

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЬ ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА.

НАРОДИТЪ ИМАТЬ НУЖДА ОТЪ МОРЕТО, КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



МОРСКИ

ІНДЕГЛЕАН

ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОСВѢТА И ОБИСВѢА

РЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

406. Варна—Градската библиотека.



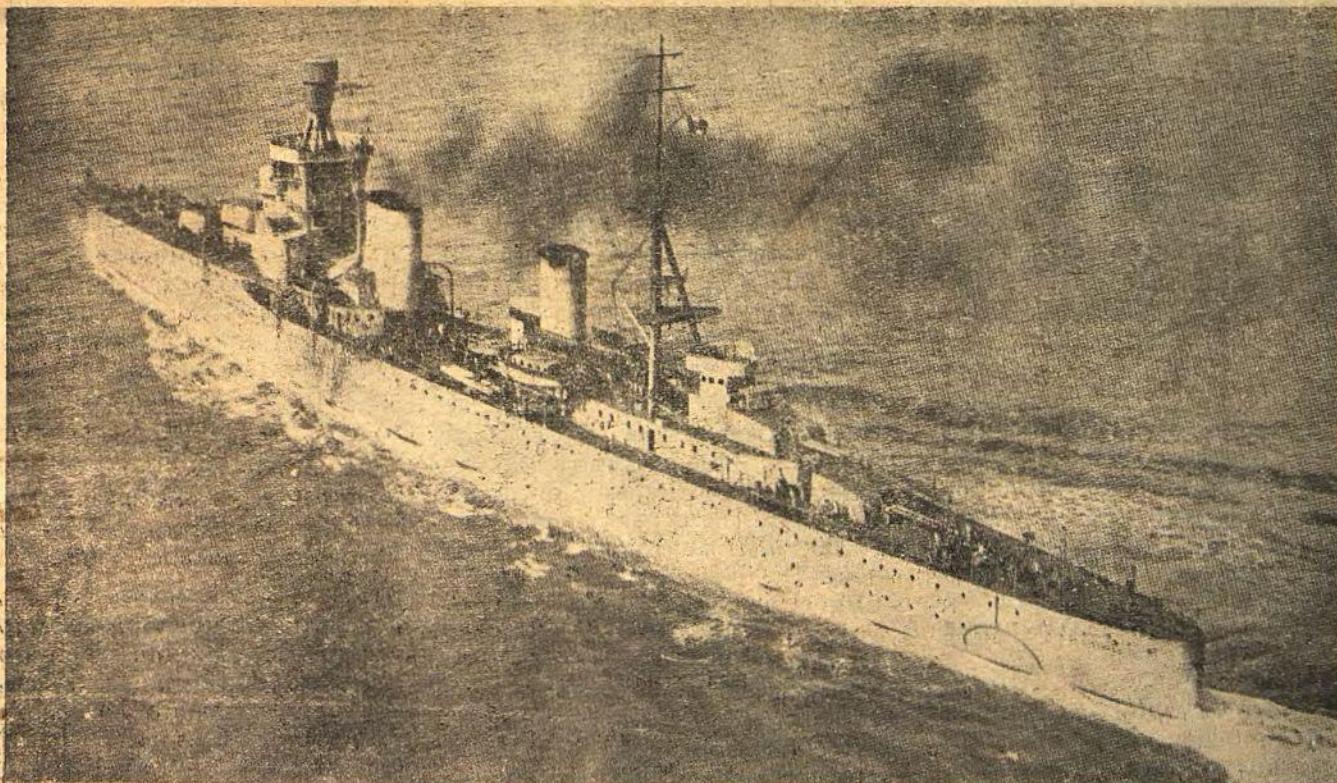
Година II.

Варна, 1. януари 1936 год.

32.

ТАКСА ПЛАТЕНА

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



Италиански лекъ кръстоствачъ въ пълна скоростъ.

МОРЕТО И ДУНАВА СЖ НЕИЗЧЕРПАЕМИ БОГАТСТВА.

ДЪРЖАВА БЕЗЪ МОРЕ, КЪЩА БЕЗЪ ПРОЗОРЕЦЪ.

ПОСТЖПИЛИ

СТАТИИ.

- 141. Атака.
- 150. Химическа служба на море.
- 151. Задачи на артилерията отъ ръчните кораби.
- 154. Бъдещето на Дизелъ-мотора въ военния флотъ.
- 157. Лъжливи мини.
- 158. Шпионката.
- 164. Радиотелеграфна и високоговорителни инсталации на немския пътнически корабъ „Потсдамъ“.
- 175. Атака съ подводни бомби.
- 180. Димна завеса на море.
- 181. Действията въ езерото Тангайка презъ 1915 год.
- 182. Нивото на р. Дунавъ.
- 187. Единъ набѣгъ къмъ смъртта.
- 196. Укрепяване на гръцките острови.
- 197. Любовъта на моряка.
- 198. Корабозоденето.
- 199. Лѣтци на смъртта.
- 200. Подводници съ малъкъ тонажъ.
- 201. Старият капитанъ.
- 202. Морската конференция и подводниците.
- 203. Тъженъ поменъ.

УДОБРЕНИ:

- 182, 196, 199, 201, 202, 203 —

НЕУДОБРЕНИ:

НА ПРЕЦЕНКА:

- 141, 150, 151, 154, 157, 158, 164, 175, 180, 181, 187, 197, 198, 200 —

— Положенията въ постройка презъ декември 1932 г. „Dunkergue“, който на 2 октомври 1935 год. чрезъ наводняване сухия докъ, бѣ спуснатъ на вода, е стведенъ вече и поставенъ на по дълъгъ докъ, дето ще му се пристъедини носовата част. Предполага се, че постройката му ще бѫде окончателно завършена презъ януари 1937 год.

Еднотипниятъ на него „Щразбургъ“, който се строи отъ ноември 1934 год., споредъ твърде оскъдниятъ данни, ще бѫде по късъ.

— „La France“, първиятъ французки линеенъ корабъ съ водоизместяване 35.000 тона, ще бѫде поставенъ въ постройка, следъ освобождаване на дока отъ „Dunkergue“.

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

КАЛЕНДАРЪ

на „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“.

Въ втората половина на месецъ декември 1916 год. се постави началото на водосамолетище въ мѣстността „Чайка“ (Пейнерджикъ) на южния брѣгъ на Девненското езеро. Първоначално то е разполагало само съ 4 водосамолета, получени отъ Германия.

Основание и развитие на родния ни флотъ презъ III Българско царство — Дунавски флотъ.

Началото на военния ни флотъ презъ третото българско царство е положено на Дунава въ 1879 год. отъ нашите освободители, като е била образувана Дунавската флотилия отъ останалите отъ русите три парахода: „Голубчикъ“, „Опътъ“ и „Взривъ“, седемъ катера и две рѣчни миноноски, съ седалище въ гр. Русе. Обслужгата на първо време е била отъ руски моряци, като началникъ на флота е билъ назначенъ руския лейтенантъ Рождественски (същия, който, като адмиралъ и като началникъ на втората руска ескадра взель участие въ Цушимския бой въ Руско-Японската война презъ 1904/5 год.).

Оставените кораби сѫ били кръстени съ български имена: „Голубчикъ“ билъ нареченъ „Крумъ“, „Опътъ“ — „Симеонъ Великий“, „Взривъ“ — „Асенъ“, а миноноските „Ботевъ“ и „Левски“.

По-късно, въ 1882 год. е била купена отъ нашето правителство яхта за младия български князъ, кръстенъ на негово име „Александър I“.

Въ 1903 год. парахода „Асенъ“ се оказалъ много оstarѣлъ и негоденъ, вследствие на което е билъ изваденъ отъ строя.

Новиятъ корабъ на Бълг. Търг. Пар. Д-во, „Родина“ къмъ 25 декември се намиралъ въ Солунското пристанище гдето разтоварилъ около 1000 тона желѣзария, въглища и коксъ.

Същия денъ вечеръта кораба отплувалъ за Цариградъ, гдето пристигналъ на 28 декември.

Къмъ нова година, следъ натоварване на стоки за наши и румънски пристанища, кораба ще навлѣзе въ български води и ще посети гр. Бургасъ.

Въ гр. Варна „Родина“ се очаква къмъ 7 януари 1936 год.

ПОЩА

Редакцията благодаря за постжпилътъ дарения отъ:

1. Дончо Минчевъ отъ гр. Варна сумата 20 лева.
2. Иванъ Петровъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.
3. Георги Цековъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.
4. Янгелъ Станковъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.
5. Коста Димитровъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.
6. Стефанъ Ставревъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.
7. Дянко Вичевъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.
8. Яни Петковъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.
9. Тодоръ Недѣлчевъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.
10. Никола Пенчевъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.
11. Георги Стаматовъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.

(Следва).

— Въ отговоръ на постжпилътъ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявилътъ 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 бѫдеще ще се публикуватъ въ отдѣла Поща.

— Известяватъ се сътрудниците да съобщаватъ автора и източника на преводните статии. Безъ тия данни статиите се считатъ нередовни и нѣма да бѫдатъ помѣствани въ вестника.

Статиите да бѫдатъ написани ясно и четливо, и по възможност само на едната страна на листа.

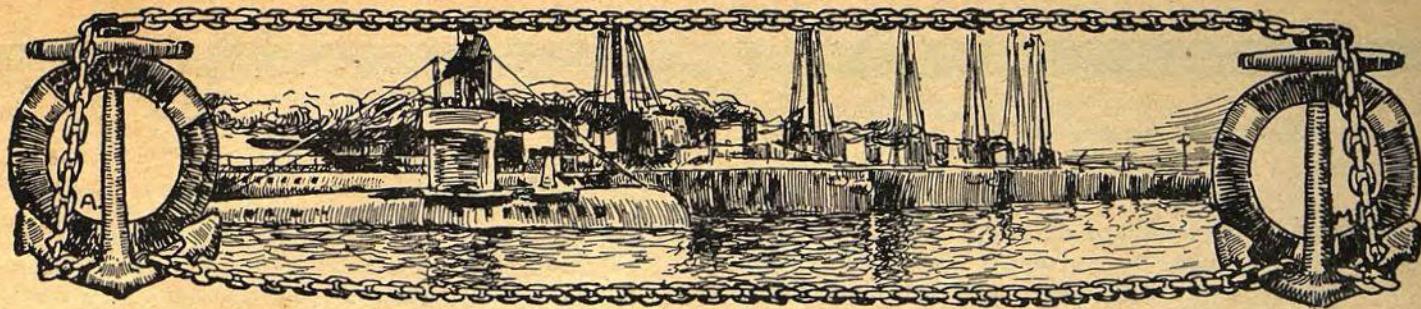
— Умоляватъ се абонатите, при промѣна на адресите имъ, да известяватъ своевременно редакцията ни.

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.

— Известявава се на заинтересованите, че всички излѣзли до сега броеве на „Морски Прегледъ“ сѫ изчерпани. Редакцията съжелява, че неможе да удовлетвори молбитъ имъ.

— Редакцията благодаря на всички постоянни или временни сътрудници, които сѫ изплатили снимки за помѣстване.





ПРЕДЪ НОВАТА 1936 ГОДИНА.

Още една година отлитна безвъзвратно във въчността. Още една година премина във лоното на забвението, като оставил следът себе си дълбока и незаличима следа отъ голъми и малки съдбоносни свѣтовни събития и дѣла, които историята ще бележи въ бѫдещите вѣкове.

Както всѣки индивидъ, предъ прага на настѫпващата нова година хвърля погледъ къмъ изминатите дни, разглежда и подлага на преценка всички случки и събития на своя животъ, така, редно е, да обхванемъ съ бѣгълъ взоръ и всички свѣтовни събития презъ миналата година, които, преди да оставимъ да потънатъ въ забрава, да обсѫдимъ обстойно и извадимъ логични заключения, които да служатъ за обектъ на бѫдещи достижения и стремежи.

Презъ миналата 1935 год., на общополитическия екранъ се появиха редица крупни и съ съдбоносни последствия събития.

Англия, която видя въ френско-италиянското приятелство и стремежъ за засилване военниятъ флоти на дветѣ държави, довчерашни нейни съюзници, застрашена морската си мощь въ Срѣдиземно море; която намѣри, че сѫ заплашени жизнените и водни пътища къмъ далечния истокъ и колониите — неизчертаните извори на така необходимите за нейното съществуване сирови материали и храни, отхвърли нѣкои клаузи отъ Версаилския миръ и съз-

даде, лондонската англо-германска морска спогодба. Съ това събитие, което даваше право на Германия да притежава флотъ равенъ на 35% отъ британския, Англия върваше, че сполучи да разпръсне надвесените надъ важниятъ морски пътища застрашителни облаци.

Обаче, друго събитие, — итало-етиопския конфликтъ застави Англия, за защита на своите интереси, да съсрѣдоточи по-голъмата част отъ своите морски сили въ източната половина на Срѣдиземно море.

Италия, която търсеше източници за сирови материали се хвърли въ колониална война. Последната предизвика трѣскаво въоръжение на всички малки и голъми държави. Интересите се преплетоха. И сега, когато сме на прага на настѫпващата нова 1936 год., виждаме да се надвесва призрака на нова, неизбѣжна, жестока и унищожителна война. Необходимо е, много по-вече, отъ всѣки другъ путь, да направимъ всички възможни усилия, да бѫдемъ готови за утрѣшния денъ, когато часътъ за общото стълкновение удари.

Изтеклата година донесе за нашето малко Отечество, разочарованието и горчивината отъ дѣлата на самозабравили се синове, които готвѣха измѣна, атентати, преврати и кръвопролития, които въ момента, налагашъ единство и сцепление на силите, готвѣха разединение и вѫтрешна раздробеностъ.

Обаче, наредъ съ тия черни синове, изминатата година отбеляза и дейността на предани и самоотвержени дейци, които останаха върни на клетвата, единни и сплотени около любимия Царь и знамето на скжпата Родина.

Презъ миналата година се констатира, че „Морски Прегледъ“, който има за задача да пропагандира всрѣдъ всички слойеве на нашето общество необходимостта отъ осъзнаване и популяризиране морската идея, целяща възхода на Родината и създаването на сила, обединена и Велика България, граничаща съ три морета, е билъ добре посрещнатъ отъ всички.

Пожелавайки новата година да донесе здраве и успѣхъ на многобройните четци, „Морски Прегледъ“ надава зовъ къмъ всички добри българи, като ги подканва да се проникнатъ отъ необходимостта за преуспѣване на морската идея и заработятъ съ общи усилия съ разпалеността на вдъхновени апостоли, за разпространяване на морската промисъл по всички кѫтища на Отечеството.

Нека повелителния повикъ, за създаването на необходимия многоброенъ търговски и силенъ воененъ флотъ, като стихийна вълна залѣе скжпата родна земя и обедини всички сили за сплотеност и преданост къмъ Държавния Глава и задружни действия, за величието и възхода на обновена България.

Честита Нова година!

Т Ж Ж Е Н Ъ П О М Е Н Ъ.

Когато студениятъ вѣтъръ на късната есен щумеше по високите буки на Балкана и отронавше сенитъ пожълтели листи; когато моряците празнуваха своя патроненъ празникъ — Никулденъ, а млади и жизнерадостни български синове, пристигаха съ твърда крачка подъ бойното знаме на торпедоносецъ „Дръзки“ и полагаха тържествено клетва за вѣрностъ на Царь и Родина, далечъ, посрѣдъ високите чукари, една страдаща душа, душата на беззаветно преданъ на скжпата Татковина синъ, и нежно любящъ родното море морякъ, се бореше въ костеливите прегръдки на ранната, черна смърть.

За сetenъ пѫть, огненъ погледъ се устремяваше къмъ заснѣжените върхове на Стара-планина и въ тѣхната бѣлина виждаше кждравитъ, бѣлопѣnesti гребени на бурните вълни въ далечното Черно-море.

За сetenъ пѫТЬ, всрѣдъ ударите на зачестилия пулстъ, ухoto се вслушваше въ бучението на мразовития вѣтъръ по високите и почертѣли клони на високата планинска гора, въ чийто шумоление долавяха песенчета, сладката приспивателна пѣсень на прибрѣжните родни води.

За сetenъ пѫТЬ, предъ замреженния погледъ се занизаха една следъ друга картини и образи, любими и близки до сърдцето: свѣти и хубави безгрижни дни на детинство . . . ученическа скамейка въ Морското училище . . . стройни, стоманени силуети на торпедоносци . . . малки моторни лодки, порячи сините води на Бургаския заливъ . . . скажи образи на началици и другари . . . мили и любящи свои близки . . .

Сetenъ стонъ, сетна, едва доловима въздишка, като неженъ полъхъ на тихъ надморски вѣтрецъ се изтръгна отъ проядените гърди; въздишка за прежевременно огасващъ животъ и за несбѫднатъ скжпъ блѣнъ . . .

Така, следъ двудневна агония на 21 декември 1935 год., завърши житетския си пѫть Капитанъ-Лейтенантъ Веселинъ Ивановъ Дремджиевъ.

Покойника е роденъ на 4. декември 1893 год. въ гр. Варна, на брѣга на родното море, което той така много обичаше и въ служба на което посвети своите младини и животъ.

На 1 септември 1909 г., като 15 годишънъ младежъ, той постъпва въ Морското машинно училище, което завършва съ успехъ на 1 септември 1915 год.

Презъ 1917 год. е следвалъ морския офицерски курсъ при нашия малькъ флотъ и на 1 януари 1918 год. е билъ произведенъ въ първия офицерски чинъ.



Отъ 19 май 1918 год. до 22 мартъ 1919 год. е билъ изпратенъ въ нашата бивша съюзница Германия, за обогатяване познанията си по морското дѣло и следване инженерния класъ.

Билъ е комендантски адютантъ презъ 1919 год. и комендантъ на гарата Новградецъ, а презъ 1920—1921 год. е билъ на служба въ Минната рота.

Като командиръ на моторна лодка и група моторни лодки е взель живо участие при почистването следъ Свѣтовната война минните загради въ Бургаския заливъ.

Благодарение на неговата трудолюбивост и усърдие, като пръв помощникъ на командира, минната рота, тая непосилна за нашите мал-

ки моторни лодки дейност по почистване минните загради, е могла да бѫде завършена съ успехъ и безъ човѣшки жертви.

Следвалъ е презъ 1926 г. допълнителния офицерски курсъ на Военното училище заедно съ 38 випускъ на офицеритъ отъ армията.

Презъ 1926—1927 г. е следвалъ стрелковата школа при Софийската пехотна жандармерия.

Въ последно време е заемалъ последователно служби като: командиръ на портовата рота (1929 год.), командиръ на торпедоносецъ „Смѣли“ (до септември 1931 год.); ръководителъ на кандидатъ-подофицерската школа при Морска Полицейска Служба; Началникъ на семофорно наблюдателна станция гр. Царево; офицеръ за сврѣзка въ щаба на М. Пол. Служба.

Коварната болестъ го свари като домакинъ на отдѣлението за Морска и Дунавска Пол. Служба.

Макаръ, че чувствувалъ трѣпки и общо неразположение, покойния, познатъ, като трудолюбивъ и добросъвестенъ офицеръ, продължаваъ да носи службата, до като болестта го стоварила на легло, отъ което той не се вдигна вече.

Капитанъ-Лейтенантъ Дремджиевъ е единъ отъ първите и най-ревностни ратници на морската идея, за преуспѣването на която се бори съ сетни сили.

Неговите, устремени къмъ широкия морски кръгозоръ очи, виждаха възхода на скжпата Башиния върху морето и Дунава. Но . . . въ разцвѣта на своя животъ, смъртъта хвърли черното си було къмъ тия, копнѣщи за величието на родния флотъ очи, които угаснаха за винаги.

Сѫдба . . . еднаква за всички.

Само безпредѣлната му любовъ къмъ морето и неговата самоотвержена служба на Царь и Родина, ще останатъ като тѣжънъ поменъ въ препълнените отъ скрѣбъ сърдца на неговите съслуживци които, черпейки поука отъ беззаботната му дейност за успеха на морската промисъль, ще заработятъ съ нова енергия и устремъ за преобъдването и възхода на морското дѣло.

К.

МОРСКА МИСАД

МОРСКАТА КОНФЕРЕНЦИЯ И ПОДВОДНИЦИТЪ.

(Защо англичаните искатъ унищожението на подводниците въ цѣлъ свѣтъ).

Не за пръвъ пътъ английското адмиралтейство пуска пробни балони-предложения за унищожението на подводниците въ всички страни. Би казалъ човѣкъ-трѣба ли да се вълнуваме, когато е известно, че презъ последната война срѣдствата за борба съ подводниците бѣха доведени до такова съвѣршенство, че количеството на унищожението превишаваше числото на стѫпващите въ строя, а и системата за конвоиране транспортите и пѫтуването въ зигъ-загъ, нима напълно не осигурява безопасността на плаването?

Тѣзи увѣрения сж умѣстни въ време на война за повдигане вѣрата въ успѣха. Но цифритъ, на сухата статистика презъ следвоенния периодъ, не всѣкога съвпадатъ съ действителността презъ военни то време.

Тогава въ какво се състои работата? Кждѣ е истината т. е. онаѣ граница, задъ която разказитъ за подводниците ставатъ или „измама“, която ги възлига, или лъжа, която намалява тѣхното значение?

Самиятъ шумъ на английското адмиралтейство около този въпросъ, не подхожда на настойчивото твърдение за „победата надъ подводниците“ и затова, че „не ги бива за нищо“.

Когато Наполеонъ билъ още пръвъ консулъ, Фултънъ построилъ въ Франция своята първа подводница „Наутилъсъ“, която взела безупрѣчно участие въ борбата съ английските кораби, блокираши французските пристанища.

Следъ като претърпѣлъ неспособука съ проекта си за постройка на флотилия отъ подводници за активни действия срещу английските брѣгове, — Фултонъ предложилъ свое то изобретение на Англия. Известния английски държавникъ Питъ подържалъ Фултона. Но не по-малко известниятъ по това време адмиралъ Джервисъ-Сенъ-Винцентъ, узнавайки за това, извикалъ: „Питъ е безумникъ! Какъ може да се създаде оръжие, което трѣба да унищожи нашето могъщество!“

Въ онова време тѣзи цвѣтисти думи не блестѣли съ дипломатичност.

Но думитъ на прославилия се адмиралъ надвихнали като пророческо предупреждение надъ неговата Родина.

Презъ последната война за пръвъ пътъ се приложи масово използу-

ване на подводниците.

Отъ начало загинаха само нѣколко военни кораби. Когато настѫпи редъ за търговските кораби, стана необходимо да се въоржжатъ последните, да се строятъ специални кораби за преследване подводниците, да се създаватъ кораби примити и т. н.

Действията на корабите-примитки сж описани въ цѣлъ единъ томъ отъ английския капитанъ Е. К. Чатергонъ. Като червена нишка вървягъ описанията, какъ били подмамвани подводниците. Корабите съ замаскирана артилерия браздѣли морската ширъ подъ неутрално знаме. И това бѣ напълно споредъ международното морско право при условия, че въ момента на откриване огънь по неприятеля, военното знаме на британския флотъ се вдигало на мястото на неутралното. А тъй като неутралните кораби, освенъ това, трѣбвало да иматъ на борда си боядисани цвѣтовете на своето национално знаме, на корабите-ловци тѣзи неутрални цвѣтове се рисували на спец. ални щитове, които се снемали въ момента на откриване огъня.

Но въпрѣки всичко, унищожаването на търговските кораби се увеличавало. Загубите въ търговски кораби на съглашенциите само за м. априлъ 1917 г., по английските официални сведения, достигнали 876,000 тона. (германците твърдятъ, че сж повече отъ милионъ). Въ всѣки случай, тѣзи загуби дали основание на Краля да отправи особено послание, препоръчващо на англичаните да намалятъ съ една четвъртъ своите ежедневни нужди.

Презъ време на войната загубата на съглашенциите достигнала 10 и половина милиона тона, а на неутралните — повече отъ два милиона и три четвърти тона въ търговски кораби.

Къмъ края на войната, на английското адмиралтейство се удало да въоржи 7500 кораби („Адмиралъ Джелико“, Кап. Актуортъ), като само за борба съ подводниците били привлечени 2500 кораби.

А колко германски подводници действували едновременно? Не повече отъ шестдесетъ (въ юли и декември), а срѣдно презъ последните години — петдесетъ!

Ето тѣзи цифри — по-красноречиво отъ всичко говорятъ за „безполезността“ на подводниците. Възмож-

но ли е въ началото на войната изведенъжъ да се мобилизиратъ и въоржжатъ такова количество кораби за борба съ тѣхъ? Разбира се че не! Въ това се заключава и цѣлиятъ ужасъ, тъй като въ сѫщото време, подводниците винаги сж готови за действие.

Но всичко това не значи, че подводниците могатъ да замѣнятъ надводните кораби и да станатъ владетели на морето.

Врагъ на подводника — е неговата собствена конструкция — тежкиятъ твърдъ корпусъ, пресмѣтнатъ за потопяне на голъма дълбочина, и необходимостта да има два разнородни двигатели.

Отъ година на година се увеличава и третиятъ врагъ — все по-вече и повече увеличаващата се скорост на надводните кораби, тогава когато подводната скорост на подводниците остава почти една и сж.

Но за действие противъ търговските кораби, въ помощь на подводниците идва и увеличението на тѣхната собствена надводна скорост, увеличение артилерията, скоростта на стрѣлбата и нейната далекобойност и на края, колкото и да е парадоксално — хидроавиацията, понеже нѣкои подводници сж снабдени и съ водосамолети.

Въ бѫдещия бой на линейните кораби ще взематъ участие и „ескаренните подводници“, обладаващи сжата скорост, както линейните кораби. Сега, съ съгласуване действията на линейните кораби съ подводниците, се занимаватъ американците и сж напълно доволни отъ резултатите получени презъ маневритъ.

И ако подводниците не могатъ да взривватъ цѣлия противниковъ флотъ, или потопятъ нѣколко кораба отъ него, а успѣятъ съ своето появяване да внесатъ само разстройство въ неприятелъ, тѣ пакъ ще допринесатъ достатъчно много за успѣха на сражението. Наличието на подводниците и тѣхната роля има вече голъмо значение.

Ето защо английското адмиралтейство проявява готовностъ за унищожение на подводниците въ цѣлъ свѣтъ.

Подъ заплаха е линейниятъ флотъ, ядрото на британското могъщество на море. —

Мичманъ отъ флота.

ГЛЕДИЩЕТО НА ЯПОНИЯ ОТНОСНО РАЗПРЕДЕЛЕНИЕТО ВЪ ВОЕННИТЕ КОРАБИ.

Японското схващане, при разпределението въ военният кораби даде отдеялът колкото е възможно по-малко помъщения за корабните обслуги, повдига големи разногласия въ стратегическите гледища на различните велики морски сили. Известно е, че корабите от германския флот бяха построени върху същите начала, защото немският Адмирален щаб предвиждаше, че борбата, за която се подготвяха сътолкова големъ жаръ, щеше да стane въ Северното море. Ето защо, отбѣгвайки постройката на широки въглищни ями, големи щерни и обширни моряшки помещения, германците значително подобриха качествата на своите кораби. Обслугите от линейните имъ кораби, когато последните се намираха въ базите си, живѣха на бръга въ казарми като за поддръжката оставаха много малка част. Военният корабостроители се възползваха много умѣло от това за да усилват бронята и плавателната способност

на своите сѫдове. Лордъ Джелико относно поуките извлечени от Югланския бой, категорично наблѣга върху заключението, че германските кораби сѫ били много по-устойчиви и по добре защитени отколкото английските. Той разбираше, не прави никакъвъ упрѣкъ, защото свѣтовните задължения на англиката стратегия налагатъ корабостроителите да строятъ кораби съ възможно по-големъ районъ на действие и необходимите удобства на обслугата за дълго плаване и живѣне.

Япония, подобно на Германия е възприела гледището за ограничните жилищни и други помъщения въ военният кораби, като различата на доброволното съгласие на обслугите да понасятъ липсата на удобства. За това всѣки японски военен корабъ, по-своето разпределение, значително се различава отъ английските и американски кораби. Все пакъ трудно би се отказало, че здравословността и удоб-

ствата за обслугите, не сѫ важни за бойната стойност на кораба.

Отъ друга страна можемъ да кажемъ, че корабъ, който е предназначенъ да действа въ една ограничена стратегическа зона, нѣма защо да принуждава обслугата си да живѣе единъ несносенъ и притѣсненъ животъ. Отъ тукъ изглежда, че японските морски планове сѫ съставени върху една основа, която предполага отбранително-нападателния методъ на действие, при който трѣба да се изчака противника да пренесе операциите въ нейните териториални води, следъ което, Япония ще вземе инициативата. На основание тая стратегическа предпоставка, японците при постройка на своите кораби имъ даватъ вътрешно разпределение, осигуряващо по-вече устойчивостта на кораба, отколкото удобствата за живѣне на обслугата.

Отъ френски—Паскалевъ.

НИВОТО КАТО ФАКТОРЪ ЗА КОРАБОПЛАВАНЕТО ПО р. ДУНАВЪ.

Количеството на водата течаща въ коритото на река Дунавъ, събрана отъ нейните извори и притоци и образуваща плавателния Дунавъ не е презъ цѣлата година едно и също. То е въ зависимост отъ падналите дъждове презъ четерите годишни времена и отъ топящите се снѣгове по планините въ горното течение на реката. Ако дъждовете и топенето на снѣговете сѫ слаби, водата ще намали и обратното, водата се силно увеличава когато имаме изобилни дъждове и дебели снѣжни покривки. Това изменение на количеството вода въ коритото на р. Дунавъ, се отразява въ изменение нивото на реката. Презъ пролѣтта, до началото на лѣтото нивото е най високо, досигащо по нѣкога до 7 м. надъ нулата. Презъ лѣтния сезонъ, когато има най-малко валежи, а презъ зимата замръзване, нивото е най-низко и достига нѣкоя година до 0'80 м. подъ нулата. Това годишно изменение на нивото отъ 7 метра надъ до 0'80 м. подъ нулата, е годишното колебание на нивото. Освенъ годишното изменение на нивото имаме и тѣй нареченото дененощно изменение. Нормално то се изменя отъ 8 до 12 см., но не сѫ изключени по-нѣкога и по-големи промѣни, достигащи отъ 30 до 40 см. въ дененощие.

Подъ нула ниво се разбира средното най-малко ниво за определенъ промеждът периодъ отъ години, напр. 10 години) за даденъ пунктъ. нова нула ниво служи за основа при изграждане на пегелите (уреди за

измѣрване нивото на водата) като се означава съ 0, а нагоре и долу отъ този знакъ се поставятъ дѣления въ сантиметри. Отъ нулата нагоре дѣленията сѫ положителни, а подъ нея отрицателни. Това определение за нулата е възприето отъ всички крайбрѣжни дружества по река Дунавъ. То се следи отъ пристанищните власти (отдѣлъ измѣрвателна служба) всѣки денъ, които съставятъ и изпращатъ бюленти въ по-големите пристанища, кѫдето пъкъ се съставя общата таблица за нивото на водата въ различните крайдунавски пристанища. По тѣхъ корабоплавателите се ориентиратъ за дълбочините на праговете по реката, за да знаятъ колко товаръ биха могли да натоварятъ въ шлеповете. Отъ дългогодишното наблюдение за изменението нивото на реката, се възползва корабостроенето за постройка на рѣчни кораби съ възможно най-малко газене.

Така напримѣръ съвременните най-нови колесни кораби съ голема влажността способност (по 10 до 12 пълни шлепа срещу течението) газятъ 1—1'30 метра натоварени съ пъленъ запасъ гориво, а винтовите отъ 1'40—1'60 м.

Често пакъ нивото се застоея на една височина за по-продължително време, съ една много малка промѣна отъ нѣколко сантиметра. Това бавно понижение на нивото следъ всѣко пълноводие е благоприятно, защото влече следъ себе си изправяне и вземане най-правилно очертание на плавателния путь.

При бързото спадане на нивото се образуватъ прагове (мѣста съ неестественно малка дълбочина на плавателния путь) опасни за корабоплаването. Обаче, щомъ настъпи задържане на нивото, на една и съща височина за по-дълго време, течението отнася наноса образуващъ прага и наново се получава нормалната дълбочина, а следователно и плавателния путь се оправя. Презъ настоящата година Дунавъ имаше бързо спадане на нивото, вследствие на което при главата на о. въ Бѣлене и надъ гр. Сомовъ се образуваха презъ м. августъ неестествени плитковини по плавателния путь, които затрудняваха корабоплаването, особено на корабите имащи големо газене (надъ 1'60 м.).

Въ заключение може да се каже, че р. Дунавъ всѣка година има и може да се очакватъ и въ бѫдеще да има неестествени промѣни, затрудняващи корабоплаването и предизвикващи намаляване товароподемността на шлеповете. Необходимо е следователно, организираната служба по поддържане плавателността на р. Дунавъ да намира своевременно и да ги огради съ знаци, като въ най-скоро време, съ копачки одѣлбас затрупаното съ наносъ пространство, тѣй както Сулинския рѣжавъ се поддържа плавателенъ за морските кораби. Затова, на тази служба сѫ необходими специални кораби и копачки, които да поематъ поддържане плавателността на Дунава.

Петъръ Поповъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

КОРАБИ — ПРИМКИ.

Искуството на измама през време на Свѣтовната война достигна най-голѣмитѣ си размѣри съ употребата на така нареченитѣ кораби — примки.

Кораба — примка е сложна и искусствена примамка, технически комплицирана, съоръжена и стъкмена за подвеждане и унищожение подводниците.

Нагледъ, това е най-незиненъ, обикновено старъ и съ запустнатъ видъ корабъ, който въ действителност е въоръженъ до зъби съ тежки ордия, голѣми водни бомби, а често и съ торпеда.

Подводниците потапяха срещнатите търговски кораби, най-често съ артилерийска стрелба, защото торпедата съ скъпи, въ ограничено количество и не трѣбва да се изразходватъ за малоценнни обекти.

За целта подводника изплавва надъ водата, и посрѣдствомъ установениетѣ международни флагни сигнали заповѣдва на кораба да спре, а услугата му веднага да заеме спустнатите на вода лодки и се отдалечи бѣрзо.

Следъ това, чрезъ взрива на нѣколко артилерийски снаряди въ корабните стѣни се отваряли голѣми пробойни, презъ които водата нахлува въ вѫтрешността на кораба, изпълвала всичките му помещения и той потъвалъ.

Въ британското адмиралтейство съществувалъ специаленъ отдѣлъ за корабитѣ — примки, който е ръководѣлъ борбата съ неприятелските подводници.

Всички офицери и услуги за корабитѣ примки съ били щателно подбирани измежду най-добрите и най-смѣли чинове на англ. флотъ.

Поради тѣхните рисковани действия и излагане живота имъ на опасностъ, наричали съ ги членове отъ „клуба на самоубийцитѣ“.

Често за кораби — примки съ били използвани вѣтроходи, имащи още по незиненъ изгледъ. Тѣ не съ били зависими отъ горивни материали и съ могли да крѣстосватъ

неопределено дѣлго време по всички морета. Липсата на машини които да прѣчатъ при работата съ подводните подслушвателни апарати, улеснявала търсенето и откриването на подводниците.

Тия „скитници“ обикновенно съ били добре въоръжени и съ имали възможностъ да водятъ самостоителенъ бой.

Горната палуба на „кораба — примка“ нарочно е имала всѣкога марсънъ и запустнатъ видъ: разхвърлени били въ пъленъ безпорядъкъ всѣкакви вѣщи, а услугата била небрѣсната, недообляѣчена, съ раздѣрана униформа, и безъ всѣкаква видима дисциплина. Командира на кораба е билъ облѣченъ въ форма даваща му видъ на търговски пѣтникъ, или се разхождалъ по палубата съ жълта перука и килната назадъ шапка, подобно на холандските корабоводачи.

Твърде често, командиритѣ на германските подводници съ забелязвали между надстройките на кораба да се разхожда елегантно облѣчена дама, разбира се, че това е билъ преоблѣченъ морякъ отъ услугата.

Ордията на тия кораби съ били много изкустно замаскирани. Посетителъ, попадналъ на „кораба — примка“ спокойно би могълъ да се разхожда изъ кораба и обстойно да разгледа всички помещения и кътища, безъ да забележи дори и най-малката следа отъ неговото въоръжение. Въпрѣки тая надеждна маскировка, скритите ордия съ могли да бѣдатъ открити и готови за действие автоматично, само за нѣколко секунди.

Съществували съ различни начини, чрезъ които „корабитѣ — примки“ сполучливо подмамвали подводниците. Така напримѣръ, нѣкои отъ тѣхъ изкустно изобразявали взриваващъ се на борта имъ изстрелянъ отъ подводника снарядъ, като изпуштали и пѣра, даваща видъ че има попадение въ котлитѣ.

Въ началото на подводчата вой-

на, командиритѣ на германските подводници, предварително съ преглеждали книжата на срещнатите търговски кораби, давали съ време на услугата да се отстрани, следъ което съ потапяли кораба. Този именно начинъ на действие е билъ умѣло използванъ отъ „корабитѣ — примки“.

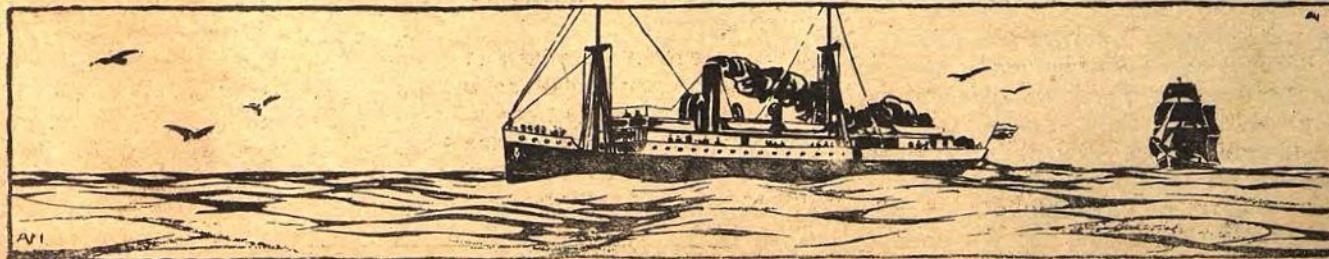
При получаване заповѣдь за напуштане кораба, частъ отъ услугата, наречена „пѣтнически екипажъ“ (*pam party*) съ крѣсъци, викове и панически страхъ, бѣрзо заемала спасителните лодки и съ лудо гребане се отдалечавала отъ корабните стени. Останалите хора се спотайвали скрити при ордията и торпедните трѣби, готови всѣки моментъ да действатъ, щомъ за това настѫпи сгоденъ случай.

Отначало, „корабитѣ — примки“ имали грамаденъ успѣхъ. Следъ изпльзването обаче на единъ германски подводникъ, който разгласилъ за съществуването и начина на действие на „корабитѣ — примки“, последните започнали да достигатъ твърде трудно положителни резултати.

Подводниците били вече много предпазливи и приближавали до корабитѣ точно отъ кѣмъ кѣрмата или носътъ, отъ гдето било най-малко възможно да бѣдатъ обстрѣлвани. Освенъ това, подводниците започнали да обстрѣлватъ отъ голѣмо разстояние всѣкъ срещнатъ корабъ, до като последния разкрие истинския си видъ.

Много често нѣкой корабъ до последния моментъ не е свалялъ своята маска на безвиденъ корабъ, дори и въ случай, когато е давалъ пълна илюзия на потъващъ корабъ, което е могълъ да постигне съ много дѣрвенъ материалъ и бѣчви складирани въ него. Той е изглеждалъ, че едвамъ се крепи надъ водата, а въ това време е очаквалъ съ трепетъ приближаването на непредпазливия подводникъ, за да почне съ него борба на животъ или смѣртъ.

Вангеловъ.



БЕЗШУМНИ КАТЕРИ.

Между новите съдства за борба на море, изникнали презъ Свѣтовната война, едно отъ важните мѣста заеха торпедните катери или така наречения „комаренъ“ флотъ. Действията на американскиятъ търсачи на подводници и Дувърския патрулъ, опитът отъ Зеебрюгската операция, по-голяното на Австро-Унгарския линеенъ корабъ „Сентъ Истванъ“, сѫ известни и неоставатъ съмнение, че не малка роля ще изиграе „комарния“ флотъ и въ бѫдеще.

Торпедниятъ катель обладава необичайно мощно въ сравнение съ свой размѣри въоружение. Той е страшенъ противникъ за голѣми кораби. Наредъ съ голѣмата настѫпителна мощь, торпедото, катель притежава голѣмъ ходъ и твърде малки размѣри. Той е неспособенъ да противостои на продължителното действие на противника, затова операциите му трѣбва да бѫдатъ по възможност скрити. За удовлетворение на това искане не позволява голѣмия ходъ, образуващъ голѣма предвъннорѣзна вълна (борунъ) и шумътъ на мотора, който се явява като главенъ демаскиращъ катель факторъ. Тъй като проблемата за борба съ шумътъ на авиационните двигатели, съ които обикновено се снабдяватъ бързоходните катери, съ използване шумозаглушителя не е разрешена, то въ западно-европейските страни техниката се стреми да замѣни шумния моторъ съ безшумна парна машина. Най-голѣми реални успѣхи сѫ достигнати въ Германия. Първиятъ сериозенъ опитъ билъ направенъ въ 1930 год. когато е билъ построенъ пограничниятъ катель „Хинденбургъ“—25 м. дължина, снабденъ съ Вагнеровска парна турбина даваща 21,000 обръщения въ минута, и развиваща мощност 300 конски сили. Въ чуждия печатъ се съобщава за постройката на два безшумни катера за погранична охрана съ мощност на турбините 1650 к. с. развиващи скоростъ надъ 29 мили.

Следващата година нѣмцитъ преминали къмъ парните двигатели и на още по-малките катери. Въ корабостроителницата на Фр. Люрсенъ отъ алюминий и дървобилъ построенъ полицейски катель съ водоизѣстване 42 тона развиващъ скоростъ 30 мили снабденъ съ парна турбина съ високо налѣгане даваща 21,000 обръщения въ минута. Благодарение на редъ технически усъвършенствования, конструктора е успѣлъ да се добере до рекордната намалена тежестъ на тоя двигателъ—9 кгр. на конска сила, съ тенденция, както се съобщава въ печата, по нататъшното му намаление да достигне до 6

кгр. Разхода на гориво (нефтъ) е само съ 50% повече отъ дизела. Напоследъкъ, най-голѣмо внимание безусловно привлича опита на яхтената корабостроителница **Klaus Engelbrecht** да постави на най-малките катери бутална парна машина. Първия такъвъ катель построенъ отъ стомана билъ спуснатъ на вода въ 1933 год. Ималъ е размѣри 10 50 на 2·10 метра. По намѣренитѣ въ съответната литература данни, този катель развива лесно 30 мили въ часъ и притежава по упростено управление отъ колкото това (на бензиновите мотори) тъй като има само две рѣжики: регулаторъ за скоростта (на кърмилното колело) и за промѣна на хода. Катера има много интересни и имащи голѣмо принципално значение две особенности:—извѣнредно бързото повдигане на парата, само за 30 секунди и отсѫтствието на вертикални димни тръби.

Липсата на стърчащи димни тръби се обяснява съ обстоятелството, че димътъ излиза задъ кърмата презъ хоризонтална тръба, изходното отвърстие на която е разположена на самата водолиния. При това димътъ се изхвърля заедно съ специално черпана чрезъ тръба вода, поради което катера се движи безъ всѣкакъвъ димъ. Сведенията за този катель сѫ съвършенно не пълни и липсва указание за конструкцията на самата машина. Въ статията описваща този катель, се споменава бѣгло, че е снабденъ съ машина **Henschel**.

Главната особенность за питанието на тая машина се явява пълната кондензация за парата, което е свързано съ необходимостта да има много високо налѣгане въ котела (80—100 атмосфери). Пещъта, работяща съ течно гориво се намира не подъ котела, а въ горната му частъ, при което газоветъ, температурата на които достига до 300°C минава подъ котела, нагревайки презъ всичкото време водата въ тръбичките, (котела е водотръженъ). Водата се вкарва въ много извитъ змievикъ отдолу нагоре. Котела допушта нагреване до 470°C. Двуцилиндровата машина, типъ Компаунтъ дава 1500 обръщения въ минута. Изработената пара преминава още презъ две парогенератори, отъ които едната служи за форсунката, а другата за кондензаторния вентилаторъ и се направлява въ клетките на кондензатора, типъ автомобиленъ радиаторъ. Тукъ парата почти напълно се кондензира (до 600 кгр. паръ въ часъ) и водата се втича въ особенъ резервуаръ, отъ където съ помпа, сѫщо превеждана въ движение отъ изработената пара, преварително нагревайки се въ два подгревателя, отново се връща въ котела. За пуша-

нето на машината въ ходъ, форсунката се превежда въ действие отъ електромоторъ съ акумулатори, които веднага следъ това се изключва. Възпламеняването на смѣстъта нефть и въздухъ се произвежда съ електрическа искра.

Работата на машината (подаване на гориво, вода, въздухъ и т. н.) е строго автоматизирана; Така напримѣръ, при намаляване на скоростта т. е. щомъ като кърмчието притвори парата, веднага автоматически се притваря и достъпна на въздушата, намалява се и вкарването на водата въ котела и т. н., което съвърждава кърмчието отъ необходимостта да наблюдава за питанието и въобще за работата на котела. Всички останали обслужващи прибори и регулировачни клапани се привеждатъ въ движение съ помощта на електромагнитни релета. Описаните катель още не може да се разгледа като боева единица, това е само опитъ корабъ, при което истинското значение на тѣзи опити старательно се прикрива подъ спортното знаме. Обаче тоя опитъ изяснява създаването на безшуменъ и бездименъ катель притежание на два елемента, имащи грамадно стратегическо значение.

Отъ „Морской сборникъ“

Т. Дервишевъ.

РѢЧНИЯТЪ ФЛОТЪ НА РУСИЯ.

Русия притежава за сега най-голѣмия рѣченъ флотъ въ свѣта. Освенъ голѣмо число рѣчни кораби, тя разполага и съ значителенъ брой шлепове, построени за плаване по р. Волга, които иматъ дължина срѣдно по 174 и широчина—24 м. За тѣхното влечение по широката руска рѣка, сѫ построени специални влѣкачи съ мощност 1,200 конски сили.

Презъ последните години, рускиятъ рѣченъ флотъ е превозилъ следните количества тежести: презъ 1933 год. 48,1 милиона тона; презъ 1934 год. 57 милиона, а до сега, презъ миналата 1935 год., благодарение на новото разпределение и организация, общия тонажъ на превозните тежести възлиза на 65 милиона тона.

За превозване на сѫщата тежесть презъ последната година по желязната път, като се пресметне, че всѣкокъмпакъ има по 10 товарни вагона, а всѣките вагонъ ще побира по 10 тона, ще сѫ необходими 650,000 влака. Това показва какво улеснение, по отношение на стокообема ни доставлява водния путь.

Презъ последната година сѫ били превозени и около 38,5 милиона пътници.

Паскалевъ.

ЛЕТЦИТЕ НА СМЪРТЬТА.

Неотдавна нѣкои вестници съобщиха сензационното известие, че въ случаи на война между Италия и Англия, група италиански летци сѫ решили да потопятъ английските линейни кораби, за което летците трѣбвало отъ голѣма височина, като камъкъ да паднатъ направо на палубата на английските кораби, заедно съ самолета натоваренъ съ взривни вещества. Безъ съмнение, всрѣдъ младиъ летци на всички страни всѣкога ще се намѣрятъ герои, готови да пожертвуватъ себе си, но научно—критическата оценка на този героически проектъ, и изводитъ отъ нея ще покажа, че това практически е неосѫществимо.

Съвременнитъ линейни кораби иматъ можща противосамолетна артилерия и тежки картечници, които стрелятъ съ такава поразителна точностъ, че бомбардировачните самолети сѫ длѣжни да се дѣржатъ на много голѣма височина. Така, че шансътъ да се попадне, при спущането отъ голѣма височина точно върху тѣсната площ на кораба, почти е много малъкъ. Такъвъ „маниовър“ може да бѫде изпълненъ само съ помощта на лекъ и не голѣмъ самолетъ, който носи ограничено количество взривни вещества.

Ползвайки се отъ известната формула за „живата сила“, като исчислимъ масата и скоростта (200 метра въ секунда), ще дойдемъ до заключение, че при такъвъ уларъ отъ падналия самолетъ съ взривни вещества върху палубата на линейния корабъ, нѣкои маловажни надводни части ще бѫдатъ разрушени, но жизненитъ части ще пострадатъ.

Такава героическа атака има малъкъ шансъ за успѣхъ още и затова, че английските на хвърчилоносачите иматъ 190 самолета, а италиянците на тѣхните кораби—само 40. Такова превъзходство на силите, вече само по себе е трѣбва до крайностъ да затрудни геройския опитъ на летците, понеже английските летци чѣма да позволятъ на италианските пори и да се приближатъ до линейните имъ кораби.—

Мачманъ отъ флота.

НОВОТО СЪВЕТСКО ЗНАМЕ.

Корабитъ отъ Балтийския съветски воененъ флотъ, за пръвъ пътъ въ края на месецъ юли н. г. вдигнаха удобреното отъ централния изпълнителенъ комитетъ на С. С. С. Р. ново морско знаме. Последното е цѣло бѣло, съ надлѣжна синьо-небесна лента въ долния си край; близо до знаменосния пъртъ има петолъжна червена звезда, а въ срѣдата на срещуположната страна е изобразенъ гербътъ на С. С. С. Р. съ сърпъ и чукъ.

СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЕ ФЛОТИ.

Италия.

Въ врѣзка действията срещу Абесиния, въ източно африканските води сѫ съсрѣдоточени следнитъ италиански военни кораби: старитъ крѣстосвачи „Бари“ (3,250 тоненъ, бившъ нѣмски „Пилау“) и „Таренто“ (3,200 тоненъ, бившъ нѣмски „Шразбургъ“); 4 изтрѣбителя; 6 подводника съ придружаващи ги 2 кораба-работилници, 4 канонерки, 2 наливни кораба за течно гориво; 2 кораба водоносачи, 2 болнични кораба, 1 влекачъ, кабелоносачъ и 1 плавашъ докъ. Общъ командующъ на тия морски сили е контрѣадмиралъ Пиетро Барони, чийто щабъ е въ гр. Масая на Червено море.

Франция.

Личния съставъ на французкия флотъ възлиза на 60,000 души офицери, подофицери и моряци. Отъ тѣхъ 7,000 души сѫ на служба въ брѣговата охрана и морската авиация, 13,000 заематъ различна брѣгова служба (въ хранилища, складове, училища и пр.) и 40,000 обслужватъ корабите. Въпрѣки увеличение числото на корабите, тоя личенъ съставъ, отъ 1922 година остава непромѣненъ.

Англия.

Предвидъ усложняване международното положение следствие итало-абесинския конфликтъ, английското адмиралтейство е взело мѣрки за засилване морските сили на Британия въ Средиземно и Червено морета.

По настоящемъ въ тия морета сѫ съсрѣдоточени: 7 линейни кораба, 2 самолетоносача, 5 бронирани крѣстосвача, 10 леки крѣстосвача, 59 изтрѣбители, 12 подводника, 1 мрежопоставачъ, 1 миненъ крѣстосвачъ, или всичко 97 кораба.

Япония.

При учебна сгрелба, въ време на морските маневри на 15 септември 1935 год., на крѣстосвача „Ашигара“ произлѣзълъ голѣмъ взривъ, следствие което били тежко ранени 2 офицери, 16 подофицери и 28 моряци. Шестъ души отъ ранените починали. Подробностите за причината на взрива ще се установятъ следъ приключване на започнатото следствие.

— На 26.IX.1935 г. презъ нощта следствие силенъ тайфунъ е произлѣзло сблѣскване на изтрѣбителите „Хатзуки“, „Югири“, „Мутзуки“ и „Кукутзуки“ съ самолетоносача „Худзо“, при която злополука много моряци паднали въ морето. Има 1 удавенъ и 10 ранени. Общото число на падналите въ водата е 62. Отъ сѫщия тайфунъ въ Япония сѫ за-

гинали 200 души и сѫ били разрушени 80,000 кѣщи и 200 моста.

— Въ районите на Озака и Кобе е извѣршено пробно военизиране (мобилизация) на всички индустритални заведения изработващи морски съоружения и оръжия. Въ това учебно военизиране взели участие повече отъ 200 корабостроителни, машиностроителни, металургични, електростроителни и др. фабрики и работилници за облекло и снареждания.

— Живущите въ Цингтао 15,000 японци сѫ събрали волни пожертвувания и купили разузнавателенъ самолетъ, който съ подобаваща търговственность биль предаденъ на крѣстосвача „Кума“.

— Презъ 1935 год. японскиятъ флотъ се обслужвалъ отъ 7,018 офицери, разпределени на следнитъ категории:

| | |
|-----------------------------|------|
| Морски офицери | 4935 |
| Технич. офицери | 1742 |
| Лѣкари | 523 |
| Аптекари | 21 |
| Продоволствени сѣ | 407 |
| Корабостроители | 75 |
| Машиностроители | 52 |
| Оржейници | 163 |

Сиамъ.

По настоящемъ въ Япония се намиратъ въ шестмесечна специализация 6 души сиамски морски офицери. Тая малка страна има въ постройка: въ Италия, 9 торпедоносца и 2 миночистача, а въ Япония, 2 торпедоносца и 2 канонерки съ водоизмѣстване 2,000 тона. К.

ГРѢЦКАТА МОРСКА ПРОГРАМА.

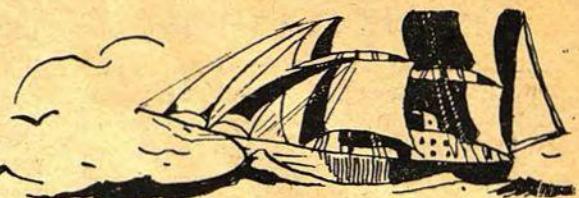
Възприетата напоследъкъ отъ грѣцкото правителство, морска строителна програма предвижда постройката на дванадесетъ хилядотонни изтрѣбителя. Първата група отъ четири такива ще бѫде поръчана въ чужбина въ най-скоро време. Предвижда се покупката на единъ транспортенъ корабъ за превозъ на петролъ, торпеда и други снабдителни материали, а така сѫщо и постройката на единъ сухъ докъ въ Саламинъ. Отпустнати сѫ суми за организацията на брѣговата защита.

Втората строителна група ще обхваща постройката на два изтрѣбителя, единъ лекъ крѣстосвачъ и замѣстването на старитъ подводници, като всичко това ще бѫде изпълнено преди 1942 г.

Третата група предвижда направата на четири изтрѣбителя, а четвъртата само на два, като срока за доставката не е още опредѣленъ.

За сега сѫ отпуснати около 365 милиона драхми. Паскалевъ.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



КЪМЪ НОРВЕЖКИТЪ ФИОРДИ.

(Изъ дневника ми като морски кадетъ).

1918 година! Свѣтовната война бушува въ пълната си стихия по всички сухоземни, водни и въздушни фронтове. Съ последни сили нашата съюзница Германия брани родната си земя и море отъ все по-засилващия се врагъ. Стоманеннятъ обръчъ стѣга все по-тѣсно и по-силно изтощената снага на този героиченъ народъ, водящъ ожесточена борба противъ цѣлъ свѣтъ. Оскѫдица страшна се чувствува отъ всичко, а най-вече отъ липсата на бойни припаси, облѣкло и храна. Безоглѣдната блокада, подържана така настойчиво отъ съглашенцитѣ, главно Англия, дава своите тежки последици: индустриялна Германия рискува бавно, но сигурно да умре отъ гладъ. Свѣрхчовѣшка борба на титанъ! Борба на животъ или смърть!

Студенъ априлски денъ. Една трѣскава дейностъ се развива въ военно-морската база на Вилхелмсхафенъ. Въздухътъ е насиленъ отъ миризмата на изгорѣли вестфалски вѫглища. Чувствува се, че голѣмъ брой кораби сѫ съсрѣдоточени отъ разни бази. Цѣли ескадри и флотилии товарятъ едновременно гориво, бойни припаси и храна. Ко-

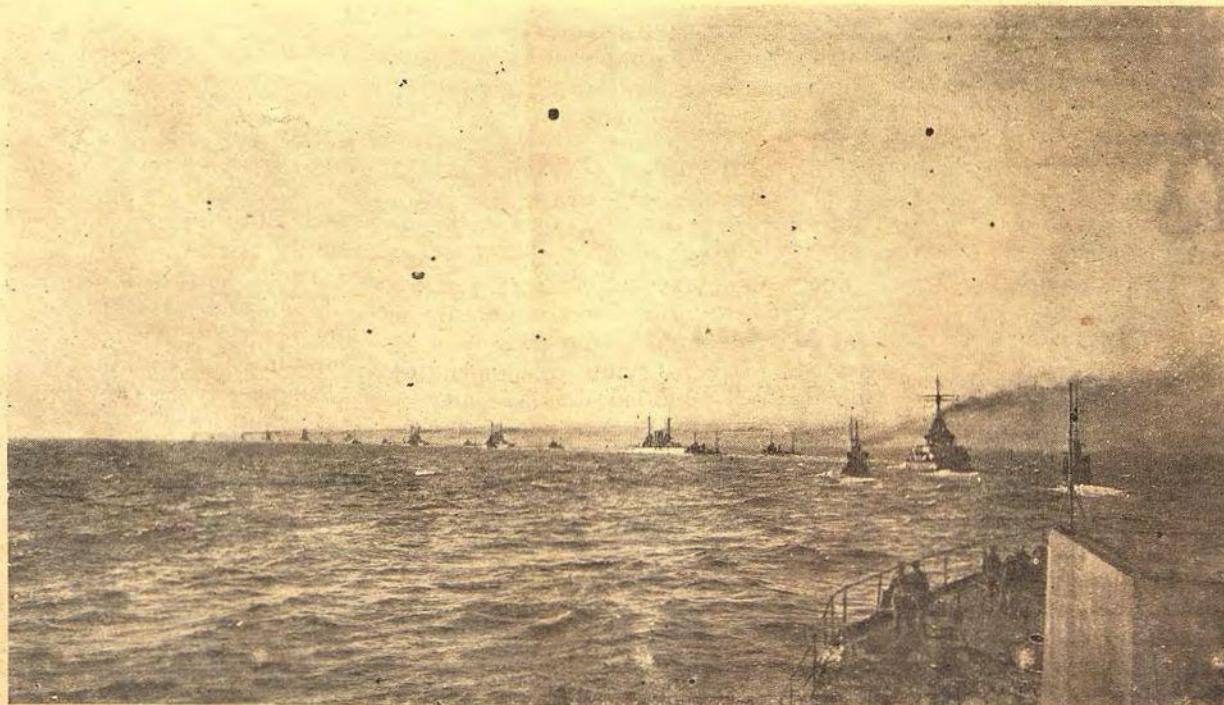
рабитѣ единъ следъ другъ напускатъ спокойното пристанище и се нареджатъ на котва въ близкото вѫтрешно и далечно външно пристанище на залива предъ Вилхелмсхафенъ. Дали всички ще бѫдатъ щастливи да се заврнатъ?

Намирамъ се на линейния корабъ „Кьонигъ Албертъ“. „Ще става нѣщо“, обаче кадетския ми мозъкъ съвсемъ не можа да проникне и разбере смисъла на гигантския кипежъ, който клокочи въ всѣко кѫтче на крепостната зона. Та и какво ли, собственно, може човѣкъ да узнае? Заврѣни въ свойте класни помѣщения подъ две бронирани палуби и една батарейна за произвеждане „занятия по програмата“, катерещи се бѣгомъ по страничните крепила на задния стожеръ, гребейки съ часове въ кръгъ „по слънцето“ или срещу него, марширащи по гладкия шканецъ съ пушка на рамо или, най-сетне, пълнещи за хиляденъ пѣхъ учебното 15 см. оръдие отъ дѣсните каземати, намъ не ни оставаше време да размишляваме и предотговаряме за това, което предстоеше да се извърши. Когато, обаче, следъ свѣршване на днешнитѣ слегобѣд-

ни занятия не последва обичайната команда „Палубата стѣкми“, а ни се заповѣда да изпразниме шкафчетата и пренесемъ цѣлото имущество още по-дълбоко въ корема на кораба, на най-долната палуба (пета подъ редъ), ние мълчаливо се спогледнахме и съ дяволито намигване едва ли не разгатахме даже оперативния планъ на флотоводеца . . . Но да не помислите, че командира на кораба се е толкозъ загрижилъ да запази отъ снаряди изцапаното ни отъ „лѣgni — стани“ кадетско облѣкло? Не, съвсемъ другъ е смисъла на това чергарско преселение! Всичко, което гори и може да запали и околната срѣда, трѣбва да се занесе тамъ, гдето не може да проникне вражески снарядъ. Че нали все поради тази причина нашето кадетско помѣщение е по-вече отъ спартански: — желѣзи маси, столове, шкафове, никакви украшения?

„Ф...и...у...и...и...“ — изпищява въ тремоли свирката на стражевия подофицеръ, надвесилъ се негде горе върху палубния входникъ. Секунда по-късно, до насъ долита заповѣднически му гласъ:

„По мѣста за снемане отъ вър-



Нѣмскиятъ флотъ въ строй върволица, въ походъ къмъ Норвегия, презъ априлъ 1918 год.

зала. Дежурното отдѣление строй се!"

"Ох...о...", чува се възклицание изказано отъ единъ шегобиецъ ка-дѣтъ. "Скоро ще се давятъ чужди пъхове"....

Бѣхъ дежурна стражка, дежурно отдѣление. По разписанието, азъ бѣхъ наблюдателъ на командния мостъ. Обличамъ моментално кѫсното си шинелче и бѣгомъ заемамъ опредѣленото ми място. Командира на кораба е вече тукъ. Тракамъ токо-

вѣдь да отлепята кораба отъ кея.

"Носовиятъ влѣкачъ съ пъленъ ходъ напредъ, кърмовиятъ срѣденъ!" — чува се ясната заповѣдъ отъ командира, която се предава веднага по телефона и преговорните тръби. Отъ димните тръби на влекачите се появяватъ черни кълбадимъ, водата задъ кърмите имъ се разпънива и малко следъ това кораба бавно и тържествено се отлепя отъ кея и се изтегля къмъ срѣдата на плавателния путь на

мостъ на „Кайзеръ Вилхелмъ“, прехвърлящъ се отъ единия брѣгъ на пристанището до другия, бързо и безшумно се отваря. Минаваме презъ него и следъ малко влизаме въ единъ отъ силозите. Тежката врата незабелязано се затваря задъ кърмата на кораба и исполинскиятъ помпи почватъ своята обичайна работа — изравняване нивото на силоза съ това на морето, което днесъ стърчи съ не по-малко отъ 3 метра надъ равнището на водата въ пристанището и застрашава, като че ли, да залѣе и удави всичко живо въ него. Другъ путь е бивало обратно. Това явление, естествено, е дѣло на приливите и отливите, за които дълбокогазещите кораби, като нашия, държатъ особно добра сметка, тъй като, въ противенъ случай, лесно биха заеднали въ тинестото дъно на тѣсните плавателни птици.

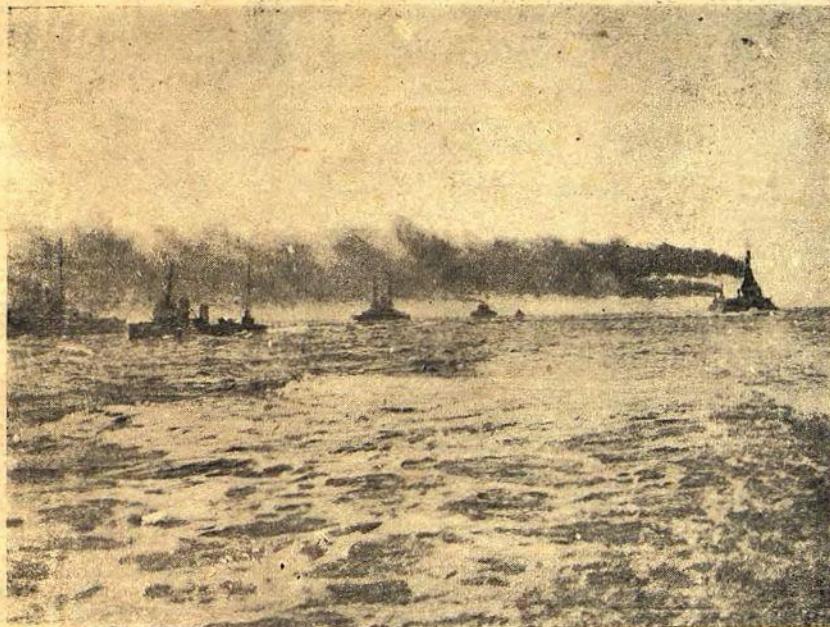
Следъ единъ часъ сме вече въ предпристианището. Цѣлото водно пространство е изпълнено съ стоманени тѣла на различни типове кораби: торпедоносци, изрѣбители, леки кръстосвачи, линейни кръстосвачи и гигантски линейни кораби. Спускаме котва въ редът на нашата ескадра. . . .

Едвамъ що настѫпи нощта, иeto, че забрѣмчаха тревожните звѣнци, последвани насъкоро отъ пронизителните тремоли на подофицерските свирки.

— По мястата си за бойна готовност! — долетѣ следъ малко заповѣдническиятъ гласъ на стражевия подофицеръ.

Току що бѣхме си легнали. Лежаки въ люлките си, ние напр. (Следва)

Кирилъ Зашевъ.



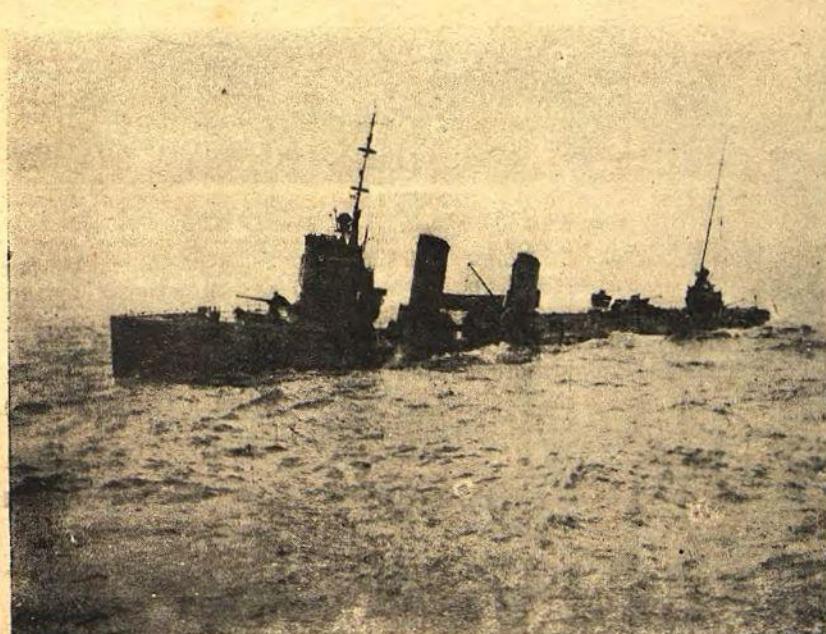
Похода къмъ Норвегия презъ априлъ 1918 г. — Движение на отдѣлни ескадри въ паралелни колони.

ветъ, вдигамъ живо ржка и оставамъ въ страни и отзадъ на него. Тукъ сѫ още стражевия офицеръ, кърмчията, корабоводачния офицеръ, врѣзки, сигналчици и др. Всички стоиме на маневрения, не-защитенъ мостикъ. Задъ гърба ни зеять страховито амбразурите на бойната бронирана кула. Командира — единъ истински старъ морски вѣлкъ — стои спокойно съ ржце въ джобовете, дава кѫси заповѣди и наблюдава работата на дежурните отдѣления. Отъ цѣлата му вѣнчностъ лъха чудно спокойствие, енергия, самоувѣреностъ, благородство. Какви ли мисли, обаче, се криятъ задъ тази невѣзмутима маска? Той, който е посветенъ въ всичко, човѣкътъ, въ чийто ржце се намира живота на 1500 человѣка, цѣлата обслуга на неговата плаваща крепость, знае ли самъ, дали ще доведе обратно на родния брѣгъ своите преданни моряци? Може би буря бушува въ неговата душа но... начальническата маска прикрива...

Телефона забрѣмчава. Долагатъ, че носовите и кърмови вързала сѫ отدادени. Двата мощнни влекачи — по единъ на носа и на кърмата — съ подадени влѣкала чакатъ запо-

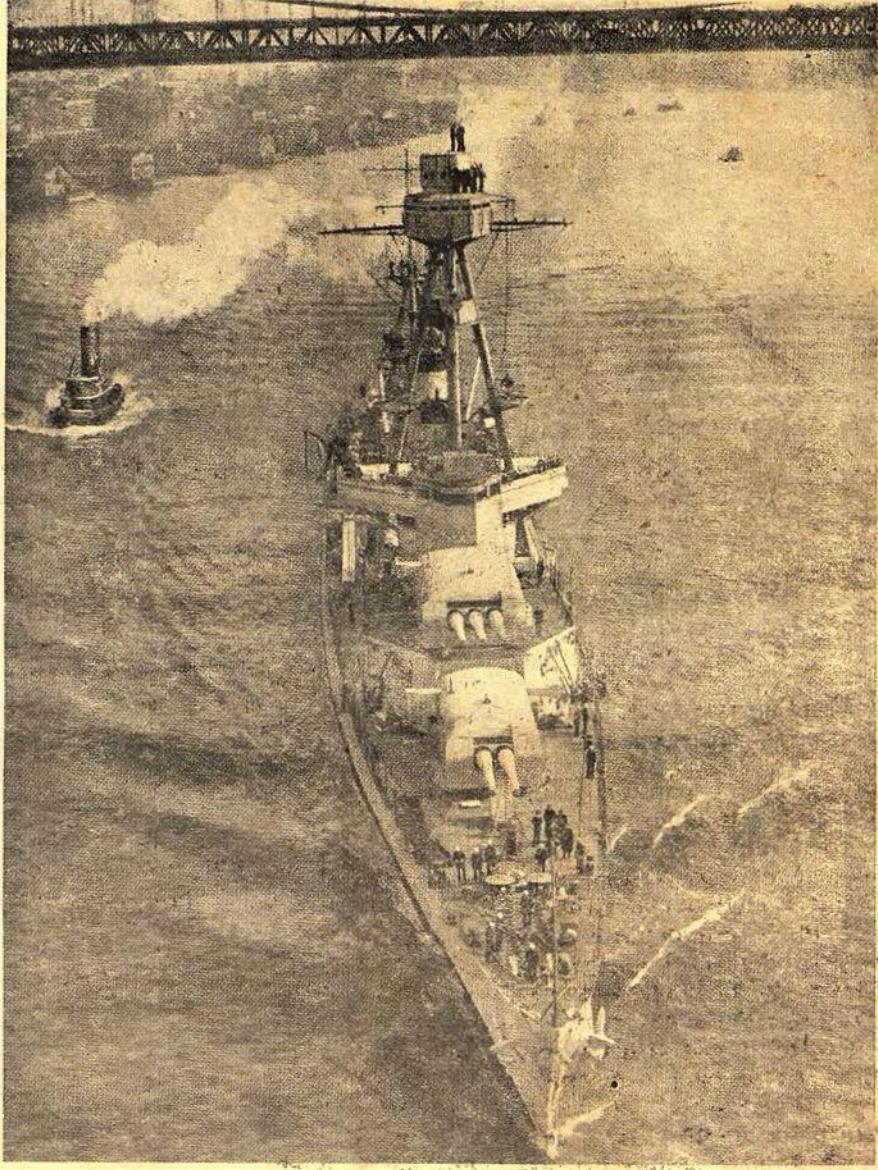
пристанищния басейнъ, съ нось устременъ къмъ откритото море.

Три дълги иззвирвания съ корабната сирена, отъ чиито ревъ и мъртвите биха се събудили, и огромниятъ двоенъ, въртящъ се



Единъ силно клатушкащъ се торпедоносецъ.

Морето е свидетел на много възходи и падения; то е подпомагало смѣлите и предприемчивите, а е съкрушавало тѣзи, които не сѫ го опознали.



Американския кръстосвачъ „Salt Lake City“, построен окончателно през есента 1929 г. има следните данни: Дължина — 178 метра; ширина — 20·1 метра; газене 6 метра; водоизмѣстване 10,000 тона; скорост 32·5 мили; обслуга 710 души; район на действие 13,000 мили при скорост 15 мили въ часъ Вжоржжение: 10—20·3 с. м., 4—12·7 см. и 12 противосамолѣтни автоматически ордия; шестъ 53 с. м. торпедни тръби; 2 катапулта и 4 водосамолета.

Размѣрът на морските сили на една държава е показателъ на нейното величие.