

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

ДВУСЪДЕМНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВѢТА И ОБНОВА

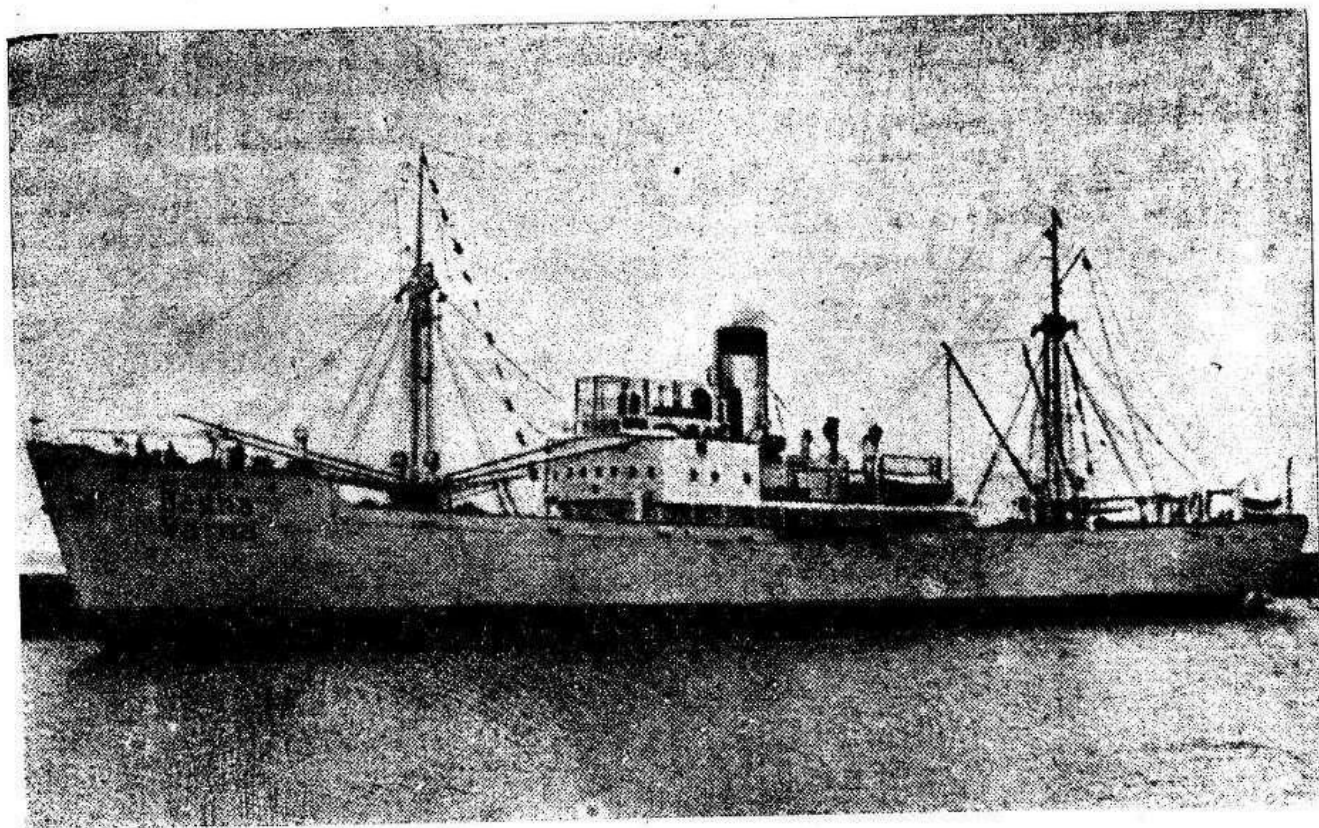
ДЪЖКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година III.

Варна, 1 юни 1937 год.

Брой 66.

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



Корабътъ „Варна“ — най-новата придобивка на Българското търговско параходно дружество.

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 21 май 1913 год. нашите малобройни моряшки отряди започнали усиленото търсене и изваждане на заградените мини от Мраморно море.

Това търсене и извличане из водата на мините, посредством примитивните и недостатъчни средства, съ които отрядите разполагали, безспорно се счита за подвигъ достоен за нашите моряци, които въ изпълнение на своя дългъ, не се спирали предъ никакви прѣчки.

Извлѣчените мини, заедно съ тия изпратени по влака отъ Варна и Русе, били пренесени на Бѣлото море за действия срещу новия врагъ — Гърция.

Моряшкиятъ отрядъ билъ усиленъ съ едно прожекторно отдѣление и въ началото на юни започналъ поставянето на минна заграда въ залива Кавала и устройване на наблюдателната служба по Бѣломорското крайбрежие.

— На 25 май 1916 год. нашиятъ флотъ се сдобилъ съ първия български подводникъ № 18.

Обслужванъ отъ смѣлитѣ български моряци, подводникътъ до края на Свѣтовната война кръстосвалъ предъ нашите брѣгове, и наредъ съ торпедоносците, водосамолетите, брѣговата артилерия и минните загради осигурявалъ надеждната отбрана на крайбрежието.

При своите кръстосвания предъ Кюстенджа, подводникъ № 18 често се излагалъ на нападенията отъ неприятелските торпедоносци и самолети, а още по често трѣбвало да издържа съ своята малка черупка на свирепите и стихийни морски бури; при единъ такъвъ ураганъ, подводникътъ билъ принуденъ въ продължение на две денонощия да престои дълбоко подъ водата, като само благодарение спокойствието и твърдостта на неговия командиръ и смѣла услуга, избѣгналъ загиването си върху скалите на носъ Шабла, където го отнесла бурята.

— На 30 май 1917 год. българските водосамолети съ български летци атакували успѣшно гр. Сулина, водолетището, батареите и арсеналите, като на много мѣста причинили разрушения и пожари.

— Презъ месецъ май 1919 год. била разформирана Бѣломорската частъ отъ Флота на Н. Величество. Поради това и до днесъ българския народъ копнее за изгубеното Бѣломорие и открития морски брѣгъ, посредствомъ който Отецеството може да се свързва свободно съ всички страни въ Свѣта.

Постъпили статии

610. Предпазване отъ морската болестъ.
611. Обичамъ морето.
613. Предъ нощния бой.
614. Презокеански съобщения на германските въздушни кораби презъ 1936 год.
616. На неприятелския брѣгъ.
618. Развитие и новости въ тактиката на торпедното оръжие презъ и следъ Свѣтовната война 1914/1918 год.
619. Страници отъ Голѣмата война на море.
620. Стратегическо разузнаване.
621. На вѣтрохода „Стрела“.
622. Минни заграждения поставени презъ Свѣтовната война отъ германския флотъ.
623. Подводниятъ флотъ на Япония.
624. Военно-морската програма на Япония.
625. Боеви преимущества на голѣмата скоростъ на военните кораби.
626. Действията на подводните минни заградители.
627. За личното въздействие.
628. Стремезъ за строежъ на голѣми надводни кораби.
629. Миннозаградни действия на рѣката.
630. Съдействие на рѣчните сили при преминаване на рѣка.
631. Установяване връзка между десантните войски, флотъ и авиация.
632. Последните отъ слабостта на българския флотъ.
633. Относно брѣговите подслушвателни станции.
634. На правъ пътъ.
635. Новиятъ корабъ „Варна“ на Българското Параходно дружество.
636. За най-голѣмитѣ търговски кораби на свѣта.
637. Лудото торпедо.
638. Морски анекдоти.
639. Значението на голѣмата скоростъ за тактическите преимущества на бойните кораби.
640. Използване търговските кораби за военни цели.
641. Германскиятъ флотъ въ близкото минало.
642. Действията на нѣмския спомогателенъ кръстосвачъ „Волфъ“.

ОДОБРЕНИ.

- 610, 611, 613, 614, 616, 618, 619, 620, 629, 630, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642.

НА ПРЕЦЕНКА.

- 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 631, 632.

ПОЩА

Редакцията благодари за следните постъпили дарения:

1. Моряците на кораба „Асень“, сумата 180 лв.
2. Илия Куневъ отъ гр. Варна, сумата 50 лв.
3. Никола Баръмовъ отъ Хасково, сумата 45 лв.
4. Янчо Петровъ отъ гр. Варна, сумата 30 лв.
5. Атанасъ Перперовъ отъ Варна, сумата 30 лв.
6. Димитъръ Ж. Друмевъ отъ гр. Варна, сумата 20 лв.
7. Христо Ивановъ отъ гр. София, сумата 20 лв.
8. Георги Радевъ отъ гр. Варна, сумата 20 лв.
9. Михаилъ Г. Михайловъ отъ гр. Варна, сумата 20 лв.
10. Пано Божиновъ с. Вѣтрень Пазарджишко, сумата 20 лв.
11. Станьо Жечевъ Батовъ с. Осмаръ, сумата 20 лв.
12. Цаѣтанъ Коевъ отъ гр. Созополъ, сумата 20 лв.
13. Дружелюбъ Янакиевъ отъ гр. Бургасъ, сумата 20 лв.
14. Стойко Димитровъ отъ с. Вѣнчанъ, сумата 15 лв.
15. Стефанъ Христовъ отъ гр. Варна, сумата 10 лв.
17. Димитъръ Георгиевъ отъ гр. Варна, сумата 10 лв.

(Следва)

— Въ отговоръ на многобройните запитвания, кжде да се изпращатъ волните дарения за вестника и за улеснение на нашите четци отъ Варна, съобщаваме, че сумите за двуседмичника могатъ да се предаватъ и въ печатницата на Морската полицейска служба, нахояща се на пазаря и въ съседство на пожарната команда и срещу фабрика „Вулканъ“ — учебната работилница.

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

Всички писма, снимки, помощи се изпращатъ на адресъ

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА.

По липса на мѣсто въ колоната поща, редакцията нѣма възможностъ да напечата своевременно имената на всички дарители.



НА ПРАВЪ ПЖТЪ.

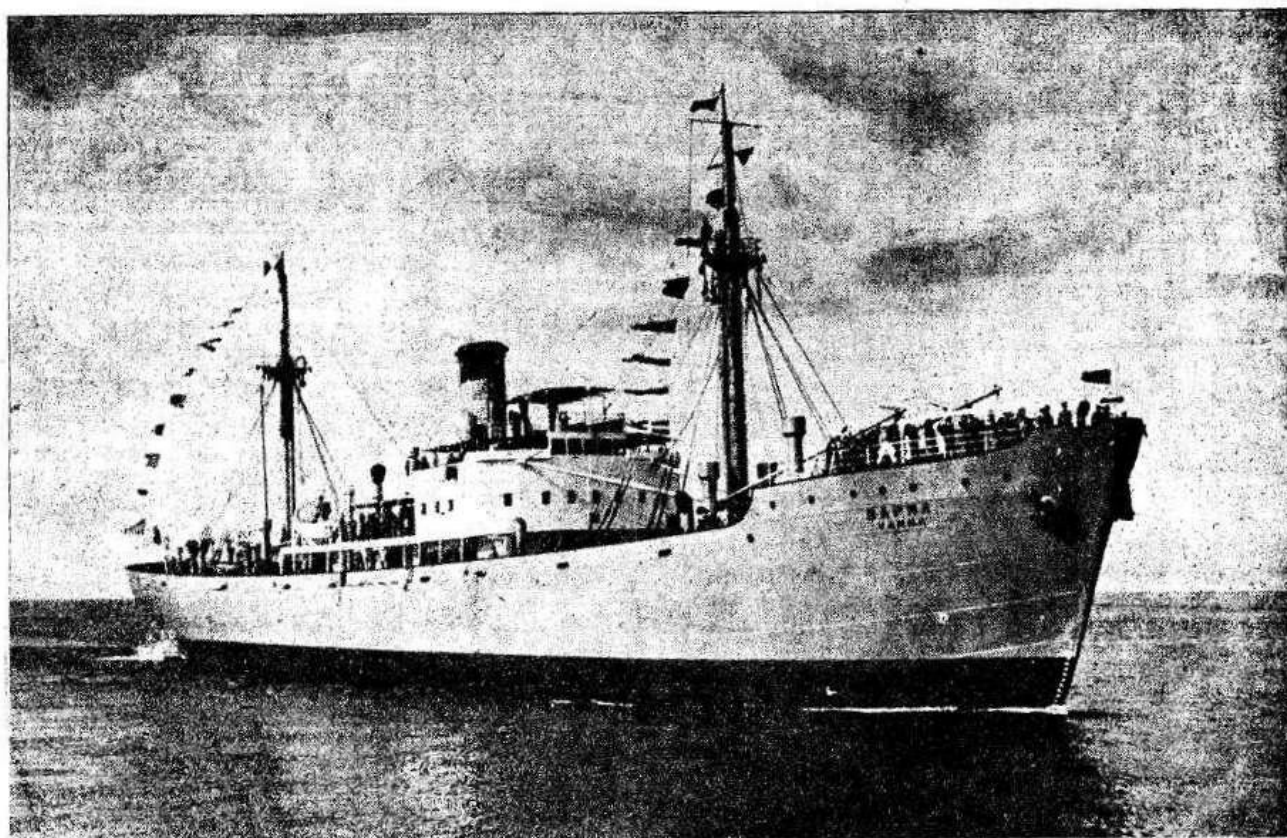
Дълго време единственото Българско параходно дружество разполагаше само с няколко търговски кораба, отживели своето време, свършено недостатъчни и не напълно пригодни за обслуж-

ското корабоплаване.

Със построяката обаче, на кораба „Варна“, дружеството показва, че се отърсило напълно отъ общата черта на българина, всъкога, видимъ отъ финансови съображения и възмо-

стжпването на нова ера за възхода и преуспяването на нашето корабоплаване.

Поздравлявайки настоящата, единна и дееспособна управа на Параходното дружество, ние се надяваме, че въ-



Търговският кораб „Варна“ през време на пробните си плавания.

ване народните стопански и културни нужди.

Напоследък, с радост установяваме, че ръководните фактори на Параходното дружество, прецениха напълно необходимостта отъ увеличаване на корабния съставъ, и превъзможвайки всички спънки, успяха да поставятъ трудното начало за възобновление на българ-

жности да купува стари, служили дълго време кораби.

Съ своята най-нова придобивка ръководните фактори на дружеството подчертаха, че с вече на правъ и въренъ пжтъ, защото появата на „Варна“, съ своята новост, свършенство на техниката, економичност и доходност, е ознаменовано съ на-

скоро време построяката на „Варна“ ще бжде последвана отъ набавянето на редица нови кораби, които ще развѣватъ гордо българския трицветъ по всички световни морета и океани, за пребъждането на родното параходство, стопанското превъзможване, напредъка и величието на нашето Отечество.

МОРСКА МИСЪЛ

Значението на голѣмата скоростъ за тактическитѣ преимущества на бойнитѣ кораби.

Съвременното развитие на военното корабостроене и постиженията на техниката, позволиха значително да се повиши единъ отъ най-важнитѣ тактически елементи на военния корабъ—скоростъта, която днесъ у нѣкои новопостроени леки кръстосвачи достига до 40 мили (74 клм.), а отдѣлни водачи на торпедни флотилии отъ типа на френския „Le Terrible“, при пробнитѣ си плавания сж развили скоростъ надъ 45 м. (83 клм.).

Напълно ясно е, че поради редица причини, бързоходнитѣ кораби не могатъ да запазятъ скоростъта, която сж развивали при пробнитѣ си изпитания, тъй като последнитѣ се извършватъ всѣкога въ благоприятно време и спокойно море, при гладки, прѣснобоядисани и чисти отъ раковини корпуси и нови напълно изправни корабни котли и машини. При последующата, продължителна служба, корабитѣ плаватъ при различни атмосферни условия, подводнитѣ имъ части се облепватъ съ раковини и водорасли, а машинитѣ и котлитѣ се износватъ и не могатъ да дадатъ първоначалната си мощностъ. Ето защо, нормално, скоростъта получена при изпитанията се отличава отъ практическата, която достига най-много до 0.9 отъ скоростъта получена при първоначалнитѣ пробни плавания на кораба.

Обаче, въ време на война, въ рѣдни случаи, ще се наложи корабитѣ да развиятъ скоростъ равна на тая, получена при изпитанията, както това е било въ морскитѣ сражения при Догеръ-Банкъ и Скагеракъ, въ които английскитѣ и германски кораби сж развили по-голѣми скорости отъ тия упоменати, като официални въ справочнитѣ книжки за свѣтовнитѣ флоти.

За установяване правилната преценка на скоростъта и нейнитѣ преимущества, необходимо е да бждатъ разгледани накратко тактическитѣ елементи на различнитѣ типове кораби.

Линейнитѣ кораби и линейнитѣ кръстосвачи, които съставляватъ ядрото на бойния флотъ и иматъ предназначение да водятъ главния артилерийски бой, трѣбва да притежаватъ добра и сигурна защита, включваща качеството и дебелината на бронята, както на корабнитѣ стени, така и на горната палуба и надстройкитѣ.

Главното срѣдство за борба на

тия кораби е голѣмокалибрена артилерия, помѣстена въ тежкитѣ артилерийски кули.

Тъй като бронировката на артилерията заема значителна частъ отъ тонажа на кораба, за скоростъта остава малка възможностъ да бжде по-голѣма. А скоростъта е съществень настѣпателень елементъ въ морския бой. Тя значително повишава и отбранителната способностъ на кораба. Бързоходнитѣ бойни единици сж по-малко уязвими отъ притежаващитѣ малка скоростъ кораби. При съвременнитѣ условия и постижения на техниката, линейнитѣ кораби и тия предназначени за главния артилерийски бой, не трѣбва да иматъ по-малка скоростъ отъ 28 мили.

Така сжщо и самолетноносачитѣ, за да могатъ да следватъ ескадрата и да облекчаватъ излитането и кацането на самолетитѣ, трѣбва да притежаватъ скоростъ не по-малка отъ 32 мили (60 клм.).

Съвременнитѣ кръстосвачи, поради по-слабата си бронировка, следва да развиватъ всѣкога по-голѣма скоростъ отъ линейнитѣ кораби.

Лекитѣ бойни единици притежаватъ съвършено тънка бронева защита, величината на която е въ зависимостъ отъ тонажа: колкото дебелината на бронята се увеличава, толкова се уголѣмява и тонажътъ на лекия корабъ и достига вмѣстимостъта на кръстосвачитѣ.

Лекитѣ кораби, поради тѣхното назначение се раздѣлятъ главно на две групи: изстрѣбители и флотиловодчии, съ водонизмѣстване отъ 1000—2000 тона, сравнително добре въоръжени и предназначени за дневенъ бой и защита на линейнитѣ ескадри отъ действието на подводницитѣ; и торпедоносци отъ 400—800 тона, предназначени за конвоиране на военни превози и за нощни действия.

Първитѣ развиватъ скоростъ до 40, а последнитѣ такава до 34 мили. Относно подводницитѣ, стремехътъ е да достигнатъ колкото е възможно по-голѣма надводна скоростъ.

Знайно е, че скоростъта е въ права зависимостъ отъ разхода на горивото; колкото скоростъта е по-голѣма, толкова и разходътъ на гориво ще бжде по-голѣмъ, следователно, районътъ на действие ще бжде значително намалень. Освенъ това, за движението си подъ водата, подводникътъ разходва електрическа енер-

гия, която при голѣмитѣ скорости бързо ще се намалява. За набавянето ѝ ще се наложи честото изплаване на подводника надъ водната повърхностъ за зареждане на акумулаторитѣ, което пъкъ е аъ ущърбъ на неговата скритостъ и незабелязани действия. Ето защо, подводницитѣ притежаватъ твърде малка подводна скоростъ, при това, отъ направенитѣ редици опити съ моделитѣ на подводници въ басейнитѣ на изпитателнитѣ станции се установява, че при увеличението скоростъта на подводника въ подводно състояние, измѣня се отрицателната му плавкостъ и въ него, въпрѣки обратното въздействие на хоризонталнитѣ кърмила, се явява стремехътъ да изкочи на водната повърхностъ.

Въ сегашно време се предпочитатъ новопостроениятъ корабъ да бжде еднакво мореходень, добре защитень, бързоходень и пригодень за продължителна служба.

Естеството на морската война е такава, че сражаващитѣ кораби се намиратъ въ бой за сравнително краткотрайни моменти, въ които противницитѣ ще трѣбва да се приближатъ, нанесатъ взаимни удари и бързо да се отдалечатъ. Приближаването и оттеглянето най-безболезнено ще бжде за оня отъ противницитѣ, чийто кораби притежаватъ по-голѣма скоростъ и превъзходство въ тактическия елементъ—бързоходностъ.

Най-главното оржие на лекитѣ бойни сили, срещу противникъ, превъзхождащъ ги въ тонажъ, бронировка и въоръжение, е безспорно—голѣмата скоростъ, изключително на която тѣ ще могатъ да се отдалечатъ отъ полесражението и избѣгнатъ своето поражение.

Накратко казано, преимуществата на голѣмитѣ скорости за военнитѣ кораби сж безспорни, обаче не трѣбва, за сдобиването съ този важенъ тактически елементъ да се жертвуватъ настѣпателнитѣ и отбранителни качества на корабитѣ предназначени за главния бой.

При все това, стремехътъ на всички морски държави за получаване възможната най-голѣма скоростъ за своитѣ бойни единици е очевиденъ, и не ще бжде далечъ денътъ, когато бързоходностъта на лекитѣ сили ще надмине 50 мили (93 клм.), а тая на линейнитѣ кораби не ще бжде по-малка отъ 30 мили (56 клм.).



ВЕНЦ-МОРСКА ИСТОРИЯ

КОРАБЪТЪ „ВОЛФЪ“.

По северните области на Атлантическия океан се издигат и движат грамадни водни планини. Силният вятър на бушуващата буря откъсва от тяхните гребени кипаща пена. Бяла водна пара изпъква въздуха. Около 3 часа сл. обяд вече се смрачава, а въ 4 часа нощта е непрогледна и черна като смола. Само пълнивите гребени на вълните фосфорисцират и блещат, когато връхлитат и се разбиват въ корабните стени на „Волфъ“, който се намира на 70° северна ширина и люлещ се, почти закритъ подъ разбѣснѣлите води на океана, следва своя пътъ за подвизи изъ свѣтовните морета.

Бурята реве между стожеритъ и свирѣ около надстройкитъ. Ледовитиятъ вятъръ замразява всичко по горната палуба. Отъ голѣмия студъ прѣсѣтитъ на стражницитъ вкоченѣсватъ. Една следъ друга вълнитъ прехвърлятъ палубата, по която отъ стичащата се вода се образуватъ чудновати ледени висулки. Дали „Волфъ“ ще издържи бѣсния пристѣпъ на бурята?...

Тѣй продължава два дена и две нощи, до като най-подиръ времето се изяснява. Постепенно вятърътъ затихва и морето се успокоява. Пътуването продължава северно отъ Исландия. Опасността отъ срещането на английски бойни кораби отдавна е преминала, но за „Волфъ“ наставатъ нови моменти за изпитания и нова, много по-голѣма опасностъ застрашава неговото съществуване — ледътъ.

Отначало се срещатъ отдѣлни блокове, които зачестяватъ и се превръщатъ въ многобройни ледени планини. Курсътъ води презъ ледени полета. Все по-бавно и по-трудно корабътъ напредва подъ заплахата да спре съвършено своето движение и се срастне съ обширнитъ бѣли ледени пространства. Ако тая участъ сполети кораба, всичко ще бѣде безвъзвратно загубено...

Но ледътъ омеква и на 10 декември 1916 год., спомагателниятъ кръстосвачъ достигна южна Гренландия при носъ Феруелъ и навлиза въ водитъ на свободния океанъ.

На 30 ноември 1916 г. „Волфъ“ бѣше напустналъ Родината, натоваренъ съ множество заградни мини и провизии за 15 месечно съществуване, започна своето дълго и пълно съ приключения пътешествие. Освенъ добре прикрититъ отъ вѣнъ и замаскирани 150 м.м. орджия и

торпедни тръби, корабътъ бѣ въоръженъ съ малкия водосамолетъ „Волфхенъ“.

Въ продължение на много седмици нищо не се чува за „Волфъ“.

Презъ нощта на 18 януари 1917 г. „Волфъ“ се появява предъ пристанището Капшатъ, въ южния край на Африка. Пристанищнитъ фарове тихо свѣтятъ и въ тяхнитъ проблѣсъци се открива тъмниятъ силуетъ на кораба, който презъ равни промеждутѣци спуска редица заградни мини, препрѣчващи пътя за Европа. Следъ два дена подобна преграда се поставя до носъ Иглени, гдето се кръстосватъ воднитъ пътища отъ изтокъ, западъ и северъ. Водитъ на океана поглъщатъ и покриватъ съ своята непрогледностъ опаснитъ за корабоплаването смъртоносни „яйца“. Предъ Коломбо, а на 19 февруари предъ Бомбай се поставятъ нови минни загради. Въ близостъ на последното пристанище се забелязва голѣмо движение на търговски кораби.

Единъ английски корабъ, минаващъ близо до „Волфъ“ запитва чрезъ електрическата сигнална лампа по Морзе: „What ship? What ship? Сжщиятъ въпросъ задава и сигналната станция при входа на пристанището Бомбай. Обаче не получаватъ отговоръ. Германскиятъ кръстосвачъ хладнокрѣвно продължава своя пътъ. Неговитъ отличителни фенери едва видимо свѣтятъ и бързо изчезватъ въ нощта.

Внезапно задъ кърмата на „Волфъ“ се появява корабъ съ загасени свѣтлинѣ и бързо приближава. Вѣроятно е английски торпедоносецъ.

На кръстосвача се бие тревога. Орджията и торпеднитъ тръби сж готови за действие. Въ крайния моментъ, когато торпедоносецътъ приближава на 400 метра отъ „Волфъ“, неочаквано извива, промѣни посоката на движение и бързо изчезва.

Следъ нѣколко дни, радиостанциитъ оповестяватъ, че пътищата за Бомбай и Коломбо сж застрашени отъ заградни мини и опасни за корабоплаването, а предъ Капшатъ нѣколко кораба сж натъкнали на мини и потънали. Наново се създава несигурността на морскитъ пътища въ Индийския океанъ, подобно на времето, когато тукъ се подвизаваха германскиятъ кръстосвачъ „Емденъ“. Корабоплаването се прекратява и търговията запада. Въ индийскитъ пристанища се организи-

ратъ службитъ за миночистенето и въ продължение на много дни миннитъ загради сж открити и почиствени.

Презъ това време „Волфъ“, изпълнилъ успѣшно първата си задача, се връща за водене корсарска война.

Въ 4 часа заранята стражитъ се смѣнятъ. Въ настѣпващата сутринна дрезгавина наблюдателитъ забелязватъ очертанията на товаренъ корабъ, който се движи предъ и въ еднаква посока съ „Волфъ“. Последниятъ го преследва мълчаливо и съ сипване на зората, вдига германското бойно знаме и му изпраща желѣзненъ поздравъ. На нѣколко десетки метра предъ носа на търговския корабъ, изстреляната граната издига високо воденъ стълбъ и заставя кораба да преустанови своето движение. „Волфъ“ спуска лодка съ отдѣление моряци и офицеръ за претърсване товара и преглеждане книжата на кораба. Установява се, че това е английския търговски корабъ „Turretella“, натоваренъ съ вжглища, течно гориво и консерви, на пътъ отъ Коломбо за Англия.

Командирътъ на „Волфъ“, капитанъ-лейтенантъ Нергеръ, решава да използва кораба за спомагателенъ кръстосвачъ. И докато на „Turretella“ се прехвърлятъ бойни припаси, 1 орджие, 25 заградни мини и други необходими снаряжения, водосамолета „Волфхенъ“ за първи пътъ излита и се издига на височина 2000 метра, отъ гдето наблюдава и осигурява работата отъ изненади и внезапно появяване на неприятелски кораби. Часть отъ обслугата на кораба се прехвърля на „Волфъ“, въ приготвенитъ отъ по-рано пленнически помѣщения.

Презъ нощта, новиятъ нѣмски спомагателенъ кръстосвачъ, получилъ името „Илтисъ“, подъ командата на лейтенантъ Брандъ, се отправя къмъ залива Адентъ, за да постави минна заграда предъ входа на Червеното море.

Следната жертва на „Волфъ“ е английски товаренъ корабъ, превозващъ каменни вжглища, съ които се попълватъ твърде намаленитъ запаси отъ гориво. Корабътъ бива потопенъ.

Следъ нѣколко дена, при едно разузнавателно летение, „Волфхенъ“ открива кораба „Wordsworth“, който

сжщо намира своята гробница въ дълбоките води на океана.

Английският вѣтроходъ „Дее“ сжщо сподѣля съдбата на своите предшественици.

Корабоплаването въ Индийския океанъ е преустановено. По необятната водна ширъ на океана не се забелязватъ вече кораби. Дълго време „Волфъ“ кръстосва напусто. Вжглищата сж на привършване. Въ надеждата да срещне кораби въ други области на океана, нѣмският кръстосвачъ се насочва къмъ Нова Зеландия.

За „Волфъ“ настѣпватъ тежки времена. Въ продължение на много седмици той се движи съ най-малка скоростъ между Аукландскитѣ острови и Нова Зеландия, обаче не намира нищо. Антиподскитѣ и островитѣ Боунти сж сжщо пусли и не даватъ нищо за набавяне изчерпанитѣ запаси вжглища и храна. Сви-репи бури врѣхлитатъ върху самотника, скитащъ въ безбръжния океанъ, но съ своята устойчивостъ и твърдостъ „Волфъ“ смѣло се бори съ водната стихия.

Корабътъ се насочва на северъ. „Волфхенъ“ често излита, оглежда околността, обаче не открива никаква следа отъ корабъ. При това нерадостно положение се установява, че останалитѣ малко вжглища въ преднитѣ вжглищни ями горятъ. Машината не издържа вече. Отъ 30 ноември 1916 до края на месецъ май 1917 г. тя непрестанно е въ движение. Дали за кръстотвача настѣпва краятъ?

Не, смѣлитѣ и издръжливи моряци на „Волфъ“ не считатъ борбата за завършена. На първо време, обаче, кръстосвачътъ се нуждае отъ почивка, привеждане въ редъ разнитѣ съоръжения и почистване на машинитѣ. При Недѣлнитѣ острови,

намиращи се въ срѣдата на групитѣ острови Кермадекъ, „Волфъ“ спуска котва и престоява тамъ четири седмици. И тогава внезапно идва щастието. Наблизо минава корабъ, „Волфъ“ е безпомощенъ — не може да се движи. „Волфхенъ“ бързо излита и извършва единъ наистина бележитъ подвигъ. Виещъ се като злокобна птица надъ изнедадения корабъ, съ спущането на бомби той го принуждава да промѣни посоката на своето движение и отплува къмъ „Волфъ“. Това е търговскиятъ корабъ „Walrina“, носящъ великолепенъ товаръ отъ вжглища, живи овни, брашно, плодове и зеленчукъ.

На 16 юни отъ единъ английски четиристотчеренъ вѣтроходъ се доставятъ вжглища, бензинъ и особено деликатесъ — хубави и вкусни шумки. „Волфъ“ наново започва да диша.

На 25 юни 1917 год. се поставя минна заграда при северния край на Нова Зеландия, до носъ Мария ванъ Дименъ. Нѣколко дена по-късно подобна заграда има въ протока Кукъ, а на 3 юли редица мини се поставятъ въ водитѣ край източния бръгъ на Австралия, при малкия островъ Габо, въ срѣдата на корабоплавателния пътъ Мелбърнъ — Сидней.

„Волфъ“ обхожда Южното море. На 12 юли е срещнатъ и задържанъ американскиятъ вѣтроходъ „Белуга“, отъ който, преди да бжде потопенъ се пренасятъ 3000 литри бензинъ за „Волфхенъ“.

Последниятъ товаръ отъ заградни мини трѣбва да се постави предъ Сингапуръ. Презъ нощта на 3 септември 1917 год., плувайки съ загасени огньове, „Волфъ“ прекосява протока Каримата и се насочва на северозападъ. Внезапно въ посока

310° се забелязва английски кръстосвачъ. Тревога! Прислугата при орждията! Торпеднитѣ трѣбни готови! Обаче, поради щастлива случайностъ, корабитѣ се разминаватъ.

Въ следната нощъ всички пжтища, водящи за Сингапуръ сж преградени съ последнитѣ 100 загради и мини. Задачата е изпълнена блестящо. „Волфъ“ поема пътя за Родината.

Въ Индийския океанъ се завързва ожесточенъ бой съ японския пощенски корабъ „Хитами Мару“. Побеждава „Волфъ“. Известно време японскиятъ корабъ се използва за спомогателенъ, но поради липса на вжглища се потапя, като орждието му се взема плячка.

На 10 ноември 1917 год. на хоризонта се появява испанскиятъ корабъ „Игоцъ Менди“, съ 5000 тона доброкачествени вжглища за Англия. „Волфъ“ ги взема. По-вече нужда отъ гориво нѣма.

Последната жертва е единъ американски корабъ съ 270 автомобиля.

Въ ранната утринъ на 17 февруари 1918 год., единъ корабъ съ голѣмо военно знаме е застаналъ предъ германското минно заграждане при Малкия Белтъ. Намирашитѣ се въ предна стража кораби забелязватъ съ радостъ, че това е тѣхниятъ „Волфъ“, който следъ 444 дневно кръстосване по свѣтовнитѣ морета и океани, изпълнилъ успѣшно и достойно възложената му задача, въпрѣки развѣлнуваното море, благополучно преминалъ английската блокада и достигналъ роднитѣ води, очаква да бжде въведенъ презъ минното заграждане.

„Волфъ“ потопилъ 14, а на поставенитѣ отъ кръстосвача минни загради загинали 16 кораба.

Отъ нѣмски поручикъ С. Недевъ-

Германскиятъ флотъ въ близкото минало.

При избухването на Свѣтовната война въ 1914 г. германскиятъ флотъ ималъ следния съставъ: 45 линейни и бръгови бронирани кораба, 19 бронирани кръстосвача, 37 леки кръстосвача, 11 канонерки, 212 торпедоносца, 28 подводника и 44 специални и спомогателни кораба; всичко 396 единици съ общо водоизмѣстване 1,059,985 тона; 3199 орждия разенъ калибъръ, 1191 торпедни трѣби и 77,494 души офицери, подофицери и моряци.

Презъ време на войната били построени: 4 линейни кораба, 3 линейни кръстосвача, 12 леки кръстосвача, 199 торпедоносца, 367 подводника, 152 миночистача, 141 моторни лодки и 3 специални кораба; всичко 881 единици съ общо водоизмѣстване 653,310 тона; 2,101 орждия; 2,249 торпедни трѣби и 46,650 д. обслуга.

Общо презъ време на войната сж

действували 1,277 бойни кораба съ водоизмѣстване 1,711,268 тона, 5,300 орждия, 3,440 торпедни трѣби и 123,804 души моряци.

Наредени тия многобройни кораби единъ задъ другъ въ върволична колона, образуватъ една линия съ дължина 80 километра.

Съгласно условията на примирението, германскиятъ флотъ билъ унищоженъ, като една частъ била интернирана въ Скапа Флоу, гдето въ последствие на 21 юни 1919 год. била потопена отъ собственитѣ си обслуги; друга частъ: 8 линейни кораба, 13 кръстосвача, 104 торпедоносца, 171 подводника и 24 миночистача била разпредѣлена между Франция, Италия, Полша, Югославия, Персия, Португалия и Белгия и до сега сж въ строя, а останалитѣ ограниченъ съставъ отъ стари, изгубили своята боеспособностъ ко-

раби били оставени на Германия и съставлявали ядрото на нѣмскитѣ морски сили.

Съгласно Версайлския миренъ договоръ, намирашитѣ се въ постройка въ края на войната нѣмски кораби трѣбвало да бждатъ разоржени и унищожени. Разрушени били: 2 линейни кораба, 7 линейни кръстосвача, 9 кръстосвача, 10 флетиловодача, 103 торпедоносца, 414 подводника, 76 миночистача и множество моторни лодки.

Общо презъ време на войната сж загинали 395 бойни и 180 спомогателни кораби, съ които намѣрили смъртта си 34,741 души германски офицери, подофицери и моряци. За увѣковѣчаване тѣхната паметъ и достойно изпълненъ дългъ къмъ Родината, въ Лабьо при Килъ е построенъ величественъ паметникъ.

Съобщава: Куюджуклиевъ.

„ВАРНА“

През месец юни, родните води и брѣгове ще приветствуватъ появата на най-новата придобивка на Българското търговско параходно дружество — новопостроения корабъ „Варна“.

Схващайки напълно необходимостта отъ осъществяване изискванията на нашитѣ износители и земледѣлски стопанства за наличието на хладилень корабъ, обслужващъ съобщението и превоза на стоки до Египетъ и Близкия изтокъ, управата на Параходното дружество, въ срѣдата на 1936 година поръча въ Германия постройката на новъ корабъ.

Последниятъ бѣ положенъ въ строежъ при корабостроителницата

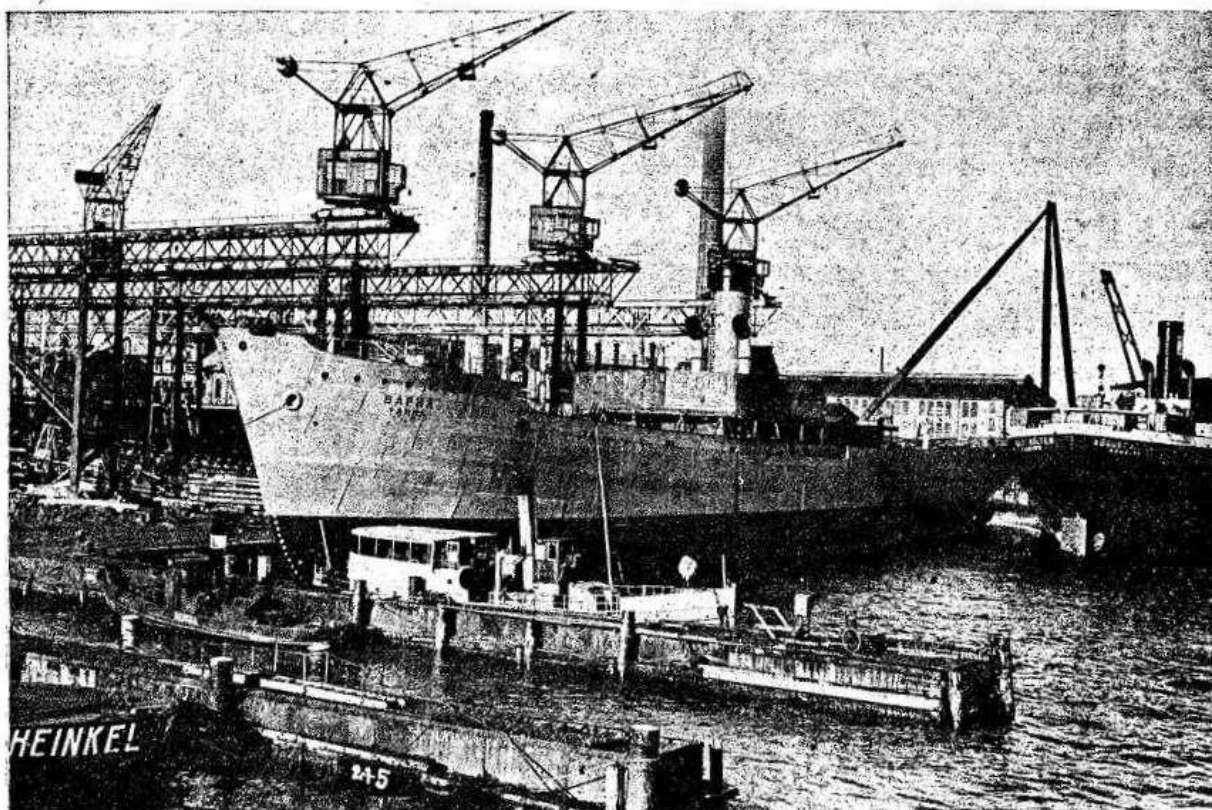
„Варна“ разполага съ най-модерни хладилни съоръжения, позволяващи подържането на ниска температура до минусъ 14°, въ специалнитѣ хладилни отдѣления.

Ясно е, какво голѣмо значение има за народното ни стопанство възможността отъ превозването на лесно развалящитѣ се земледѣлски и скотовѣдни продукти въ замразенъ видъ до египетскитѣ пазари.

Освенъ съ своята новостъ, бързоходностъ и пълна пригодностъ за лесенъ и сигуренъ превозъ, корабътъ „Варна“ изпква съ своята економичностъ и преимущества, превишаващи далечъ качествата на останалитѣ кораби отъ плавателния

Съ това действително, покупателната стойностъ на кораба е била сравнително малка и позволявала реализирането на известна економия на и безъ това оскъдниѣ сръдства на дружеството.

Обаче, не трѣбва да се забравя, че постигнатата економия въ паричнитѣ сръдства е само привидна, защото обичайно е, да се продаватъ тия кораби, които притежаватъ известна нередовностъ: иматъ дълго прослужено време, поради това и износени корпуси и механизми; намалена скоростъ; не сж достатъчно економични; не притежаватъ вече необходимитѣ съоръжения съобразно съ модернитѣ изисквания на търговията



Окончателното доустройство на кораба „Варна“, следъ спусането му на вода.

„Нептунъ“ въ Рощокъ—Германия.

На 1 мартъ н. г., въ присѣствие на официалнитѣ власти и множество народъ, корабътъ, при подобающа тържественностъ бѣ кръстенъ отъ Началника на Морска и Дунавска Полиц. служба, капитанъ Г. р. Сава Ивановъ съ името „Варна“ и се спусна на вода.

„Варна“ притежава следнитѣ данни: Водоизмѣстване 3050 тона; дължина 91'5, ширина 13'36, газене 5'5 метра и мощностъ на машинитѣ 1650 конски сили, позволяващи да развива скоростъ отъ 12'5 мили.

Корабътъ е товаренъ, притежава 10 първокласни мѣста за пътници и всички модерни усъвършенствувания на съвременната корабостроителна техника.

сѣставъ на параходното дружество.

Корабътъ „Варна“ подчертава очевидно истинността на народната поговорка, че „сжпото е всѣкога по-трайно и по-ефтино“. Така напр. превозениятъ отъ „Варна“ товаръ, въ сравнение съ разхода на гориво ще струва на дружеството 4 пѣти по-малко, отколкото сжщиятъ товаръ, пренесенъ съ парахода „Царь Фердинандъ“.

Всѣкога, водими отъ финансови съображения, ржководнитѣ фактори на Параходното дружество, при увеличение сѣстава на родния търговски флотъ, сж имали предвидъ покупката на сравнително стари, имащи известна служба кораби, които естествено, сж загубили до известна степенъ отъ първоначалнитѣ сикачества.

и пжтническитѣ съобщения и пр.

Безспорно, че пригодността, качествата и доходността на всѣки новопостроенъ корабъ далечъ превишаватъ тия на остарѣлитѣ вече търговски кораби.

Съ постройката на „Варна“, включващъ всички изисквания на съвременното корабоплаване, се установява, че управата на дружеството е поставила на строга преценка горнитѣ съображения и възможности, като за въ бждеще, при увеличение корабния сѣставъ, всѣкога ще прибѣгва до постройката изключително на нови кораби.

Пристигането на „Варна“ ще бжде истинска радостъ на българското морячество и небивалъ триумфъ за родното корабоплаване. Куюджукл.



МОРСКИ ВЕСТИ

ИЗПОЛЗВАНЕ ТЪРГОВСКИТЕ КОРАБИ ЗА ВОЕННИ ЦЕЛИ.

Свѣтовната война показва напълно широката възможност относно използване търговските кораби за военни цели. Легендарните подвизи на нѣмските спомагателни кръстосвачи „Мьове“, „Волф“ и др. потвърждават красноречиво тая възможност.

Като се изключат онѣзи търговски кораби, които още при залагането имъ въ строежъ получаватъ необходимите съоръжения и сж предназначени въ време на война да изпълняватъ строго опредѣлените имъ задачи, като превозни кораби на войски и бойни материали, минни заградители, спомагателни кръстосвачи и пр., всички останали търговски кораби се подаватъ отъ своя страна на по-голяма или по-малка импровизация.

Всѣки търговски корабъ може да бжде едѣкога единъ превозенъ корабъ на хора или тяжести. Дори и най-старите и почти негодни кораби могатъ да бждатъ използвани въ време на война като кораби—примки, преградници (кораби за задръстване входоветъ на пристанищата, устията на рѣкитѣ) и др.

Особенно пригодни за военни цели сж рибарските кораби съ малкъ тонажъ, които сж напълно готови, още въ първия денъ на войната да бждатъ отлично използвани като миночистачи, стражни кораби такива за наблюдение близо до брега и въ открито море.

При съвременното развитие на минното дѣло и използване заградната мина, като активно срдство за борба и най-големите морски държави въ една бждеща война ще бждатъ принудени да прибѣгватъ до помощта на частните търговски кораби. Така напр. презъ 1914 год., до месецъ септември Англия организира една внушителна миночистачна дивизия отъ 300 рибарски кораба.

Наистина, тая организация е струвала твърде голѣми усилия и трудъ на командния съставъ, главо по отношение създаването и запазването дисциплината, защото тѣзи кораби се обслужвали отъ опитни обслуги, храбри и превъзходни като моряци, обаче въ по-голямата си частъ сбиранина отъ пристанищните градове.

За безупрѣчната и преданна служба на тия моряци свидетелствува ясно истинската случка съ единъ

старъ английски рибаръ, който като чулъ, че „рогата“ на нѣмските заградни мини били най-опасната работа въ тѣхъ, не се подвоумилъ ни то за моментъ, взелъ лодъчната кука и съ единъ ударъ очистилъ стърчащия опасенъ рогъ на заловената нѣмска мина и... изчезналъ въ мигъ заедно съ нея...

Военизираните английски рибарски кораби презъ времетраенето на Свѣтовната война, влизащи въ състава на отдѣлни риболовни флотилии, непрестанно се намирали на предна линия въ открито море, и подъ благовидния предлогъ че пребиваватъ въ морето за риболовъ сж изпълнявали отлично задачата на предни наблюдателни постове, като своевременно сж осведомявали морското командване за забелязаните германски ескадрени съединения и отдѣлни бойни кораби, намиращи се въ походъ въ Северното море.

Интересно е да се отбележи, че и въ днешно време, въ разгара на Итало-абисинската война, Англия военизира значителна частъ отъ тѣзи рибарски кораби.

Като се има предвидъ, че при една бждеща война търговските и др. кораби ще бждатъ широко използвани при действията на море, установява се, защо голѣмитѣ и малки морски държави усилено строятъ и създаватъ многобройни рибарски флотилии и търговски кораби, снабдени съ необходимите съоръжения и устройства, осигуряващи използването имъ за различни цели и предназначения.

К. Зашевъ.

— Презъ февруари н. г. новиятъ холандски подводникъ „О 16“ предприелъ околосвѣтско плаване, прекосявайки Атлантическия океанъ.

Заедно съ подводника пътувалъ и професоръ Meiness, океанографъ отъ първа величина и специалистъ по подводните изследвания.

Извършвайки своите изследвания между другото, професорътъ установилъ, че въ продължение на 13 год. е изминалъ 100,000 мили.

Тоя рекордъ на подводно плаване билъ отпразднуванъ не само въ подводника, но и въ цѣла Холандия, кждето пресата по тоя поводъ е отворила широко своите колони.

Сжщиятъ професоръ при околосвѣтското пътуване на холандския подводникъ „К 18“ презъ 1934—1935 год. въ продължение на 18 месеца е пропътувалъ 23,000 мили.

ОТНОСНО ВАЛЕЖИТЕ.

Безспорно, че за плодородието на различните земледѣлски и др. посѣви сж необходими периодичните и навременни атмосферни валежи, следствие благотворното влияние, на които зависи размѣрътъ на ежегодния добивъ.

Тия валежи, обаче не сж еднакво и равномерно разпредѣлени по цѣлото земно кълбо. Сжществуватъ области, въ които твърде рѣдко пада дъждъ и кждето земледѣлието не би било възможно ако не бѣше се прибѣгвало къмъ изкуственото напояване.

Споредъ изчисленията и добитите данни на съответния отдѣлъ въ американското министерство на въздухоплаването, количеството на дъжда, който ежедневно пада на различни мѣста по земното кълбо може да запълни басейнъ съ повърхностъ 1,000 кв. километра и дълбочина 3 метра.

Всѣки денъ се наброяватъ до 44,000 отдѣлни валежи съ 360,000 свѣтковици въ секунда.

Тѣзи валежи не сж еднакво и равномерно разпредѣлени. Така напр. въ Сахарската и Арабийска пустини, годишно пада само 4 пжти дъждъ. Има мѣста, кждето валежитѣ сж извънредно обилни, а сжществуватъ и области, въ които твърде рѣдко, дори на нѣколко години веднажъ пада дъждъ.

На островъ Ява се наброяватъ годишно до 220 дъждовни дни. На единъ планински връхъ на Хавайските острови, отъ 21 май 1922 до 30 май 1923 г. сж измѣрени на кв. см. 14,242 мм. дъждъ.

Най-дъждовното мѣсто въ свѣта е Черануджи, Индокитай, въ областта на рѣката Иравади, гдето атмосферните осадъци надминаватъ 20,000 мм.

Въ България най-много валежи, до 1920 мм. падатъ въ западния балканъ при Петроханския проходъ, близо до Берковица.

Въ Европа най-големите дъждове падатъ по норвежките брегове.

Естествено, че кждето валежитѣ сж недостатъчни се прибѣгва до изкуственото напояване.

Такова напояване, чрезъ което сж постигнати блѣстящи резултати сжествува въ Северна Америка, кждето Аризонската, пустиня отъ своите просторни пѣсѣци, лишени отъ всѣкаква растителностъ следъ напояването се преобърнала на цвѣтуща градина. Съобщава: Ст. Славчевъ.

СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЕ ФЛОТИ.

АНГЛИЯ.

— Личният състав на английския флот, от 101,000 човъка ще бъде увеличен на 112,000 души офицери, подофицери и моряци.

— Спуснат е на вода новопостроеният самолетоносач „Ark Royal“, прилежаващ водоизместване 22,000 тона, дължина 208 и ширина 28.8 метра. Корабът бѣ положенъ въ строежъ презъ септември 1935 год.

— Бюджетът на флота възлиза на 105,065,000 лири стерлинги (43 милиарда лева), отъ които 9.1 милиона лири (3 милиарда 722 милиона) сж предназначени за усъвършенствуване, преустройство и модернизиране на старитѣ линейни кораби, а сжщо за набавяне и попълване складовѣтъ сѣ различни бойни и др. материали. Половинѣ милионѣ лири (205 милиона лв.) сж предвидени за увеличение на водосамолетитѣ.

Предвидено е да бждатъ положени въ строежъ следнитѣ видове кораби:

3 линейни кораба по . . .	35,000 тона
2 самолетоносача по . . .	23,000 "
5 кръстосвача по . . .	8,000 "
2 кръстосвача по . . .	5,300 "
16 изстрѣбителя по . . .	1,650 "
7 подводника по . . .	1,100 "

Всичко 35 бойни кораба сѣ общо водоизмѣстване 198,400 тона.

Освенъ тѣхъ ще бждатъ заложенни въ постройка и следнитѣ кораби:

3 придружаващи ескадритѣ кораби, 4 миночистача, 19 стражни кораба, 2 рѣчни канонерки, 1 корабъ — майка за изстрѣбители, 1 корабъ — майка за подводници, 1 измѣрвателенъ корабъ, 2 специални кораба, 10 торпедни лодки и 2 влѣкача, общо 45 кораба.

По-голямата частъ отъ намиращитѣ се въ постройка кораби ще бждатъ окончателно завършени презъ 1938 год. Двата 35,000 тонни линейни кораби „Кралъ Георгъ V“ и „Уейлския принцъ“ ще бждатъ готови едва въ началото на 1940 год.

СИАМЪ.

— Неотдавна въ Триестъ сж пребивавали около 700 души подофицери и моряци и 72 офицери отъ Сиамския флотъ, въ свръзка сѣ приемането и отвеждането въ своето Отечество построенитѣ въ корабостроителницитѣ на Монфалконе, 7 торпедоносца и 2 минни заградителя.

Пробнитѣ плаваня сж били напълно сполучливи. Резултатитѣ сж надминали очакванията, като корабитѣ развили сѣ 1.5 миля по-голяма скоростъ отъ предвиденото по договора.

Корабитѣ благополучно били отведени въ Сиамъ и започнали своята служба.

ГЕРМАНИЯ.

Новопостроеният изстрѣбителъ „Z 3“, който на 8 априлъ н. г. получилъ името „Максъ Шулицъ“ е влѣзалъ вече въ строя и започналъ своята служба.

Останалитѣ изстрѣбители сжиятъ типъ до „Z 16“ сж кръстени на загиналитѣ презъ време на Свѣтовната война командири на торпедоносци, уаѣковѣчаващи по тоя начинъ тѣхнитѣ имена.

— Германският флотъ по настоящемъ, разполага сѣ 12 рибарски кораба, които сѣставляватъ флотилия предни отражни кораби.

Въ мирно време, снабдени сѣ всички съоружения и нововъведения, рибарскитѣ кораби сж напълно пригодени за ловидбата на риба, необходима за прехраната на чиноветѣ отъ нѣмския флотъ, а въ време на война ще бждатъ използвани за носене на стражната и разузнавателно-наблюдателна служба край германскитѣ брѣгове.

— Презъ време на пребиваването на учебния кръстосвачъ „Емденъ“ въ Бомбай, отъ 4 до 12 мартъ н. г., въ пристанището произлѣзло произшествие, при което сж били изпитани спасителнитѣ способности на нѣмскитѣ моряци:

Една отъ мѣстнитѣ моторни лодки сѣ много пжтници се преобърнала. Отъ кръстосвача веднага били спуснати лодки и даващитѣ били спасени. За тая навременна помощ и дейностъ по спасяването, на „Емденъ“ билъ поднесенъ специаленъ медалъ.

РУСИЯ.

Бюджетъ: За 1937 год. общиятъ бюджетъ на Русия възлиза 98.1 милиарда рубли (6278 милиарда лева), отъ който, за отбраната на страната сж предвидени 20.1 милиарди рубли (1280 милиарда лева).

Бюджетът на флота е 8 милиарда рубли (512 милиарда лева).

За постройката на вътрешнитѣ водни и севернитѣ морски пжтища въ бюджета на държавата сж предвидени: за северния морски пжтъ 580 милиона (37 милиарда лева) за вдѣлбаването и подържането плавателността на р. Волга 200 милиона (13 милиарда лева) за постройката на Московския каналъ — 243 милиона (15.5 милиарда лева).

— Морскитѣ сили въ Северното море иматъ следния съставъ: 3 изстрѣбителя, 10 голѣми подводника, 24 стражни кораба и 25 спомагателни и ледоразрушителни кораба.

Базата на северната флотилия се намира въ гр. Александровскъ, преименуванъ отъ руситѣ Полярное.

ФРАНЦИЯ.

— Бързиятъ презокеански корабъ „Нормандия“, при пжтуването си отъ Ню-Йоркъ за Франция, отъ 17 до 21 мартъ, на разстояние 2978 мили е развилъ срѣдна скоростъ 30.99 мили (57.4 клм.), поради което, наново се счита за най-бързоходния пжтнически корабъ, носител на синята лента, която до сега се притежаваше отъ английския презокеански гигантъ „Кралица Мери“, отбелязващъ при своитѣ пжтувания най-голѣма срѣдна скоростъ отъ 30.63 мили.

Тая голѣма бързоходностъ на „Нормандия“ се дължи въроятно на новитѣ винтове сѣ четири перки.

— Спуснатъ е на вода торпедоносецътъ „Baliste“, притежаващъ следнитѣ данни: водоизмѣстване 608 тона; въоръжение: 4 торпедни тржби и 2 — 100 мм. орждия; скоростъ — 34 мили.

— Личниятъ съставъ на флота: подофицери и моряци, отъ 61,113 ще бжде увеличенъ на 70,817 души; офицеритѣ отъ 2,112 ще бждатъ увеличени на 2,340 а механицитѣ отъ 418 на 516 човѣка.

— Съгласно даннитѣ на Ллойдъ-регистъръ, общиятъ тонажъ на бракуванитѣ и продадени като старо желѣзо търговски кораби презъ последнитѣ шестъ години е следниятъ:

Презъ 1931:	920,000 бр. р. т.
„ 1932:	1,212,000 „ „ „
„ 1933:	1,839,000 „ „ „
„ 1934:	1,534,000 „ „ „
„ 1935:	1,194,000 „ „ „
„ 1936:	933,000 „ „ „

Тия данни установяватъ, че отъ 1934 год. тонажътъ на бракуванитѣ кораби започва да намалява, което се дължи на общото свѣтовно въоръжение и усилената постройка на бойни кораби, следствие на което се забелязва общо въздържане въ подмѣната на остарѣлитѣ търговски кораби сѣ нови.

Поради ограничение прекратяването дейността на търговскитѣ кораби, чиито корпусъ и механизми сж износени, цената на бракуванитѣ кораби е значително повишена и достигнала до 20,000 лева на бр. р. т.

— Японското правителство, е предвидило ежегодна субсидия на парходнитѣ дружества отъ 33,000,000 лева, сѣ която, въ продължение на петъ години, японскиятъ търговски флотъ ще бжде увеличенъ отъ 4.2 на 6 милиона бр. р. тона.

Въ началото на настоящата година въ корабостроителницитѣ се намирали въ постройка и били поржчани 142 търговски кораба сѣ общо водоизмѣстване 837,000 бр. р. тона.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА

Елисавета Бѣлчева — Багряна.

МОРЯШКА ПЪСЕНЬ.

Звъна тежко сетната верига,
сетниятъ приветствия кѣнтятъ.
Надъ морето слънцето се вдига
и огръва новия ни пътъ.

Ние тръгваме въ часа уреченъ
като сънъ се губи родний брегъ.
Може би не ще се върнемъ вече,
може би не ще го видимъ пакъ.

Но обляхне ли ни морскиятъ вѣтръ,
пламва огънь въ смѣлия ни взоръ:
мъркатъ се като надежда свята
свѣтлинитъ въ бѣлия Босфоръ...

Мъркатъ се далечнитъ морета,
бурята преамливо зове.
Върни на моряшката несрета,
ний сме гордитъ и синове.

Съ родното си зние ще преминемъ
като блъкъ надъ всичкитъ води.
Въ името на нашата Родина,
Богъ живота ни ще пощади.

Ще се върнемъ въ утринна пълнива,
нашето „ура“ ще проечи.
Ще цѣлуемъ, двойно по щастливи,
майкитъ си въ тъжнитъ очи.

ЕДИНЪ ОБИЧАЙ ВЪ АНГЛИЙСКИЯ „ХОМЪ-ФЛИТЪ“.

Въ английския Home fleet (домашенъ флотъ) съществува обичая отъ време на време, покрай бойнитъ упражненія да се извършватъ и така нареченитъ „изпитания за интелигентностъ“ на корабитъ. Тия изпитания се състоятъ обикновено въ следното: На всѣки командиръ се раздаватъ по 20 затворени пликове, номерирани подъ редъ, № 1, № 2... до № 20. Въ всѣки пликъ има написана по една задача за разрешение. Когато изпитанията започнатъ, отъ адмиралския корабъ се сигналива номера на плика, който трѣба да се отвори.

Но тукъ именно при отварянето на плика и изпълнението на задачата произлизатъ често пѣти твър-

де весели курьози. Така наприимѣръ веднажъ адмиралтъ заповѣдалъ, всѣки корабъ да му изпрати по едно сварено яйце. Всички командири разбрали и изпълнили правилно заповѣдта, съ изключение на единъ, който въ своята разсѣяностъ отворилъ пликъ, кждето задачата гласяла: Обслужата да изпѣе на колене молитвата „Отче нашъ“. Преди това, докато всички други командири сж бързали кой по-напредъ да поднесе на адмирала исканото отъ него яйце, въпросниятъ командиръ строилъ на горната палуба обслужата и запялъ „Отче нашъ“.

При другъ случай задачата повелявала да се извършатъ упражненія по спущане на котва.

За да спечели първенството, единъ отъ командиритъ прибѣгналъ до следната хитростъ: Предварително се сдобилъ съ дървена котва, която естествено се вдигала и спущала много по-бърже отъ желѣзната, чиято тежестъ както е известно, възлиза на 2—3 тона. За да може обаче котвата да потъва, къмъ нея следвало да се прикрепятъ кжсъ желѣзо.

Когато адмиралтъ сигналувалъ изпълнение на задачата по спущане на котва, въпросниятъ командиръ спусналъ прѣвъ своята котва, но въ залисията пропусналъ да закрепятъ желѣзната тежестъ, и котвата останала да плава надъ водата, всрѣдъ общия смѣхъ и очудване на всички.

ПРИЧИНАТА ЗА ОТКЛОНЕНИЕ НА КОМПАСНАТА СТРЕЛКА.

Както е известно, магнитната стрелка на всѣки компасъ сочи направлението северъ-югъ. Въ близостъ на желѣзни предмети обаче, компасната стрелка се отклонява отъ своето естествено положение и заема ново направление, наречено въ мореплаването изкуство, компасно отклонение или девиация.

Такова отклонение ясно се забелязва всѣкога, когато корабътъ плава близо до брегъ, богатъ съ масови залежи на желѣзни руди. Въ такъвъ случай компасната стрелка се отклонява винаги по посока на мѣстото, кждето е желѣзото.

Веднѣжъ група ученици отъ едно морско училище била изведена отъ своя началникъ въ открито море за практичесни занятия съ компаса.

Всрѣдъ групата, която брояла 20

души, изпѣквалъ съ своя гигантски ръстъ морския кадетъ Реги Арнолдъ, който между другото се радвалъ и на „желѣзно здраве“.

Групата била настанена въ специална учебна моторна лодка и отплавала къмъ откритото море.

Случило се така, че мѣстото което гиганта Арнолдъ заелъ, било непосредствено до лодчния компасъ.

Презъ време на занятията всички забелязали, че стрелката на лодчния компасъ проявила известна девиация по посока на Реги Арнолдъ. Това отклонение проличавало много ясно въ сравнението, което било направено съ намиращия се въ лодката помощенъ компасъ. Отъ тая нередовностъ, предъ капитана—учителъ изпѣкнала за разрешение задачата: коя е вѣроятната причина

за необичновеното компасно отклонение? Той размишлявалъ надълго, оглеждалъ околноститъ, наблюдавалъ въ недоумение непослушната стрелка на компаса, до като най-после избухналъ гласно:

— „Чудна работа! Но отъ гдѣ по дяволитъ идва тая девиация?“

За мигъ всрѣдъ всички наставъ дълбоко мълчание, което неочаквано било нарушено отъ мощния гласъ на ученика Реги.

— „Може би причината за отклонението е моето желѣзно здраве, господинъ капитанъ!...“

— „Не знамъ, отвърналъ капитанътъ, дали е твоео желѣзно здраве, но по за вѣрване е — да е твоята тенекиена глава!“

Д. Марновъ.

Българско Търгов. Параходно Д-во

ВАРНА.

Дружеството поддържа редовни съобщения отъ черноморскитѣ пристанища и Дунава до севернитѣ европейски страни: Франция, Англия, Белгия, Дания, Холандия и пр.

Освенъ тая континентална линия, която се поддържа отъ три първокласни линейни парахода типъ „РОДИНА“, дружеството поддържа и редовна линия между черноморскитѣ пристанища и всички страни на Близкия Изтокъ, като параходитѣ му посещаватъ редовно Цариградъ, о-въ Родосъ, Хайфа, Александрия и Портъ Сайдъ и факултативно — Бейрутъ, Яфа, Пирея и пр.

Тия последни пътувания даватъ възможностъ въ единъ срокъ не по-дълъгъ отъ 18—20 дни и съ разходи, които не надминаватъ ония, необходими за преживяване въ страната за същото време, да се видятъ останкитѣ и паметникитѣ на всички древни култури: ЕГИПЕТСКА, АСИРО-ВАВИЛОНСКА, СТАРО-ГРЪЦКА, ВИЗАНТИЙСКА, АРАБСКА и пр., много отъ които паметници, по своята величественостъ и художество сж още ненадминати. Никое друго пътуване не може да даде толкова разнообразие на неизгладими впечатления отъ природата и творенията на човѣшкия гений въ неговитѣ най-всестранни прояви отъ началото на човѣшката история до днесъ.

Дружеството поддържа редовни съобщения—два пъти въ седмицата, и между всички черноморски български пристанища съ луксозния параходъ „Евдокия“.

Освенъ горнитѣ редовни линии, дружеството, презъ лѣтнитѣ месеци, прави извънредни пътувания отъ ВАРНА до ЦАРИГРАДЪ съ параходъ „Царъ Фердинандъ“ съ престояване въ Цариградъ 3 дни. Пътуването между дветѣ пристанища трае само 12 часа — една нощъ.

Презъ настѣпващия сезонъ, тия пътувания ще ставатъ по следното разписание и условия:

ТЪРГОВАНЕ ОТЪ ВАРНА:

ЮНИЙ	ЮЛИЙ	АВГУСТЪ	СЕПТЕМВРИЙ
23 и 30;	7, 12, 17, 21 и 26;	2, 7, 11, 16 21, 25 и 30;	4, 11, и 15.

ЦЕНИ НА БИЛЕТИТЪ ЗА ЕДНО МЪСТО:

Горна палуба I	класа въ 2 мѣстна кабина	1900 лева.
Главна „ I	„ въ 2, 3 и 4 мѣстна кабина	1500 „
„ „ II	„ въ 2 мѣстна кабина	1450 „
„ „ II	„ въ 3 и 4 мѣстна кабина	1150 „
„ „ II	„ въ 6 мѣстна кабина	1080 „
Долна палуба III	„	700 „

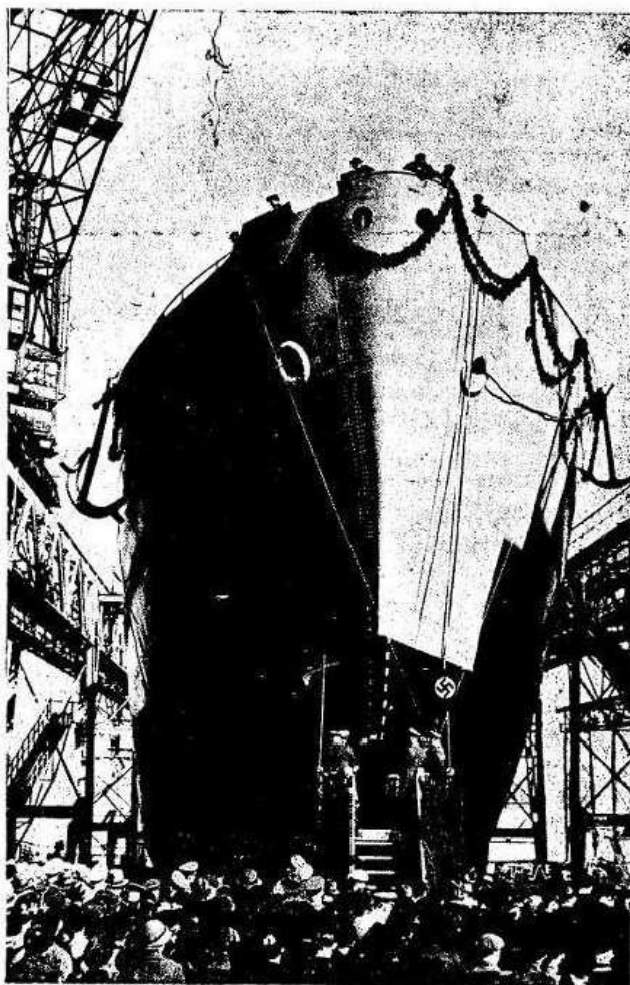
ХРАНА — пълень дневенъ абонаментъ (закуска 20 лв., обѣдъ и вечеря по 52 лв.) всичко 126 лева дневно, или за цѣлото пътуване 452 лв. Нощуването презъ цѣлия престой въ Цариградъ става на парахода.

За всички изброени линии се приематъ както пътници, така и стоки.

Дружеството си е спечелило хубавото име на добъръ пазителъ на повѣренитѣ му интереси.

За всички необходими сведения, упътвания и др., заинтересованитѣ се умоляватъ да се отнесатъ до Дирекцията на дружеството въ Варна и до агентитѣ на същото.

Да нѣмашъ кора-
би, съ които да
използвашъ вод-
нитѣ пѣтища, ще
рече да оставишъ
да буреняса най-
плодородната
нива.



Българскитѣ
кораби разнасятъ
произведенията на
българския
народъ и подчер-
таватъ правото му
за сѣществуване.

Корабътъ „Варна“ преди крѣщаването и спущането на вода.



Корабътъ „Варна“, освободенъ отъ своитѣ подпори навлиза въ водитѣ на пристанището Рощоко.