълни заповѣдитъ на стражевия механикъ. Когато не се виждатъ неприятелски кораби, командирътъ не стои на определеното мѣсто. Да предположимъ, обаче, че той е на мостика тъкмо когато стражевиятъ офицеръ му долага, че вижда пушъци на хоризонта.

Подводникътъ се подхвърля леко отъ вълнитъ, тѣ заливатъ неговата палуба, а понѣкога нѣкоя вълна го закрива цѣлиятъ, като се разбива съ страшенъ шумъ върху кулата и мостика. И ето въ този мигъ между пушъка на хоризонта се разпознаватъ надстройките и димовитъ тръби на единъ голѣмъ воененъ корабъ, а около него и нѣколко по-малки бойни кораби, навѣрно изтрѣбители. Това показва, че е време да се скриятъ подъ водата, докато противникътъ не ги е забелязалъ. Така шансътъ имъ за успѣхъ срещу врага ще бѣде много по голѣмъ. Иначе голѣмиятъ корабъ ще избѣга и ще изпрати единъ или два отъ изтрѣбителитъ да преследватъ подводника и се опитатъ да го потопятъ съ водни бомби.

Командирътъ на подводника заповѣда да се подаде „тревога“. Забиватъ тревожно звънцитъ, и тѣхниятъ звънъ се разнася остро по всички краища на подводника. Веднага всѣки морякъ се втурва на точно определеното му мѣсто. Моряцитъ-мотористи спиратъ дизелъ-моторитъ. Спиратъ горивото и маслото и затварятъ издухателнитъ тръби. Електрическитъ мотори сж готови за действие. Тѣ се съединяватъ посрѣдствомъ една муфта съ винтоветъ и започватъ да работятъ съ енергия отъ акумулаторитъ.

Въ централното помѣщение е главниятъ механикъ; той е централната личностъ тукъ. Отъ неговата срѣжностъ, умѣние и подготовка зависи цѣлата съдба на подводника. Той е който командува всичкитъ сложни механизми въ подводника.

Обикновено когато подводникътъ плава въ военна зона, изпразнителнитъ клапани на потопителнитъ щерни стоятъ винаги отворени. Тази мѣрка се взима, за да може въ случай на нужда по-скоро да се потопятъ. И макаръ че тѣ сж отворени, въ тѣхъ не може да влѣзе никаква вода, защото провѣтрителнитъ имъ клапани, които се намиратъ отгоре на щернитъ, сж затворени, така че въздухътъ нѣма откъде да излѣзе..

При помпитъ, при вентилаторитъ, при крановетъ, при шурвалнитъ кола на заднитъ и преднитъ хоризонтални кърмила, на вертикалното кърмилло и при всички останали уреди сж застанали техническитъ подофицери и моряци. Тѣ сж готови всѣки мигъ да изпълнятъ заповѣдта на старшия механикъ.

Въ момента на тревогата всички хора, които се намиратъ на мостика, се спускатъ бързо по една отвесна стълба въ вътрешността на подводника. Тукъ който не е достатъчно пѣргавъ, се научава лесно, защото иначе следващиятъ следъ него го настѣпва съ своитъ голѣми морски ботуши по главата и ржцетъ. Това се налага поради обстоятелството, че хората отъ мостика трѣбва по-възможност по-бързо да влѣзатъ въ подводника,

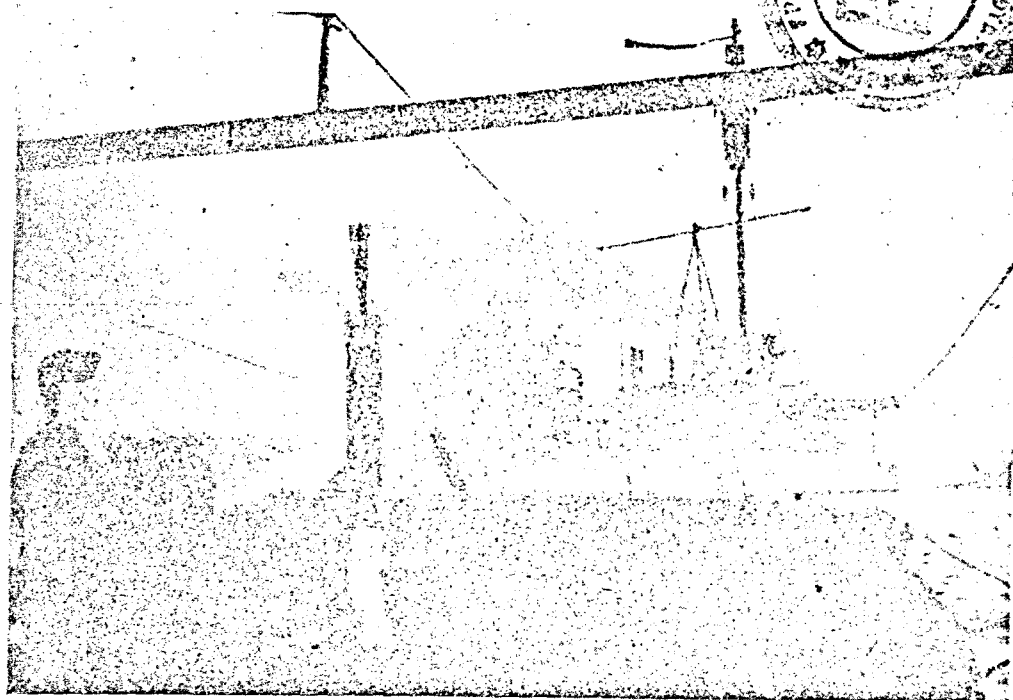
за да може последниятъ да се потопи. Последенъ влиза командирътъ. Той затваря следъ себе си капака на горния входникъ и едновременно съ това извиква на главния механикъ презъ отвора къмъ централното помѣщение: „Потопяй се!“.

Веднага като съ единъ ударъ се отварятъ провѣтрителнитъ клапани отъ потопителнитъ щерни. Чува се силното пищение на излизания отъ тръбитъ въздухъ и страшенъ шумъ отъ бързо нахлуващата вода. Подводникътъ започва бързо да потъва. Въ този моментъ кърмчиитъ обръщатъ хоризонталнитъ кърмила надолу. Електромоторитъ се съединяватъ съ винтоветъ, подводникътъ се навежда напредъ и започва още по-бързо да слиза въ дълбочината. Горната палуба е вече подъ водата, сега кулата и мостика прерѣзватъ морето. Следъ малко манометритъ за дълбочина, поставени въ централното помѣщение и въ кулата, показватъ, че подводникътъ е потъналъ на 18 метра дълбочина. Командирътъ, който иска по-бързо да види отново неприятелскитъ кораби, заповѣда „на морегледна дълбочина!“, а чрезъ машинния телеграфъ намалява хода.

Когато подводникътъ застане на тази дълбочина, провѣтрителнитъ клапани се затварятъ. Въ потопителнитъ щерни вече нѣма никакъвъ въздухъ. Презъ това време се изисква особено умѣние отъ страна на подводния кърмчия, който трѣбва да чувствува съ цѣлото си тѣло какжде отива подводникътъ. Затова, разбира се, се изисква освенъ отлична подготовка, още и едно вродено чувство, което се допълва и подпомага отъ показанията на манометритъ за дълбочина и другитъ спомагателни уреди, които показватъ какво количество вода трѣбва да се вкара или изкара отъ уравниелнитъ щерни, за да се уравни и поддържа подводникътъ на една постоянна дълбочина. Кърмчията поставя хоризонталнитъ кърмила хоризонтално. Подводникътъ въ зависимостъ отъ разликата въ теглата започва да потъва или изплава. Тогава чрезъ електрическитъ помпи се вкарва или изкарва допълнително вода. Точно въ това се състои и най-тънката работа по управление то на подводника, когато е подъ водата. Иначе при неумѣло манипулиране подводникътъ ще започне като делфинъ ту да потъва, ту да изскача, и командирътъ му нѣма да може да види нищо презъ морегледа. Разбира, се всичко това става много бързо и шомъ кърмчията види, че подводникътъ е уравновесенъ, дслага за всичко това на командира. Едва тогава се изважда морегледната трѣба, и командирътъ на подводника започва чрезъ нея да оглежда хоризонта и да търси противника, за да го атакува.

Една особена красота и чувство на гордостъ преживява всѣки морякъ отъ подводника, когато последниятъ се потапя, когато носътъ се навежда напредъ, а кърмата се изправя нагоре и съ една елегантна джга, въ която има много красота и сила, той потъва къмъ дълбочината.

ВЪ ПОХОДЪ СРЕЩУ АНГЛИЯ



Готови за торпеденъ
изстрелъ

(Изъ живота на нашия
флотъ)

Получи се кратка заповѣдь, въ 18 часа изтрѣбители да бждатъ готови за боевъ походъ. Настана пълно оживление. Веднага по всички отдѣления на изтрѣбителя се разнесе звънътъ на различнитѣ сигнали и пищенята отъ свиркитѣ на стражнитѣ подофицери, чрезъ които се даваха общи нареждания за обслугата. Моторната лодка за съобщението съ брѣга се прибра на палубата, която бързо се очисти отъ непотрѣбнитѣ предмети, а стойкитѣ на страничнитѣ перила се снеха и завързаха. Отъ дветѣ страни надъ палубата, надпъжъ, по цѣлия изтрѣбитель, се опънаха предпазителни вжжета, въ които презъ време на вълнение се придържатъ минаващитѣ по палубата моряци.

Торпедата се измъкнаха наполовина отъ торпеднитѣ тръби и още веднъжъ се прегледаха, дали сж напълно изправни и иматъ ли достатъчно сгжстенъ въздухъ, масло, гориво и вода, следъ което внимателно и наново се вмъкнаха обратно въ тръбитѣ. Воднитѣ бомби, съставляващи най-сигурното сръдство за борба съ неприятелскитѣ подводници, се нагласиха за автоматично взриваване на опредѣлена дълбочина подъ водната повърхность. Артилериститѣ сжщо така обстойно прегледаха своитѣ орждия, като пробваха още веднъжъ действието на различнитѣ артилерийски командни сръдства.

Всичко необходимо за предстоящия походъ и въроятнитѣ действия срещу врага бѣ бързо и сръчно подготвено, нагласено и изпробвано отъ тристата души, които съставляваха обслугата на изтрѣбителя, следъ което командирътъ получи устнитѣ донесения отъ съответнитѣ свои помощници и началници на отдѣлни отдѣления и групи: „Машинитѣ и котлитѣ изправни!“, „Артилерията и торпедното оржие готови!“, а най-подиръ — „Корабътъ готовъ за походъ и бой!“.

Даде се заповѣдь за отплуване. Единъ следъ други тритѣ изтрѣбителя се отдѣлиха отъ кейовата стена на французкото пристанище, което бѣ нашето опорно сръдище и, движейки се въ строй върволица, се насочиха въ открито море.

Нашиятъ изтрѣбитель следваше водача. Назадъ огненото кълбо на залѣзващото слънце бързо се спущаше къмъ хоризонта. Широкиѣ вълни на Атлантическия океанъ подхвърляха еднообразно нашия изтрѣбитель отъ една на друга страна. Скоро настъпи тъмна и непрогледна нощъ.

Изтрѣбителиѣ, движейки се въ пълна тъмнина, увеличили скоростта и като стрели се насочиха напредъ, чертаейки дълги и пѣнести следи. Накжде водѣше нашиятъ пжтъ? Дали срещу неочаквано появилитѣ се неприятелски морски сили, забелязани отъ разузнавателнитѣ самолети, или въ открития океанъ наши бойни кораби водѣха борба съ неприятеля и се нуждаеха отъ нашата подкрепа? Това никой отъ насъ не знаеше. Това бѣ известно само на командира.

Бойната стража се намираше по своитѣ мѣста. На командния мостъ и по цѣлата горна палуба бѣха поставени много наблюдатели, които внимателно и непрекъснато се взираха въ тъмната нощъ. Торпедата и орждията бѣха готови всѣки мигъ за действие. Подъ тѣхното разположение, на три метра подъ горната палуба, при парнитѣ котли, турбинитѣ и различнитѣ спомагателни машини и съоръжения се намираха моряцитѣ отъ техническата стража, твърдо застанали на своя отговоренъ постъ и лишени отъ възможностьта да знаятъ и виждатъ, какво се върши вънъ, на откритата палуба и какво се намира около движещитѣ се съ голѣма бързина изтрѣбители, обаче съзнаващи важностьта на възложената имъ служба за благополучното изпълнение на различнитѣ

бойни задачи.

Движението се измѣня въ североизточна посока. Сега тамъ е ясно, че нощниятъ походъ е насоченъ срещу Англия.

Приближаваме неприятелското минно поле. Всѣки отъ насъ е вече съсредоточенъ и мълчаливъ. Чувството на неизвестността за следния мигъ обхваща всѣки отъ обслугата на тритъ изтрѣбителя, следващи неизмѣнно своя пътъ къмъ английскитъ брѣгове. Всички сж на шрекъ.

Неочаквано въ непосредствена близостъ се забелязватъ множество свѣтлини. Тѣ произлизатъ отъ английски рибарски корабчета. Целта ни е да минемъ незабелязано покрай тѣхъ, което успѣваме да сторимъ благополучно.

Въ далечината сѣ забелязватъ силни огньове. Отначало тѣхната поява ни учудва, обаче скоро се установява, че това сж причиненитъ пожари отъ хвърленитъ надъ Англия бомби. Надъ изтрѣбителитъ, въ тъмното небе се чува брѣмченето на множество самолетни мотори. Нашитъ храбри летци се завръщаха обратно въ своитъ летища, успѣшно завършили своята задача. Ще се удаде ли случай и изтрѣбителитъ да увѣнчатъ съ успѣхъ предприетия боенъ походъ?

Изведнѣжъ по всички кѣтища на кораба се разнася продължително тревожно звънене. Дежурната стража се намира на мѣсто, обаче всички други отъ свободната стража моряци, намиращи се на почивка въ жилищнитъ помѣщения, бързо и стремглаво се спусчатъ за заемане опредѣленихъ имъ бойни мѣста и, въ стремежа си да не закъснѣятъ дори съ секунда, пристигатъ въ различно облѣкло. Нѣкои отъ тѣхъ дотърчаватъ безъ шинели, други боси, а трети гологлави, защото тревожниятъ звънецъ повелява възможната бързина въ изпълнението и всѣка пропусната секунда може да има сѣдбоносно значение за кораба.

Излѣзлитъ отъ вътрешнитъ, освѣтени помѣщения моряци не виждатъ нищо въ нощта, която имъ се сторва още по-черна и непрогледна. Тѣ постепенно свикватъ на тъмнината.

Кѣде е врагътъ? Той не може да се забележи съ просто око, обаче въ полезрението на далекогледа напредъ и въ лѣво се вижда тъмна сѣнка на корабъ, който бързо приближава. Задъ него се забелязва още единъ! Какви сж? Стражни, охраняващи нѣкой кербанъ кораби или неприятелски изтрѣбители? Всички трепетно и напрегнато следятъ приближаващитъ се сѣнки. Торпеднитъ трѣби и дулата на орждията сж насочени и следятъ очертанията на челния корабъ, който се установява, че е търговски.

Водачътъ измѣня посоката на движение последванъ отъ другитъ изтрѣбители. Въ очакване приближаването на вражескитъ кораби скоростта се намалява.

Неочаквано блѣсъкътъ отъ изстрелитъ на нашитъ орждия раздира тъмната завеса и силенъ тъннежъ се разнася наоколо. Въ следващия мигъ снарядитъ попадатъ въ неприятелскитъ кораби, гдето издигатъ стълбове огнь и димъ. Единъ следъ други снарядитъ съ зловещо фучене летятъ къмъ двата кораба, които, засегнати тежко и обхванати отъ пламъци, бързо потъватъ. Не сж изтекли дори и петъ минути отъ откриването на бързата орждейна стрелба, и врагътъ е вече уни-

щоженъ.

Множество корабокушенци, разпрѣснати и плаващи около потъналитъ кораби, за жалостъ, нѣмахме възможностъ да спасимъ, защото всѣки мигъ очаквахме появата на английскитъ бойни кораби, които привлѣчени отъ орждейната стрелба неминуемо биха се притекли на помощъ. А колко ще бждатъ тѣ на брой и каква сила ще представляватъ за нашитъ три значително отдалечени отъ своитъ опорни сръдища изтрѣбители, това не бѣ известно.

Неочаквано префучава свѣтящъ снарядъ, който освѣтява като ясенъ день околността. Подъ неговото действие врагътъ бързо установява създамата се обстановка, а ние забелязваме на около хиляда метра отъ нашия корабъ очертанията на неприятелски изтрѣбители, които приближаватъ съ голѣма бързина.

Нашитъ кораби заематъ съответния строй на отдалечение, за посрещане вражескитъ удари. Дава се заповѣдъ да се замѣглимъ. Отъ димнитъ трѣби излиза гжстъ и черенъ димъ, а замѣглителнитъ апарати оставятъ следъ изтрѣбителитъ облаци изкуствена бѣла и плътна мъгла. Между насъ и брѣга бързо се образува висока, черна и бѣла въздушна стена отъ димъ и мъгла. Челнитъ два наши изтрѣбителя откриватъ оживена орждейна стрелба и се отдалечаватъ. Противникътъ, отговаряйки на тѣхната стрелба, бързо се приближава. Нашиятъ изтрѣбителъ, прибѣгвайки къмъ хитростъ, не стреля, остава назадъ и е невидимъ за врага, чието внимание е отвлѣчено къмъ стрѣлящитъ наши изтрѣбители.

Неподозирайки смъртната опасностъ, която ги дебне, два отъ неприятелскитъ изтрѣбители приближаватъ на малко разстояние отъ нашия, закрилянъ отъ тъмнината корабъ, който умѣло използва благоприятния случай и дава два последователни торпедни изстрела къмъ вражескитъ кораби. Торпедата излитатъ отъ торпеднитъ трѣби, изгубватъ се съ плѣсъкъ въ тъмнитъ води и въ следния мигъ чертаятъ форсфорисцираща следа, водяща последователно къмъ първия и следващия следъ него неприятелски изтрѣбители. Настѣпватъ нѣколко секунди въ напрегнато очакване, и изведнѣжъ силенъ взривъ разтърсва околността. Високи стълбове вода, димъ и огнь се вдигатъ високо къмъ небесата. Нѣкои отъ намиращитъ се върху горната палуба моряци на нашия изтрѣбителъ отъ силния въздушенъ тласкъ на взрива сж отхвърлени на страна отъ своитъ мѣста.

Всички ликуваме, радостни за необикновено благоприятния случай за успѣшна торпедна стрелба, имаща за последица потопяването на два неприятелски изтрѣбителя, което се извърши мигновено. За една десета само частъ отъ секундата цѣлата дължина на засегнатитъ неприятелски изтрѣбители се ясно освѣтява отъ взрива. Ние дори забелязваме носовата частъ съ означенитъ по нея номера и голѣми букви, следъ което всичко потъва въ непрогледенъ мракъ, веднага последванъ отъ силенъ грѣмъ, който, обаче, не може да заглуши радостния туптежъ на нашитъ сърдца, опиянени отъ славната победа надъ врага.

Сега вече нашиятъ изтрѣбителъ увеличава скоростта и бързо се присъединява къмъ другитъ наши изтрѣбители.

Въ далечния и тъменъ хоризонтъ се забелязватъ очертанията на други неприятелски кораби, обаче тѣ не могатъ вече да ни достигнатъ. Съ пълна скоростъ групата изтрѣбители се насочва къмъ своето опорно сръдище, блѣскаво завършила бойния походъ къмъ Англия.

Два неприятелски изтрѣбителя и два тър-

говски кораба сж потопени, и тѣхната загуба свидетелствува за сръжността и умѣнието на нашитѣ храбри моряци, за успѣшното водене борбата на море срещу врага, гордиятъ и мощенъ нѣкога Албионъ.

Отъ нѣмски: Куюджуклиевъ

Марко Поло

БОРБА

(Продължение отъ миналия брой и край)

Горе капитанъ Панко стискаше румпела до болка, хапѣше устни, и отъ очитѣ му не избѣгваше нито една вълна, дори и най-малката. Искаше му се да се хвърли съ всичката своя сила срещу вълнитѣ, да ги смаже и да влѣе силата си въ немошната моторница, която жално поскърцваше отъ ударитѣ на вълнитѣ. Той цѣлъ трѣпнѣше отъ напрежение при появата на всѣка вълна, впиваше ржце въ румпела и насочваше старото корито точно въ сръдцето на вълната, право по сръдцата ѝ, разсичаше я на две половини и си пробиваше път. Корабътъ минаваше надъ победената вълна измокренъ, окжпанъ и съ скърцаване пропадеше въ бездната, образувана тамъ долу задъ разсѣчената вълна, избумтяваше, простенваше и съ мжка се покатерваше върху гребена на следващата по-разярена вълна. Вълнитѣ не даваха време на стария удавникъ да си отдѣхне. Тѣ напиреха, нападаха непрекъснато, да изтощатъ малкото му сили.

— Пупа, а! Пупа! На ти една пупа! Пфу! — и капитанъ Панко плю къмъ машинния кубрикъ.

Тогавъ въ очитѣ му попадна хленчещия машинистъ и изоставената машина. Очитѣ му се напълниха съ кръвъ, изблещиха се, готови да запалятъ оная искра, която може да убие човѣкъ, и ревна къмъ жалкия мотористъ, готовъ да го унищожи:

— Каквоооо! Машината оставилъ!

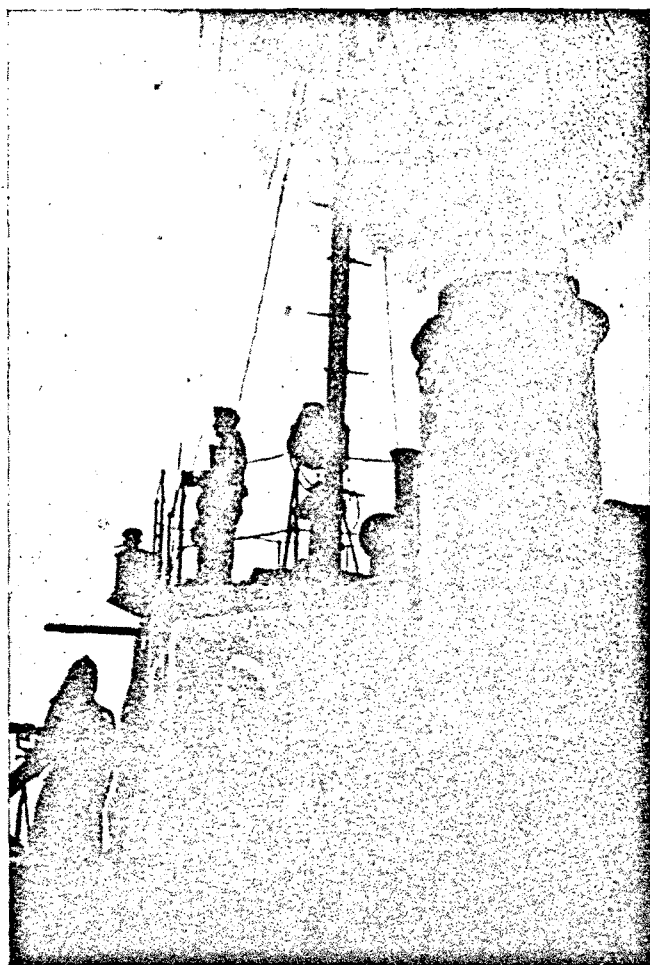
Една тъмно-зелена вълна, голѣма като планина, използва отклонението на капитанъ Панко, покатери се върху грохналия „Свети Никола“ и повали капитана върху палубата. Той скочи задавенъ отъ солената вода, сграби румпела и оправилъ обърканата моторница. Мотористътъ, загубилъ ума си отъ страхъ, притискаше по-силно къмъ устнитѣ си малката иконка, обсипваше я съ цѣлувки и се кръстѣше, кръстѣше и обещавахе всичко на светеца. Панко отби удара на друга страшна вълна и погледна къмъ кубрика:

— Още ли се кръстишъ, бе свиньо! Още ли лъжешъ Господа и светитѣ му! Остави ги на мира! Дай газъ на машината, или главата ти ще цѣлуе румпела!

Разкряченъ, мокъръ, стисналъ здраво румпела, той се борѣше съ бурята и нѣмаше да се подвоуми да стовари тежкото дърво върху главата на страховития мотористъ. Мотористътъ затрепера още повече отъ заплахата, очитѣ му заиграха безъ опора изъ тъмния кубрикъ, и той захвърли иконката. Набожниятъ старецъ плувна върху насъбралата се вода въ дъното на кубрика. Машината запѣ съ

пълна сила, бодро, самоувѣрено.

Плитковинитѣ предъ Поморие отдалечъ се блѣвеха; тамъ водата врѣше, блѣскана въ плиткото каменисто дъно... Фарътъ, облѣнъ до върха отъ вълнитѣ, стоеше твърдо на мѣстото си, примигваше съ огромното си око и показваше на „Свети Никола“ опаснитѣ мѣста. Капитанъ Панко зави внимателно край него и хвърли котва предъ шамандурата на откритото пристанище. На скелята бѣше тъмно — не можеше да се приближи корабътъ до нея, вълнитѣ не позволяваха. Заръмъ си-тенъ дъждъ, спокоенъ, продължителенъ, и прого-



Наблюдение въ открито море
(Изъ живота на нашия флотъ)

ни голѣмитѣ вълни. Цѣла нощъ дъждътъ мокри подслоненитѣ подъ дървата работници, които тѣсниятъ кубрикъ не можа да събере.

Още въ тъмно на другата сутринъ капитанъ Панко привърза „Свети Никола“ за скелята, и амуджитѣ забързаха да разтоварятъ дървата и да се стоплятъ.

Къмъ вечеръта моторницата и лимбата бѣха разтоварени. Панко напълни бѣчвичката съ вода, накупи провизии и закотви моторницата въ пристанището. Амуджитѣ налѣгаха въ хамбара на корабчето, затвориха се отгоре съ капортитѣ и захъркаха. Панко запали вѣтроупорния фенеръ, повеси го на бушприта, и той засвѣтка като малка звезда предъ корабчето. Мъртвитѣ вълни слабо подигаха моторницата, и праздната лимба се кланяше на своя водачъ, привързана за него съ дебело корабно въже.

Капитанъ Панко и Мързелушка си легнаха рано. Умората и борбата съ бурята ги пропяди къмъ коравитѣ легла. Работницитѣ налѣгаха въ хамбара и скоро захъркаха, придружавани отъ Мързелушка.

Още презъ деня дъждътъ бѣше престаналъ. Севернякътъ като че ли се бѣше накаралъ да си отива, и морето бѣше почнало да се успокоява, когато къмъ полунощъ той пакъ се завърна и духна въ откритото пристанище на Поморие. Мъртвитѣ вълни наново показаха гребенитѣ си, и старата котвена верига на „Свети Никола“ все почесто подрѣнкваше. Панко се събуди. По небето бѣгаха парцеливи облаци, гонени отъ северняка. Луната се бѣше скрила задъ тѣхъ, и тъмната нощъ, слабо освѣтявана отъ отблѣсъцитѣ ѝ, едва позволяваше да се вижда заспалиятъ градъ. Панко отиде къмъ носа на корабчето. Веригата на малката котва се бѣше изопнала като струна и едва се борѣше съ напирашитѣ вълни. Отъ брѣга налитаха тъмни маси вода, блѣскаха се въ „Св. Никола“ и се мъчеха да го откъснатъ отъ котвата.

Капитанъ Панко срита Мързелушка:

— Ставай да фундаримъ голѣмата котва!

— Фунд... — прошепна въ полусънъ Мързелушка и се сви въ леглото отъ страхъ.

— Фундъ... мундъ, това е положението! Буря!

Мързелушка бавно подаде глава надъ кубрика и замръзна: пакъ вчерашните вълни налитаха, но сега по-голѣми и по-страшни въ нощната тъмнина, която запалваше върховетѣ имъ като огромни факели — водата силно фосфоресцираше. Мързелушка се помъкна следъ Панко съ тракащи отъ страхъ зъби и се олюляваше. Стокилограмовата котва съ мъжа бѣ вдигната и хвърлена въ морето. Тя разби напирашата вълна на хиляди малки капчици, които свѣтнаха въ тъмната нощъ, като искри хвърчащи при ударъ съ голѣмъ чукъ върху нажеженъ палешникъ.

— Хайде лѣгай! Азъ ще дежурия!

Мързелушка се потътри до леглото си постърналъ, смазанъ отъ появилата се нова буря и цѣлъ треперящъ се трѣшна върху леглото. Той се борѣше да затвори натежалитѣ за сънъ очи, но не успѣваше: тѣ постоянно се отваряха да видятъ пристѣпна на вълнитѣ и караха сърдцето му да бие бързо. Работницитѣ хъркаха въ хамбара и не усѣщаха новата буря. Панко остана да дежури. Севернякътъ все повече се засилваше и свирѣше

въ вантитѣ, а къмъ осемъ часа сутринъта, събралъ всички свои сили, той реши да довърши „Свети Никола“ и да очисти залива отъ такива прѣчки.

Подъ командата на Панко, Мързелушка палѣше машината. Работницитѣ плахо подаваха глава отъ хамбара и треперѣха — вълнитѣ идѣха вече да ги потопятъ. Откъмъ брѣга хора гледаха какъ малката гимийка се бори съ вълнитѣ, махаха съ ржце, викаха нѣщо, безсилни да ѝ помогнатъ. Бурята прогонваше далечъ гласовѣтѣ имъ, и отъ „Свети Никола“ гледаха само махащитѣ съ ржце хора, които се движеха нервно по брѣга, защото скелята бѣше облѣна отъ вълнитѣ.

Голѣмитѣ водни маси, примѣсени съ водорасли, яростно врѣхлитаха върху моторницата. Тя скърцаше, веригитѣ на котвитѣ ѝ се обтѣгаха като струни и при всѣки ударъ на вълнитѣ подрѣнчаваха жално. Панко гледаше опнатитѣ вериги и се съмняваше въ здравината имъ. Мързелушка подържаше въ действие мотора, гледаше зелената разбунена вода и тракаше съ зъби. Работницитѣ не изпушаха нито едно движение на капитанъ Панко; въ очитѣ имъ бѣ заседналъ смъртенъ страхъ. Панко погледна провизиитѣ — едва ще стигнатъ за единъ день. Ами ако бурята продължи нѣколко дни? Ще изпукатъ отъ гладъ — не може отъ Поморие да имъ се помогне съ нищо.

Подгонени отъ северняка, други вълни заобиколиха плитковинитѣ предъ фара, удряха кърмата на „Свети Никола“ и го тласкаха напредъ. Тогава веригитѣ на моторницата се отпущаха за мигъ, за да се придрѣпнатъ съ всяка сила отъ напирашитѣ отпредъ водни маси. Ударитѣ откъмъ носа на „Свети Никола“ зачестиха. Една следъ друга три голѣми вълни, покрили челата си съ пѣна и водорасли, а въ подножието си потъмнѣли отъ пѣсъкъ и черупки отъ миди, се нахвърлиха съ ревъ върху стареца... Първи... втори... трети ударъ и не му дадоха да си отдѣхне. Веригата на голѣмата котва не удържа, скъса се, и „Свети Никола“ литна бързо назадъ, за да се стѣписа, спрѣнъ временно отъ малката котва. Работницитѣ трепнаха и скриха глави въ хамбара. Панко изтича на носа. Друга вълна, по голѣма отъ посестримитѣ си, съ ревъ се изсипа върху носа на моторницата и скъса втората верига. Корабчето трепна, спрѣ за мигъ като раненъ глаурусъ и... се предаде на морето. „Аааа!“... викнаха работницитѣ и викътъ имъ замръ въ гърдитѣ. Мързелушка се скри въ кубрика, посегна пакъ къмъ иконката на свети Никола и дръпна уплашенъ ржка — къмъ него идѣше съ твърди стѣпки капитанъ Панко.

— Дай преденъ ходъ! — изкомандува той, и по лицето му се четѣше твърдостъта на воинъ, приелъ сражението. Панко сграби румпела и насочи корабчето къмъ Созополъ.

Вълнитѣ въ хоръ се кискаха надъ безпомощния „Свети Никола“ и се радваха на победата си — лесно я спечелиха тѣ надъ стария удавникъ.

— Дай ходъ, бе! — ревно Панко и се наведе надъ машинния кубрикъ. Тамъ Мързелушка треперѣше и ржката на машината се изплъзваше отъ ржцетѣ му. Той се обърна безпомощенъ къмъ своя капитанъ и по лицето му треперѣше страхътъ отъ настѣпилата катастрофа.

— Какво треперишъ, бе! Давай ходъ! Не чувашъ ли?

— Мммм, — заекна Мързелушка, — мммаши-
ната угасна... Ннне ппали...
— Какъ угасна! Нали ти казахъ да си готовъ!
— Угасна... Пакъ се развали...
— Чакай!

Единъ отъ лимбаджиитѣ пое румпела, и Пан-
ко се вмъкна въ кубрика, и започна съ остърве-
ние да върти маховика. По мазолестата му ржка
се дигна мѣхуръ, пукна се и омаза желѣзната
дръжка съ кръвъ. Голѣмата бензинова лампа шу-
мѣше, нагрѣваше главата на мотора и въздуха въ
кубрика, а потъ като рѣка се лѣеше по тѣлото на
Панко. При всѣко по-силно разклащане на гимий-
ката насѣбралата се вода въ кубрика се плискаше
и мокрѣше краката му дори надъ колѣнетѣ. Умо-
ренъ, запъхтѣнъ, той остави угасналата машина —
не можеше вече да се разчита на нея.

— Хайде горе!

Мързелушка тръгна следъ Панко пожълтѣлъ,
свитъ, примрѣлъ отъ страхъ, загубилъ и малката
си способностъ да разсждава. Свежиятъ въздухъ
удари двамата моряци въ лицето и заедно съ сит-
нитѣ капчици на вълнитѣ, напълно ги освежи.

— Пуснете кливера съ амуджата!

Мързелушка се огледа наоколо: отвсѣкжде
вълнитѣ клокочеха и показваха зеленясалитѣ си
жби. Въ този огроменъ вресъ котелъ, подклаж-
данъ отъ засиления севернякъ, „Свети Никола“ се
люлѣеше безпомощенъ и скърцаше съ всичкитѣ
си прогнили ребра. Машинистътъ тръгна заедно
съ лимбаджиата, свитъ отъ страхъ, и при всѣка
по-голѣма вълна, която се приближаваше къмъ
гимийката, гущеше главата си навътре въ раме-
нетѣ. Разлѣнитѣ по палубата вълни мокрѣха кра-
ката му, а лицето му се кжпѣше отъ прѣскитѣ
имъ. Разтреперанъ, Мързелушка почна да отвър-
зва кливера. Задъ него още по-безпомощенъ стое-
ше турчинътъ и обѣркваше повече, отколкото да
помага. Най-после кливерътъ бѣ отвързанъ. Се-
вернякътъ това и чакаше: той наду изгнилото
платно и го разкжса като книжна кисия, а парца-
литѣ му се развѣха по всички страни.

— Дигай стаксела! — викна Панко.

Мързелушка се обърна и го погледна умо-
лително.

— Дигай! — изрева капитанъ Панко, и гото-
виятъ му на всичко погледъ смрази страхливия
човѣкъ.

Бавно тръгна нагоре трижгълното платно и
още не успѣло да се разпъне нацѣло, севернякътъ
го превърна въ купъ парцали. Като изъ гигантска
фуния зафуча севернякътъ, обиденъ, разяренъ отъ
усилията на тая малка групичка хора да избѣга
сждбата си, и наблегна съ всички сили върху по-
луизгнилата мачта на „Свети Никола“. Тя заскър-
ца, затрещѣ и съ шумъ грохна върху палубата,
завлѣкла следъ себе си изпокжсанитѣ ванти.

— Бѣгай! — ревна Панко къмъ двамата
другари.

Едва успѣха тѣ да се дрѣпнатъ отъ мѣстото,
дето се стовари повалената мачта. Мързелушка
треперѣше слисанъ, обезумѣлъ, а лимбаджиата
държеше дѣсното си ухо, раздрано отъ макарата
на една ванта.

Въ дъното на хамбара лежаха свободнитѣ
отъ нарядъ при помпата амуджи. Старецътъ, тѣ-
хенъ водачъ, заедно съ единъ отъ тѣхъ помпѣше



Противосамолетна отбрана на торпеденъ катеръ
(Изъ живота на нашия флотъ)

съ последни сили навлизащата отъ всѣкжде вода
и бѣбрѣше молитва. Брадата му бѣ залепнала
обѣркана по лицето. Колко имъ се искаше и на
двамата да сж долу въ хамбара при другаритѣ си
и да лежатъ като трупове, сигурни вече въ ги-
бельта си... Клатушканията на моторницата под-
хвърляха другаритѣ имъ като живи трупове единъ
върху другъ, и прѣскитѣ отъ вълнитѣ само имъ
напомняха, че тѣ още не сж отишли на морското
дъно.

— Бѣгайте въ хамбара! — изрева надъ въл-
нитѣ Панко къмъ двамата турци при помпата. —
Смѣна! — викна той къмъ Мързелушка и друга-
ря му.

Побѣлѣлиятъ амуджа въздѣхна и се хвърли
въ хамбара, последванъ отъ другаря си. Мързе-
лушка се хвана за помпата.

Една вълна като планина, дигнала се отъ са-
мото дъно на морето, реши да довърши „Свети
Никола“. Тя се изплѣзна отъ Панко — той не мо-
жеше вече свободно да маневрира безъ моторъ и
безъ платна — и удари на бордъ старата гимий-
ка. Моторницата се наведе, гребна вода съ борда
си и бавно, съ тежко скърцане и пѣшкане, се из-
прави, разтреперана, ранена. Севернякътъ буташе
„Свети Никола“ въ Созополския заливъ. Други две
вълни намокриха до кости смѣлия капитанъ и хо-

рата на помпата и отправиха моторницата към скалитъ на Малкия островъ.

— Вънъ всички! — изрева пакъ капитанъ Панко и отъ хамбара се подадоха една по една мокритъ глави на работниците; страхътъ ги отвлече отъ унесеността. — Вий четиримата ще вземете по една тенекия и, когато ви кажа, ще скочите въ лимбата и ще изгребете водата ѝ. Ти, Мързелушка, и другаря ти ще останете на лопатитъ!

Панко привърза около кръста си единствения спасителенъ поясъ, омота около му дебело вжже, да е готовъ да привърже гимийката около скалитъ, ако попаднатъ върху имъ. Ако гимийката се разбие въ скалитъ — другаритъ му да се спасяватъ съ лимбата, която едва се мъкнеше следъ „Свети Никола“, препълнена съ вода... А той... той не мислеше за себе си...

Но течението между двата острова се омилостиви и бутна гимийката къмъ палузитъ на близкия таянъ. Кърмилото се закачи за паратията на таяна, и корабчето се спрѣ всрѣдъ поотслабналитъ вълни на залива. После бавно трѣгна напредъ и едва не се разби въ фара на пристанището. Неусѣтно „Свети Никола“ се понесе леко, бързо; той литна къмъ Созополската скеля — частитъ на таяна се бѣха откачили и на олекналия корабъ порастнаха криле. Панко впи още поздравъ прѣсти въ румпела и обърна моторницата къмъ пѣсчния брѣгъ отѣсно на Созополската скеля. Радостъ бликна въ очитъ му — леко ще се отърве стариятъ удавникъ. Но радостта му скоро угас-

на — силно течение тласна кораба къмъ остритъ зъбери на брѣговитъ скали. Тамъ между скалитъ се кискаше смъртта съ голѣмата си праздна уста надъ безсилието на малката групичка хора. Панко се изхрани въ лицето на старата вещица и викна съ цѣлото си гърло:

— Неее! Нѣма да се сдамъ! — и наблегна съ всички сили върху почервенѣлия отъ кръвта на дѣската му ржка румпелъ.

Малко, слабо течение понесе „Свети Никола“ къмъ полегатия брѣгъ на Куручешме и, една голѣма, кротка и добра вълна дигна стареца на плещитъ си и леко го постави на брѣга. Килътъ на моторницата се удари по скалитъ и се закова върху имъ. Засегнати сѣкашъ отъ електрически токъ, работниците се оживиха и наскочаха въ водата. Тя ги покри до поясъ. Последенъ напустна стария корабъ капитанъ Панко. Гимийката стоеше кацнала върху брѣга, каточе поставена тамъ отъ нѣкой гигантъ. На десетина метра отъ нея мигруваше лимбата, вклучена между две скали.

Работниците стояха върху твърдия брѣгъ и гледаха двѣтѣ лодки. Погледътъ имъ бѣ затъпенъ отъ преживѣния ужасъ. Предъ тѣхъ на земята седѣше Мързелушка и не поглеждаше никого. Стариятъ турчинъ гледаше капитанъ Панко съ страхопочитание и казваше на другаритъ си:

— Капитанъ Панко спаси гължба, гължбътъ спаси насъ.

Така върваха проститъ хорица.

Капитанъ Панко поведе мократа си дружина къмъ Созополъ.

К Н И Ж Н И Н А

„Нашитъ моряци“, отъ кап. II р. Т. Цицелковъ

Нашата морска литература не е богата. Тя е бедна откъмъ преводни творби, а още по-бедна е откъмъ оригинални. Затова всѣка поява на трудъ изъ областта на морето е цененъ приносъ къмъ българската морска съкровищница. Когато, обаче, този трудъ засѣга нашата морска дейностъ, взета отъ нашата морска действителностъ, той е двойно по-ценна придобивка.

Възпитанието на нашето морско съсловие е свързано съ познаване въ подробности на борбитъ и придобивкитъ на миналото, което ни е довело до днешното положение. Това е възможно, когато то е намѣрило отражението си въ литературата, запазила за бждещето живи моментитъ на върховно напрежение, което е създавало настоящето.

И колкото по-често и по-ясно се възстановяватъ въ нашата паметъ тѣзи моменти, толкова повече и по-силно чувствуваме заслугитъ и дѣлото на първитъ борци за българското море, вградили въ основата му подвига, който създаде и възпита новитъ ратници на идеята за възраждане на морска България.

Повторението въ тази област не само не е излишно, но е и полезно. Едно и сѣщо събитие, разгледано отъ нѣколко автора, бива освѣтлено най-всестранно и създава ясна представа за него, като ни кара да обърнемъ внимание на подробности, които иначе бихме пропуснали било по наша вина, било поради едностранчивото му разглеждане отъ автора. Всѣки авторъ влага въ творбата си частица отъ себе си и ни кара да разгледаме събитието презъ призмата на неговия критерий, да преживѣемъ чувствата, изпитани отъ самия него, а заедно съ това ни посочва характерни подробности, които освѣтляватъ събитието по неговъ маниеръ.

Въ книгата „Нашитъ моряци“ отъ капитанъ II рангъ Т. Цицелковъ сж описани характернитъ подвизи на нашия

боенъ флотъ отъ Балканската и Европейската война. Разгледани сж събития и действия, описани вече и известни на по-голѣмата частъ отъ нашитъ читатели, но винаги нови и свежи, защото сж плодъ на усилията на едно поколѣние, което затвърди държавата си чрезъ редъ подвизи по сухо и по вода и съ това доказа правото си да сѣществувa и да живѣе. Синоветъ на Балкана се оказаха еднакво храбри както по сухо, така и по море. Както подвизитъ ни по сухо се разглеждатъ и описватъ постоянно и винаги сж нови за насъ, така и тѣзи на море, колкото по-често се повтарятъ, ставатъ по-сѣжни за насъ. Защото тѣ не само рисуватъ подвига на нашитъ начинающи моряци, а разкриватъ устрема на цѣлия народъ да се закрепи на морския брѣгъ, който е билъ вѣчниятъ блѣнъ на миналото и постоянна цель на настоящето.

Книгата е написана увлѣкателно и съдържа подробности, които не бѣха изнасяни до сега. Авторътъ е ималъ възможностъ да изучи подробно събитията и ни ги предава въ напълно завършена форма. Следъ прочитането на тази малка и безъ претенции книжка човѣкъ остава съ смѣсено чувство на гордостъ и мжка, че следъ толкова жертви и геройски усилия нашитъ моряци преживѣха отчаянието отъ Ньойи, безъ да бѣха понесли нито единъ неуспѣхъ. Последната страница на историята се затваря на 28 ноември 1918 г. Тя се отвори наново презъ 1940 г. за да започне да се пише отъ синоветъ на борцитъ отъ 1912 и 1915 години. Ето защо тѣ трѣбва добре да изучатъ миналото. То е полезно, поучително и внася бодростъ и самонадеяностъ, които сж необходими за довършване на наченатото дѣло.

Ето защо ние препорѣчваме книгата „Нашитъ моряци“ на всички. Книгата струва 25 лв. и може да се купи отъ н-ка на Дунавския флотъ — Русе.

В. И.

Изъ живота и дейността на организацията

Отъ 2 до 5 май т. г., г. Петъръ Стояновъ, членъ на главноуправителното тѣло, посети София, Видинъ, Ломъ, Орѣхово и Русе по организационна работа. Въ София е билъ приетъ отъ министра на вътрешнитѣ работи и народното здраве и е посетилъ директора на народната пропаганда, главния секретаръ на Министерството на външнитѣ работи и изповѣданията, директора на воднитѣ съобщения. Въ Видинъ се е срещналъ съ председателя на клона, съ когото сж обсъдили съвмѣстно възможноститѣ за подтѣгане на лодкитѣ на клона следъ спасителната работа, изнесена отъ легионеритѣ съ тѣхъ, и за развитието и живота на клона. Въ Ломъ се срещналъ съ наши членове и е размѣнилъ възможноститѣ за раздвигване на клона. Срещналъ е и председателя на клона въ с. Лабеецъ (Ломско). Навсѣкжде, кждето е миналъ, е ималъ срещи съ ржководнитѣ лица на клоноветѣ. Впечатленията отъ обиколката му сж много добри.

Председателътъ на Г. у. т. и Б. н. м. сг. г. Александъръ А. Маноловъ — кап. II р. о. з. на 26 май т. г. посети гр. Охридъ, кждето се срещна съ председателя на клона ни г. Коста Нейчевъ — окол. упр. и секретаря Любенъ Тодоровъ, както и съ други дейци на клона, съ които размѣни мисли по бждешата имъ дейность и нуждитѣ на водния спортъ.

На 27 май т. г. председателътъ посети клона ни въ Скопие, кждето има среща съ председателя му г. д-ръ Борисъ Недковъ, д-ръ Трифоновъ и г. Иванчевъ, както и съ много служебни лица и общественици, съ които говори

за постройка на бассейнъ и плажъ и за развитието нагребния спортъ на р. Вардаръ.

На 28 май г. Маноловъ изнесе сказка предъ скопското гражданство на тема: „Връзката на морето съ Вардара и водния спортъ“, която се откри съ слово отъ председателя на клона д-ръ Недковъ за значението на морето и нуждата отъ Морски сговоръ въ Скопие и съ изпълване отъ отлични хора на сестринското училище Шуми Марица, Химна на Царя и нѣколко патриотични пѣсни.

Сказката бѣ посетена добре и изслушана съ внимание — тя влѣ бодрость и надежди за бждешето на нашето рѣчно Скопие.

Получи се въ организацията ни окржното на европейската лига по плаване отъ 15 априль т. г., съ което ни уведомява, че въ пълно съгласие съ данската федерация по плуване шестиятъ европейски плувеи шампионатъ, който трѣбваше да се произведе презъ това лѣто въ Копенхагенъ, съгласно решението на конгреса въ Лондонъ презъ 1938 година, както и конгреса на европейската лига по плуване, който трѣбваше да се свиква въ сжщото време, се отлагатъ поради сжществуващитѣ условия.

Съобщаватъ се мѣстата на новитѣ рекорди по плаване, чието установяване е било поискано отъ Европейската лига по плуване, но чието съобщаване е закѣснѣло поради смъртта на главния секретаръ на лигата д-ръ Лео Донатъ.

Разстояние	Име	Народность	Време	Дата	Градъ	Дължина да басейна	Държава на регистриране
800 м. свобод. стиль. жени	Р. Квегеръ	Дания	10 м. 52 с. 5/10	13/VIII 1941 г.	Копенхаг.	50 м. х	Дания
1000 м. свобод. стиль. жени	"	"	13 м. 54 с. 4/10	20/VIII 1941 г.	"	50 м. х	"
1500 м. Свобод. стиль. жени	"	"	20 м. 57 с. 4/10	20/VIII 1941 г.	"	50 м. х	"
100 метра на гърди мъже	А. Накашъ	Франция	1 м. 09 с. 4/10	31/VII 1941 г.	Тулуза	25 м. х.	Франция
200 метра на гърди мъже	"	"	2 м. 36 с. 8/10	6/VII 1941 г.	Марсилия	25 м. х	"
400 м. на гръбъ жени	Р. Квегеръ	Дания	5 м. 38 с. 2/10	2/V 1941 г.	Копенхаг.	25 м.	Дания

Означенитѣ съ X сж въ солена вода

Съдържание:

1. Царь Борисъ III. 2. Новитѣ ни дунавски моторни пѣтнически кораби — инж. Николай В. Поповъ, 3. „Страхувамъ се отъ японцитѣ“ — М. х. М., 4. Стратегическото значение на Индийския океанъ — кап. лейт. Кировъ, 5. Подводникътъ — В. П., 6. Въ походъ срещу Англия — преводъ Кууджуклиевъ, 7. Борба—Марко Поло, 8. Книжнина—В. П., 9. Изъ живота и дейността на организацията.

Редакционенъ комитетъ: лейтенантъ В. Паспалевъ, д-ръ П. Д. Скорчевъ, мичм. I р. Тр. Ивановъ

ИСКОВИЧЪ & ЛЕВИ А. Д.

Придворни доставчици

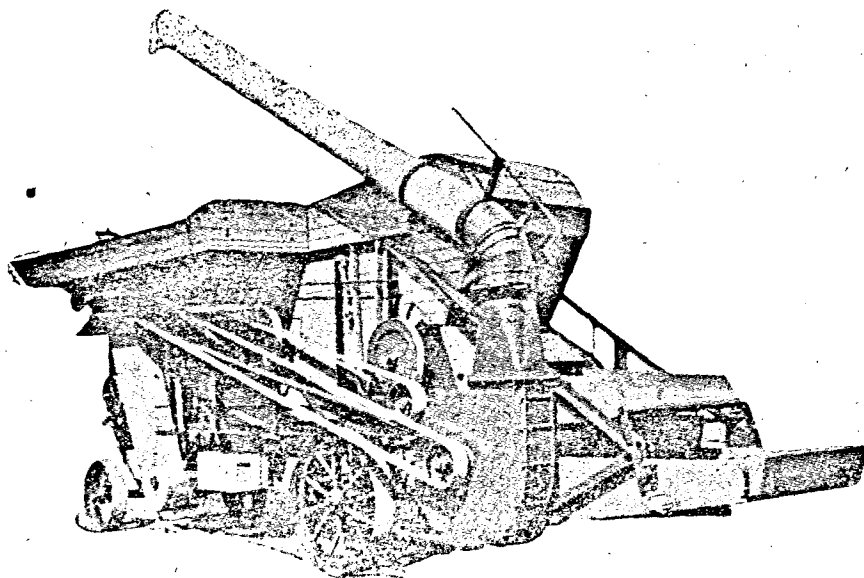
Русе — София

фабрика за химически произведения и тенекиени издѣлия.

Телефони: Русе: 22-33 и 22-34 — София: 3-27-67.

МАШИНА ФАБРИКА
Е. М Ю Л А У П Т Ъ & С И Е
А. Д. Основана въ 1907 год. РУСЕ

„EMAD 42“ - 36 и 42 цола



пълни мелнични
инсталации
водни турбини
земеделски машини
чугунени тръби за
водопроводи
всички видове
машини и части

Най-добре пригодената вършачка за българските условия.

Българска Земедѣл. и Кооп. Банка НАРОДНО УЧРЕЖДЕНИЕ

за

обслужване съ кредитъ българското стопанство и кооперации

ОСНОВАНА ВЪ 1864 Г.

КАПИТАЛЪТЪ Е НЕОГРАНИЧЕНЪ

Обслужва съ кредитъ:

Земеделските стопанства, земеделските кредитни и кооперативни по-
трѣбителни сдружения, тѣхнитѣ съюзи и воднитѣ синдикати; занаят-
читѣ и занаятчийскитѣ кооперации; популярнитѣ банки и
тѣхнитѣ съюзи.

ДОСТАВЯ: Земеделски орджия и машини, подобрени семена за посѣвъ на зърнени храни
и фуражъ, меденъ сулфатъ (синъ камъкъ) за прѣскане и предпазване лозята и овощнитѣ
градини отъ болести и за защита отъ паразити. КУПУВА бакъръ, дървенъ материалъ и пр.

ПОСРѢДНИЧИ: За продажба и износъ за чужбина на земеделски произведения, събира-
не отъ кооперативнитѣ сдружения: тютюнъ, пашкули, розово масло, прѣсни, сухи и кон-
сервирани плодове, зърнени храни и фуражъ, мешини, сахтиянъ, килими и др.

ИЗВЪРШВА: Всички банкови операции, приема спестовни влогове, срочни и безсрочни.
при най-износни условия.

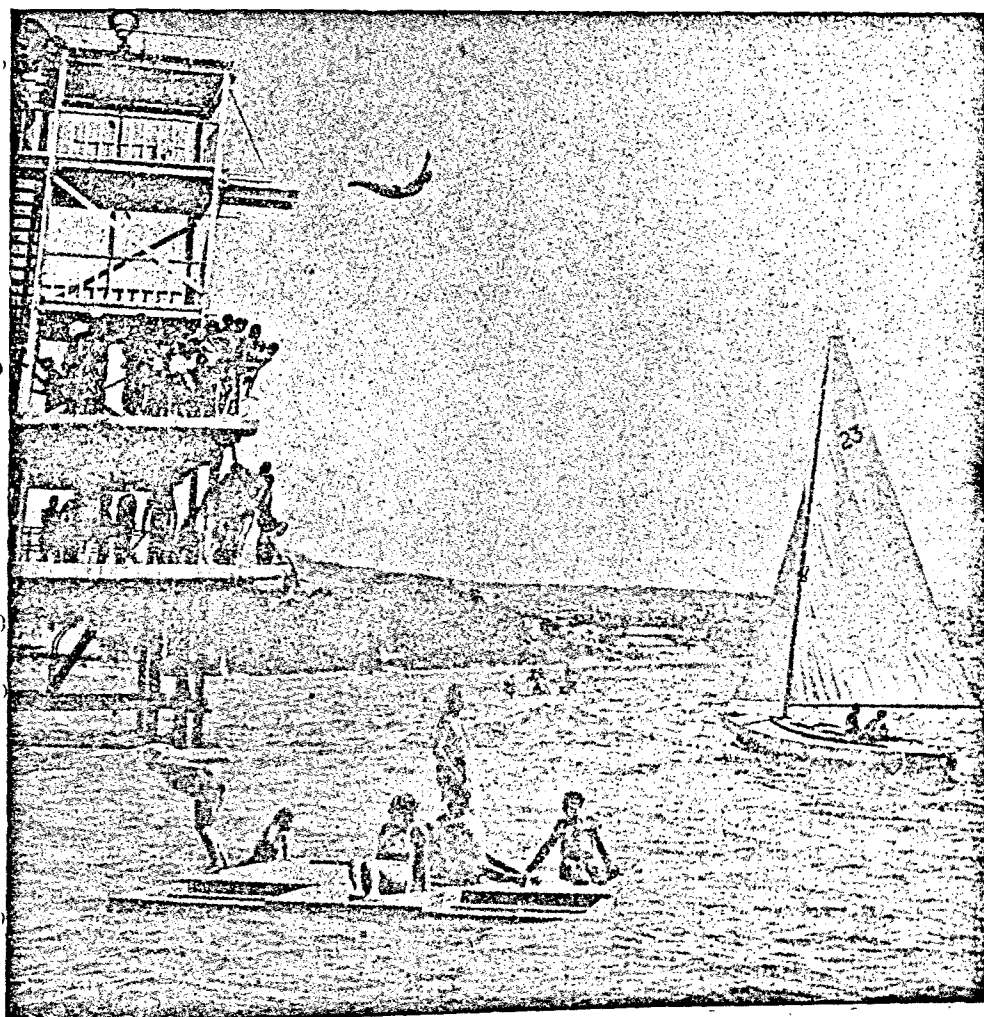
Седалище и управление въ София.

142 клона и 52 агенции въ всички производителни земеделски градове и села, 250 попу-
лярни банки въ цѣлата страна, които извършватъ влогове — акредитивна служба.

Посетете Варна

Посетете Варна

ЦАРИЦАТА на ЧЕРНО МОРЕ



ЕДИНСТВЕНИЙ
ПО СВОЕТО
МЪСТОАХОЖДЕНИЕ
И КЛИМАТЪ
МОРСКИ КУРОРТЪ
ВЪ ЮГО-ИЗТОЧНА
ЕВРОПА

Великолепенъ плажъ. Най-модерно уредени морски студени и топли бани.

Всѣкаквъ видъ морски спортъ. Ручъ-банъ (водна пързалка).

Максимална лѣковитостъ

Категоризирани и нормирани хотели, пансиони, вили, квартири и ресторанти.

50% намаление за пътуване по Б. А. Ж. презъ сезона.

Чудни околности за екскурзии и излети, красива природа.

Всѣкидневни концерти обѣдъ и вечеръ въ морското казино. ДАНСИНГЪ-БАРЪ.

Устройство морски тържества и забави.

Изборъ на „Царица на плажа“.

Музикални тържества.

КУРОРТЪ „СВ. КОНСТАНТИНЪ“

Прелестно кѣтче край морския брѣгъ за истинска почивка и отмора.

Плажъ — морски топли и студени бани.

Първокласенъ ресторантъ.

Джазъ.

Дансингъ.

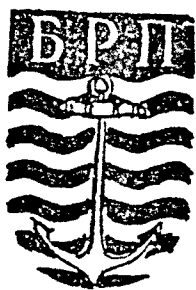
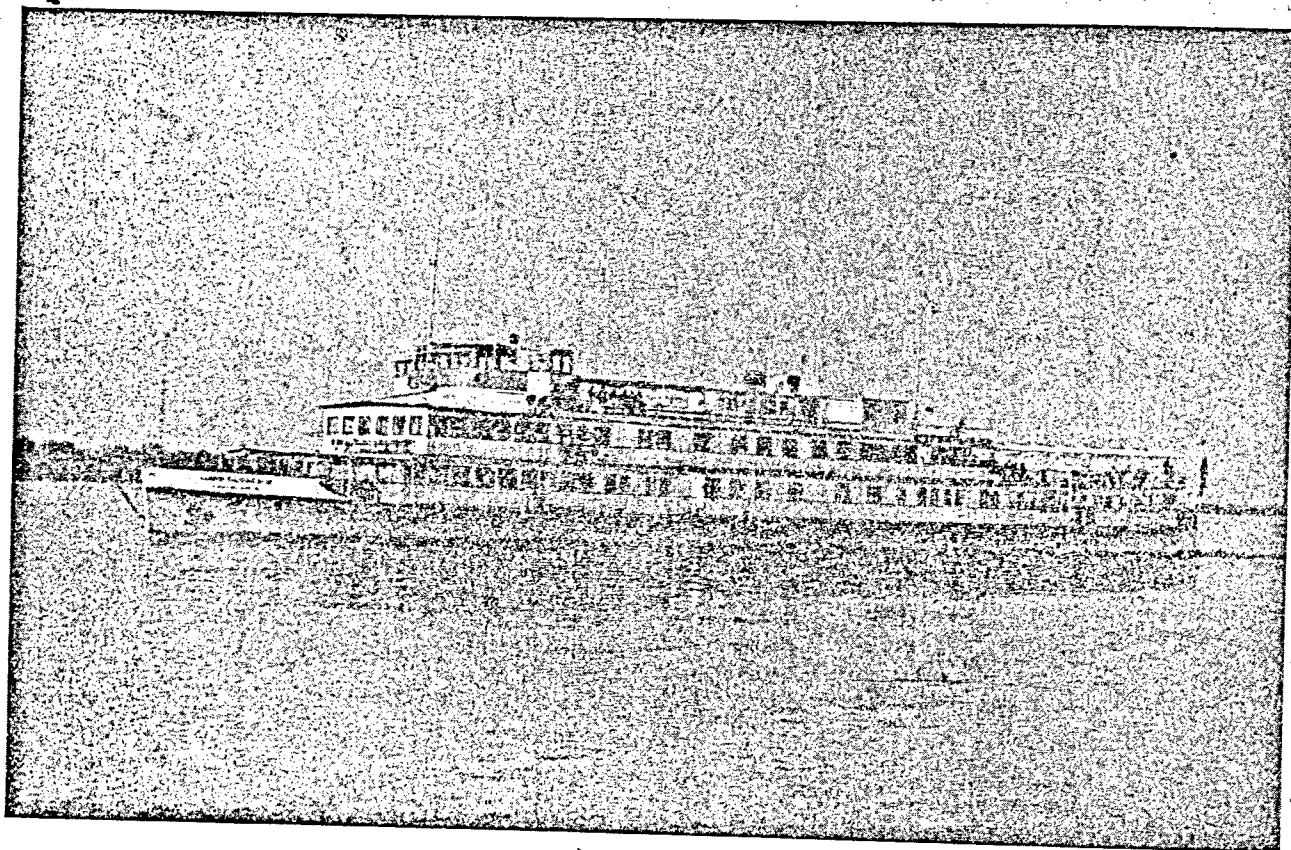
Хотелтъ ремонтиранъ.

Стаятъ снабдени съ течаща изобилна вода.

Ангажиране стаятъ предварително.

Редовна автобусна връзка съ града.

Българско рѣчно плаване — Русе



БЪЛГАРИ,

Корабите на Българското рѣчно плаване (Б.Р.П.) сж въ денонощна служба на родното ни стопанство. Тѣ поддържат пѣтнически и товарни съобщения по Дунава, както въ нашите граници, така и далечъ отъ тяхъ.

Пѣтувайте по Дунава съ корабите на Б.Р.П.

Използвайте всѣкидневните корабни товаропѣтнически съобщения по българския Дунавъ, съ български кораби -- най-красивите, най-удобните и най-бързите по цѣлия Дунавъ.

Интересувайте се за разписанието, както на новите двувинтови моторни, така и на любимците на дунавци парни товаропѣтнически кораби на Б.Р.П.

Давайте стоките Ви да бждатъ пренасяни отъ корабите на Б.Р.П. Тѣ ще бждатъ разнесени бързо и сигурно по всички пристанища на Дунава, отъ Сулина до Регенсбургъ.

Стоки отъ всѣкакъвъ видъ, предназначени за Сръдна Европа или отъ тамъ за България, се пренасятъ съ бързите товарни двувинтови моторни кораби на Б.Р.П. Тѣ сж снабдени и съ хладилни хамбари — единствени на цѣлия Дунавъ.

За Вашите стоки сж на разположение и влѣкачите и шлеповете на Б.Р.П.

За пѣтуване или за превозъ на стоки по Дунава отнасяйте се до:

Дирекцията на Българското рѣчно плаване — Русе.

Телефони: 23-87 и 24-92.

Телеграфически адресъ: РѢЧНОПЛАВАНЕ.