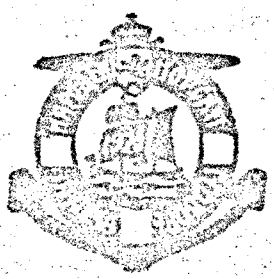
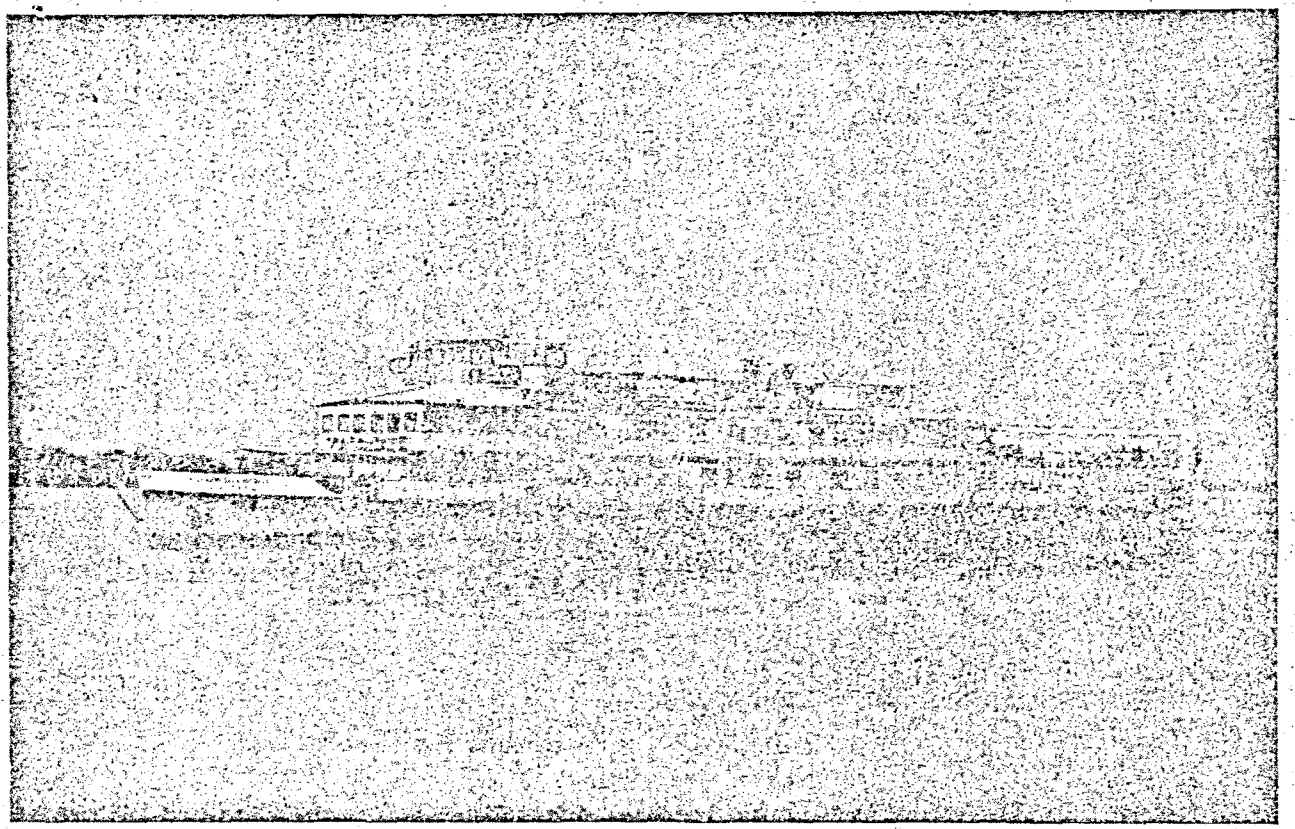
МОРСКИ СВЕТ



XVIII година 9
ноември 1941.

БЪЛГАРСКО РѢЧНО ПЛАВАНЕ — РУСЕ



БЪЛГАРИ,

Корабитѣ на Българското рѣчно плаване (Б. Р. П.) сѫ въ денонощна служба на родното ни стопанство. Тѣ поддържатъ пѫтнически и товарни съобщения по Дунава, както въ нашитѣ граници, така и далечъ отъ тѣхъ.

Пѫтувайте по Дунава съ корабитѣ на Б. Р. П.

Използувайте всѣкидневнитѣ корабни товаропѫтнически съобщения по българския Дунавъ, съ български кораби—най-красивитѣ, най-удобнитѣ и най бързитѣ на цѣлия Дунавъ.

Интересувайте се за разписанието както на новитѣ двувинтови моторни, така и на любимцитѣ на дунавци парни товаропѫтнически кораби на Б. Р. П.

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

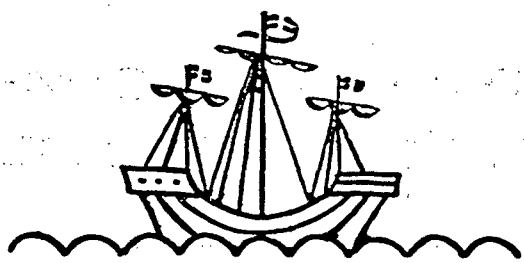
Стоки отъ всѣкакъвъ видъ, предназначени за Срѣдна Европа или отъ тамъ за България, се пренасятъ съ бързитѣ товарни двувинтови моторни кораби на Б. Р. П. Тѣ сѫ снабдени и съ хладилни хамбари — единствени на цѣлия Дунавъ.

За Вашитѣ стоки сѫ на разположение и влѣкачитѣ и шлеповетѣ на Б. Р. П.

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

Дирекцията на Българското рѣчно плаване—Русе.

Телефони: 23-87 и 24-92. Телеграфически адресъ: РѢЧНОПЛАВАНЕ.



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година XVIII. | Уредна | Брой 9.

Варна, ноември 1941 год. | Книжовно-просвѣтниятъ отдѣлъ | Гл. редакторъ В. Паспалеевъ

В. Игнатовъ

НАШИЯТЪ ДЪЛГЪ

През нощьта на 29 ноември 1912 година нашиятъ малъкъ боенъ флотъ заяви правото си на сжществуване чрезъ смѣлата атака на турския кръстосвачъ „Хамидие".

Двадесеть и деветь години отъ тогазъ. Славната традиция, създадена въ онази тъмна нощь, възпита много български синове, посветили своя животъ въ служба на нашето море. Следвайки завета на миналото, тѣ създадоха редица подвизи презъ голѣмата война, за да ги видимъ израстнали въ своето съзнание борци за българското море въ настоящето, което наново ги призова къмъ изпълнение на дълга.

И тѣ доказаха, че сж достойни носители на славната традиция, оставена имъ отъ тѣхнитѣ предшедственици. Поставени въ условия, каквито никога не е ималъ нашиятъ флотъ, тѣ сж извикани да носятъ рисковетѣ на войната, безъ да е обявена такава, и да отстояватъ нашето море отъ противникъ, който действува скритъ задъ международнитѣ правила, безъ да ги зачита.

Новата световна война следва вече трета година своя тежъкъ ходъ. Събитията изтъкнаха наново на преденъ планъ бойнитѣ действия на море, защото то е все пакъ най-сигурната среда за връзка между отдѣлнитѣ континенти. Военнитѣ флоти на отдѣлнитѣ държави, колкото малки и да сж тѣ, сж извикани на усилени бойни действия. Изключение отъ това не прави и нашиятъ флотъ.

Носейки въ гърдитѣ си традицията на близкото минало, нашитѣ моряци изпълняватъ доблестно своя дългъ и сж единственитѣ ни бойци, изправени предъ лицето на противника въ днешнитѣ моменти.

Недостатъка въ материалната часть тѣ запълниха съ българския устремъ къмъ подвига и съ цената на върховни усилия успѣватъ да отстояватъ създаденото вече име на българския моракъ. Обаче нуждата отъ материална часть, отговаряща на съвременното състояние на техниката, е крайно необходима, защото подвизитѣ не могатъ да бждатъ дълготрайни. Тѣ сж изразъ на върховно напрежение, което бързо минава и мжчно се повтаря. Подвизитѣ сж толкова по-възможни, колкото вѣрата въ превъзходството на собственото оржжие е по-голѣма.

Нашъ дългъ е да създадемъ всички условия и предпоставки за успѣшното изпълнение на тежкия дългъ отъ страна на нашитѣ моряци, като ги снабдимъ съ материална часть, която имъ липсва.

Ние вѣрваме, че въ непродължително време нашиятъ боенъ флотъ ще се сдобие съ най-необходимото му за днешнитѣ условия, за да може да продължи славната бойна традиция, завещана му отъ миналото.

Я. К. Сираковъ
отъ Черноморския
научен институтъ

РЕЖИМЪТЪ НА ПРОЛИВИТѢ

Американскиятъ адмиралъ Стерлингъ направи изявления, споредъ които германцитѣ можали да нападнатъ петролнитѣ кладенци въ Кавказъ само по море. Турцитѣ бѣха развълнувани отъ тази декларация на адмирала, още повече че последниятъ казваше, че за да бѫде осуетена германската акция, трѣбвало Турция да отвори Проливитѣ за британскитѣ морски сили. Ако Турция не сторѣла това, то англичанитѣ щѣли да бѫдатъ принудени да форсиратъ Дарданелитѣ.

Отъ друга страна, италиянскитѣ вестници предвиждатъ едно подновяване на морската и военна дейность въ източното Срѣдиземноморие. Анкара пъкъ следи много внимателно развитието на нѣщата въ Черно море. Тя е особено чувствителна и къмъ мѣркитѣ, които Великобритания и Съветитѣ вематъ въ Срѣдния Истокъ.

Всичко това създаде особенъ интересъ къмъ противоречивитѣ сведения въ чуждата преса относно проблема за Проливитѣ.

Горнитѣ изявления на адмиралъ Стерлингъ съвпаднаха съ кампанията на нѣкои американски вестници въ полза на становището на Съветска Русия относно Проливитѣ. Това е принудило радио Анкара да реагира твърде силно срещу подобна теза. Мислимъ, по тоя поводъ, че не ще е излишно, за правилното схващане на възможни евентуални събития въ тая область, да припомнимъ международно установения правенъ режимъ за Проливитѣ, тъй както е уреденъ съ конвенцията отъ 20 юлий 1936 год. въ Монтрьо.

Пакъ въ страницитѣ на сп. „Морски сговоръ“ бѣхъ изнесълъ, че тази конвенция възстанови правото на турцитѣ да бѫдатъ пазачи на Дарданелитѣ, като имъ се позволи да „ремилитаризиратъ“, т. е. да укрепятъ отново, както намѣрятъ за добре, двата брѣга на тѣснинитѣ. Но това трѣбва да стане по начинъ, щото да не бѫде възпрепятствувано преминаването на параходитѣ на другитѣ държави. Това се отнася даже за чуждитѣ военни кораби, но ако сж на лице точно опредѣлени условия.

Въ чл. чл. 4 и 5 на тази конвенция се постановява, че въ време на война, ако Турция *не е воюваща* страна, то търговскитѣ кораби на която и да било страна ще могатъ свободно да преминаватъ презъ Проливитѣ, безразлично какъвъ товаръ носятъ.

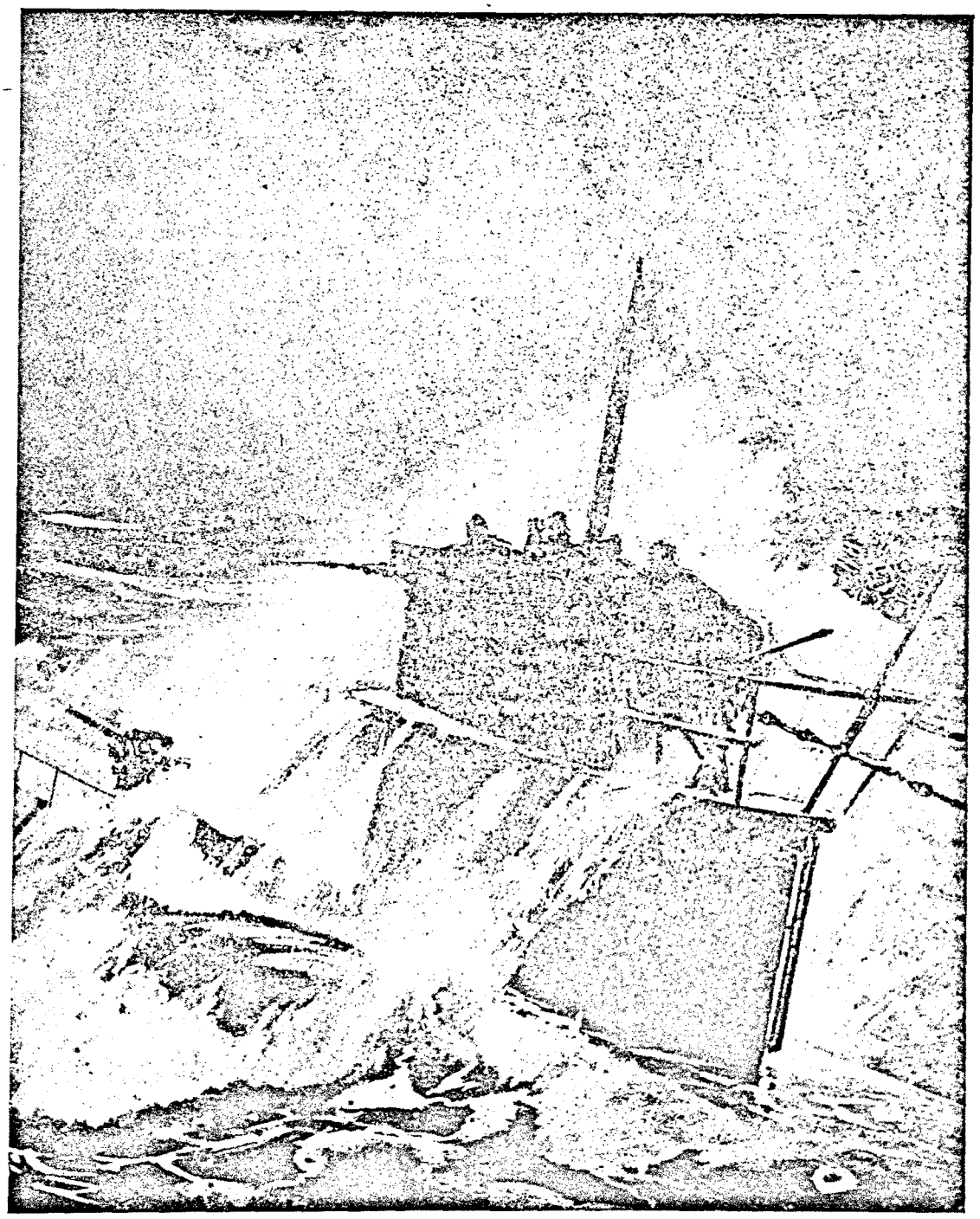
Друго положение се предписва, ако Турция *е воюваща*. А именно: търговски параходи, развѣващи знамето на държава, която не е въ война съ Турция, ще се ползуватъ отъ свободно преминаване но само при условие, че тѣ въ никакъвъ случай и по никой начинъ не услужватъ на турския противникъ.

А членъ 11 отъ конвенцията постановява, че крайбрѣжнитѣ на Черно море страни сж властни да прекарватъ презъ Дарданелитѣ и Босфора даже военни линейни кораби, при условие, че тѣ ще преминаватъ поотдѣлно, единъ по единъ, като могатъ да бѫдатъ придружавани най-много отъ по два торпедоносеца. Сжщитѣ крайбрѣжни черноморски държави, съгласно чл. 12 отъ конвенцията, иматъ право да прекарватъ презъ Проливитѣ свои подводници, построени или купени не въ черноморския басеинъ. Подобно преминаване може да се извърши следъ предварително предизвестие, връчвано на турското правителство по дипломатически редъ.

Чл. чл. 19 и 20 третиратъ условията *за презъ време на война*. Първиятъ постановява, че ако Турция *не е воюваща*, то преминаването презъ тѣснинитѣ на военни кораби, принадлежащи на всички *воюващи* държави, ще е забранено. Отъ това правило се изключватъ случаитѣ, предвидени въ чл. 25, който гласи, че никоя разпоредба на конвенцията не може да отмѣнява задълженията, произлизащи отъ пакта за Обществото на народитѣ, както и за случаитѣ, когато трѣбва да се даде помощь на нѣкоя държава, на която, като жертва на непредизвикано нападение, Турция съ международенъ договоръ се е задължила да дава помощь. И най-сетне чл. 20 постановява, че въ време на война, *ако Турция е воюваща*, тогава никакъвъ военненъ корабъ не ще бѫде пропустнатъ да мине тѣснинитѣ, освенъ ако Турция позволи подобно преминаване; т. е. Турция е единствено властна да позволи или не преминаването презъ Дарданелитѣ и Босфора на всѣкакви военни кораби.

Такъвъ е режимътъ на Проливитѣ, създаденъ отъ конвенцията въ Монтрьо, набелязанъ съ едри щрихи въ неговитѣ основни линии. Главнитѣ въпроси на конференцията презъ юлий 1936 г. бѣха тѣзи за правото на съветскитѣ морски сили да влизатъ отъ Черно въ Срѣдиземно море, както и гаранцията, дадена на Съветския съюзъ срещу влизането въ Черно море на неприятелски бойни кораби. Тогава Англия дълго и упорито се е противопоставяше на исканията на Москва въ това направление и едва следъ дълги преговори се съгласи върху текста, споредъ който се забранява преминаването презъ тѣснинитѣ на военни и помощни кораби на всички държави, изключая случаитѣ, посочени по-горе.

Отнрива се подписна за XIX годишнина на
„МОРСКИ СГОВОРЪ“
Органъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ
Годишенъ абонаментъ 120 лв. За членоветѣ на Б. Н. М. С. безплатно.



Единъ отъ германскитѣ подводници които потопиха Яркъ Роялъ

Кап. II р. Т. Цицелковъ

ЯПОНСКИЯТЪ ФЛОТЪ

Между всички морски държави Япония проявява най-голѣми усилия за развитието на своитѣ морски сили. Напраздно бихме пророкували, но тъй както се развива политиката по отношение на Далечния изтокъ и тихоокеанската проблема, изглежда, че японскиятъ флотъ ще има да изиграе първостепенна рола и то не въ много далечно бъдеще.

Въ книгата „Периодътъ на империализъма, отъ 1880 до 1914 год." австрийскиятъ историкъ Фриджуинъ е описалъ това стремление, което тласка всички народи къмъ господство въ свѣта и къмъ притежание на океански владения. Япония взима живо участие въ тази експанзивна политика. Въ много отношения историята на Япония прилича на английската; войната отъ 1914 г. каточели сложи предѣлъ на английското владичество въ свѣта, а за Япония сега настжпва фазата на растящия империализъмъ.

Настоящата статия не позволява да се раз-

гледа въ подробности въпросътъ за произхода и развитието на японския флотъ. Ще споменемъ само, че едва въ 1860 г. неизвестниятъ дотогава и водящъ затворенъ животъ японски народъ се оформи постепенно като мощна нация, развиваща се на модерни основи; той създаде армия по образеца на германската и флотъ по подобие на английския.

Дойде 1894 г., когато Япония завладѣ Сеулъ, столицата на Корея, и войната, която последва, водена на суша и на вода, решена следъ победата при Ялу презъ м. септемврий 1894 г. се завърши въ Вей-Хай-Вей презъ 1895 г. съ унищожението на последнитѣ останки отъ флота на Северния Китай.

Следъ този успѣхъ японскиятъ флотъ тържествуваше надъ своя съперникъ, благодарение не на преимуществото въ материалната часть, а съ своя личенъ съставъ.

Японскиятъ флотъ бѣше комплектуванъ съ личенъ съставъ отъ крайбрѣжното японско население, главно рибари и моряци, съ достатъчна опитность и познаване на морето, докато грамаднитѣ китайски кораби се комплектуваха съ личенъ съставъ главно отъ вжтрешностьта на страната.

Следъ тази историческа дата японцитѣ не даваха никаква възможность на китайцитѣ да се съвзематъ и да засилятъ своитѣ морски сили.

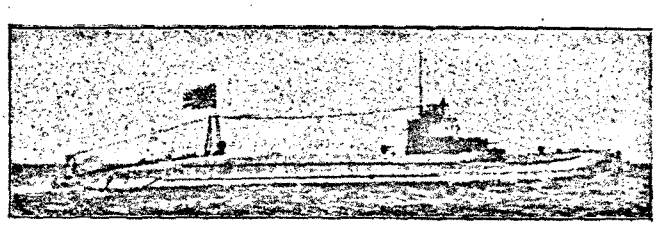
Лишена по силата на Симоносекския миръ отъ владението на Портъ-Артуръ, Япония запази само о-въ Формоза и Пескадоръ. Отъ този моментъ, обаче, тя започва да създава оржжа, който обхваща почти цѣлия източно-азиатски брѣгъ, отъ о-въ Сахалинъ до Хонгъ-Конгъ, и който ѝ осигурява несравними стратегически преимущества.

Въ 1902 г. Япония сключи съглашението съ Англия. Ржководителитѣ на новата държава бѣха съзнали голѣмата истина, че при всѣка борба между една континентална и една морска държава морскиятъ елементъ ще господствува.

Съглашението съ Англия гарантираше на Япония нейния тилъ, предвидъ на конфликта съ най-великата тогава континентална сила — Русия. Руско-японската война, която избухна безъ да бжде обявена, презъ февруарий 1904 г., изтъкна значението и стойностьта на японскитѣ морски сили.

Съ едно внезапно нощно нападение преди обявяване на войната Япония доби надмощие на морето, съ което си подготви условия за прехвърляне войскитѣ на континента.

Знае се, че Япония влѣзе въ войната съ 6 линейни кораба отъ по 15,000 тона, 8 бронирани кръстосвача и многобройни леки сили. Противникътъ притежаваше въ Далечния Изтокъ 7 линейни кораби, три бронирани кръстосвача, минни заградители и торпедоносци. Тѣзи внушителни сили се оставиха да бждатъ блокирани въ Портъ-Артуръ. Когато втората руска ескадра дойде въ водитѣ на Далечния изтокъ, следъ много приключения и неизразими трудности, японскиятъ флотъ подъ командата на адмиралъ Того при Цусима на 27 май 1905 год. я унищожи.



Японски подводникъ отъ типа „У—71"

Като резултатъ отъ тази война Русия биде откжсната отъ Далечния Изтокъ, и Япония осигури и тамъ своето господство. Това позволи на Япония да ускори темпа на своето икономическо и индустриално процъвтяване, да осигури на едно население, тъй бързо нарастващо, необходимитѣ срѣдства за едно правилно сжществувание. Презъ течение на голѣмата война Япония можа, съ цената на една доста трудна конкуренция, да осигури на своята индустрия и корабоплаване значителни облаги. Освободи се и отъ постоянната заплаха на Германия отъ Цингъ-Тао. Непосрѣдствено следъ войната Япония бѣше започнала осжществяването на една огромна морска строителна програма, обезпокоявайки съ това своитѣ бивши съюзници, особено С. А. Щати, когато въ 1921—1922 год. се събра Вашингтонската конференция. Тукъ Япония биде принудена да се подчини на желанието на англо-саксонскитѣ морски народи и да даде съгласието си за намаление на своитѣ морски въоржжения и укрепителни строежи въ Тихоокеанския архипелагъ.

Катастрофалното земетресение презъ 1923 г. принуди японското правителство да отдѣли голѣма часть отъ държавнитѣ приходи за възстановяването на загубитѣ.

Свѣтовната стопанска криза, избухнала презъ 1930 г., не попрѣчи на японцитѣ: правителството, съставено отъ лица, приближени до императорския дворъ, съ една похвална далновидность продължи грижитѣ си за осигуряване обектитѣ на една здрава национална стратегия. Съ позициитѣ, които иматъ съ заеманието на Манджукуо, японцитѣ си осигуриха едно съ нищо ненарушимо стратегическо предимство. Вънъ отъ всичко това, Японскиятъ архипелагъ, заедно съ владенията на континента, затваря едно вжтрешно море, което има сжществено значение за бждещето на цѣлия японски народъ.

Съ завладяването на цѣла Манджурия, Иехолъ и Диохаръ, Япония се сдоби съ богати източници на земедѣлски произведения, каменни вжглища и руди, които дотогава ѝ липсваха. Тя засили своята отбранителна позиция въ Далечния Изтокъ, създадена като предмостово укрепление на корейската крепость, и затвърди пълната сигурность на всички водни пжтища, които свързватъ континента съ японскитѣ острови.

Безспоренъ фактъ е, наистина, че положението, което сега Япония има въ свѣта, се дължи изключително на морето. Благодарение на своето най-благоприятно географическо положение, на силата и подготовката на своя флотъ, Япония може да има свободата на действие и този импулсъ, единственъ може би въ свѣтовната история, който направи отъ единъ народъ, доскоро почти безъ значение и известность, една първостепенна морска сила.

Каточели японскиятъ народъ е билъ подъ изключителното влияние на вѣчната истина, криеща се въ мждритѣ слова на Хайреднъ Барбароса, който, станалъ при дълбока старость командующъ

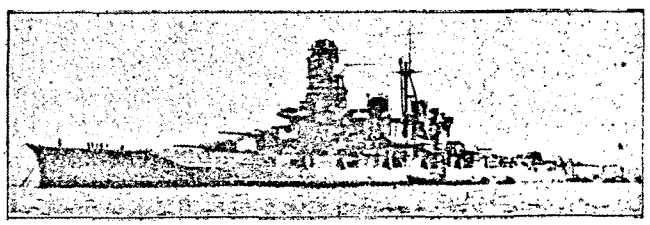
флотата на великия Сюлейманъ II, казалъ на своя господарь: „Ваше Величество, този, който владѣе морето, ще владѣе и свѣта". Гореизложеното, макаръ и накратко казано, красноречиво говори за енергията, съ която ржководителитѣ на японската политика и флотъ следватъ непрекжснато засилването на японскитѣ сили.

Дали наистина Япония строго и точно е спазила до днесъ ограниченията съгласно сжществуващитѣ съглашения и договори?

Макаръ и неохотно, Япония сложи подписа си подъ решенията, взети въ Вашингтонската конференция. Тя взе участие и въ работитѣ на Лондонската спогодба отъ 1930 г.

Обаче, докато другитѣ сили, подписали тѣзи международни решения, а именно Англия и С. А. С. Щати, нерешително се заематъ съ приложението на онова, което имъ е дадено съгласно така подписанитѣ съглашения и спогоди, Япония бързо и настойчиво достигна крайната възможность за реализирането му.

Ако внимателно се разгледатъ различнитѣ типове кораби, изключая линейнитѣ, за които японскиятъ флотъ още отъ началото се съобразилъ съ ограниченията отъ Вашингтонската конференция, ще се види, че Япония почти нѣма нужда отъ строежи на нови такива кораби.

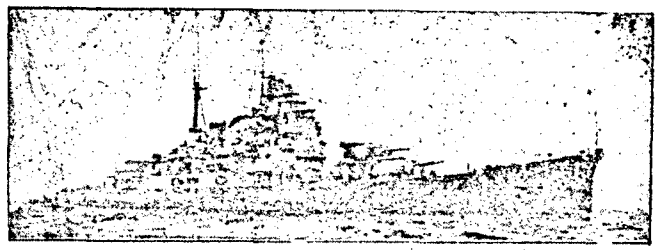


Японскиятъ линеенъ корабъ „Конго" — 29,330 т. 8—35.6, 16—15.2 см. орждия; 8—12.7 см. противосамолетни орждия, 2—торпедни тржби и 3 самолета. Скорость 26 мили.

Японскиятъ флотъ има въ строя пълния брой линейни кораби, на които имаше право. Отъ категорията на хвърчилоносачитѣ му е необходимо да построи още 19,600 тона, отъ предвиденитѣ всичко 80,000 т.; това число ще бжде даже надминато следъ изпълнението на новата строителна програма, която предвижда нови 20,000 тона хвърчилоносачи.

Съгласно Вашингтонската конференция, на Япония се даде право да има 108,400 тона кръстосвачи отъ първа категория. Тя ги има почти всички завършени или пъкъ заложени въ строежъ. Отъ 100,450 тона кръстосвачи отъ втора категория 20,400 тона ще бждатъ за смѣтка на тѣзи, които ще излѣзатъ отъ строя поради минаването на предѣлната възрасть. Съгласно новия планъ за морски строежи, презъ 1937—1939 г. бѣха построени още 17,100 тона. За изпълнение на цѣлата програма оставатъ само 3,400 тона.

Сжщата картина е и по отношение на изтрѣбителитѣ. Отъ 105,000 тона, на които Япония има право, не оставатъ освенъ 4124 тона, които ще се използуватъ за замѣстване на излѣзли по предѣлна възрасть отъ служба изтрѣбители и за довършване на новата строителна програма.



Японскиятъ тежъкъ кръстосвачъ „Такао" — 9850 тона. 10—20.3 см. и 8—12 см. противосамолетни орждия 8 торпедни тржби, 4 самолета, скорость 33 мили.

Колкото се отнася до подводнитѣ кораби, японскиятъ флотъ имаше право на 52,700 тона. По всичко изглежда, че Япония макаръ и малко, но ще надхвърли този тонажъ, когато довърши заложенитѣ строежи и замѣни остарѣлитѣ вече и излизащи отъ строя по предѣлна възрасть подводници.

Презъ течение на изтеклата година, по всичко изглежда, че Япония е имала желание да довърши започнатитѣ по текущата строителна програма постройки. Нито единъ новъ корабъ съ голѣмъ тонажъ не е билъ спуснатъ на вода. Единственияъ, който билъ довършенъ, е много интересниятъ корабъ-хвърчилоносачъ „Риуйо". Спуснатъ на вода въ Йокахама презъ м. априлъ 1931 г., този корабъ има следнитѣ характерни данни: дължина 167 м., ширина 18.2 м., газене 4.57, водоизмѣстване 7,600 тона. За двигатель има турбини, съ една мощность отъ 40,000 к. с., които развиватъ скорость отъ 25 мили.

Въоржжението му е значително и се състои отъ 12—127 м. м. орждия, противоаропланни, поставени въ двойни лафети. Числото на носенитѣ отъ него хвърчила не е обявено отъ японското адмиралтейство.

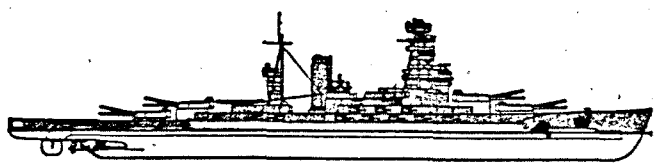
Въ общия си видъ новиятъ хвърчилоносачъ напомня много голѣмия такъвъ „Акажи", 26,900 тона.

Отъ кръстосвачитѣ, постройката на „Микума" и „Могами" е била много ускорена. Това сж първитѣ два кръстосвача отъ шесттѣ, които сж предвидени за строежъ. Тѣ се чувствително различаватъ отъ вашингтонския типъ.

Тѣхното водоизмѣстване е 8,500 тона, дължината 190.40 метра, ширина 17.98 м., мощность 90,000 к. с., при скорость 35 мили.

По всичко изглежда, че тѣхното въоржжение е сравнително най-силното въ цѣлия свѣтъ за този типъ кораби, защото тѣ носятъ 15 орждия, не вече 126 м. м., а 152 м. м., разположени въ тройни кули по диаметралната плоскость на кораба.

Колкото се отнася за 24-тѣ голѣми разруши-



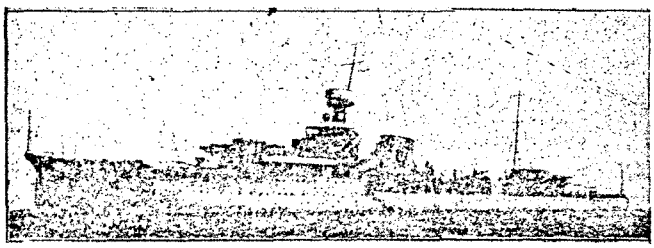
Японскиятъ линеенъ корабъ „Нагато" — 32,720 т. съ 8—40.6, 20—14 см. орждия; 8—12.7 см. противосамолетни орждия, 6 торпедни тржби и три самолета. Скорость 26 мили.

тели отъ типа на „Фубуки", тѣ всичкитѣ сж вече спуснати на вода. Това сж кораби съ 1,700 тона водоизмѣстване. Орждията сж поставени въ добре защитени кули; торпеднитѣ тржби сж сжщо защитени отъ попаденията на снаряди. Едновременно съ изпълнението на строителната програма, която трѣбва да се завърши презъ 1936 г., и споредъ която трѣбва да бждатъ построени общо 39 нови военни кораба, японското правителство предвижда и една нова програма за „подновяване", която почва да се изпълнява съ срѣдствата, предвидени въ текущия за всѣка година бюджетъ.

Споредъ сведения проникнали въ чуждия печатъ, още въ началото на 1934 г. морската програма е била одобрена отъ правителството, следъ единъ доста остъръ споръ между министра на маринатa и този на финанситѣ. Първоначално морскиятъ министъръ искалъ 680 милиона иени за бюджета на морското министерство презъ 1934—1935 г. и 670 милиона иени за новитѣ морски строежи, за да достигне презъ 1939 г. цифрата 3,458,798,000 иени.

Въ края на краищата, изглежда, че корабитѣ, които сж били построени споредъ програмата за 1934—35 г., сж 2 кръстосвача отъ по 8,500 тона, 2 хвърчилоносача, 14 изтрѣбителя и 4 подводника отъ по 1,900 тона.

Работитѣ сж започнали презъ течение на новата финансова година и сж били завършени презъ 1937—1938 г. Линейнитѣ кораби „Нагато" и



Японски лекъ кръстосвачъ „Убари" — 2890 т. 6—14 10—8 см. противосамолетни орждия, 4 торпени тржби и 50 заградни мини. Скорость 33 мили.

„Мутзу", хвърчилоносачитѣ „Кага" и „Хото" бѣха само модернизирани.

Освенъ това, както това става и въ другитѣ флоти, японскиятъ флотъ се стреми да увеличи и числото на корабитѣ, неограничени отъ различнитѣ спогодби и съглашения и по всичко изглежда, че презъ 1939 г. сж били заложени въ строежъ: 3 спомагателни конвойни кораба, два кораба цистерни, единъ корабъ работилница, единъ корабъ-матка за подводници, 4 преследвача на подводници, единъ миненъ заградитель и 16 малки торпедоносци отъ класа на „Томопсуру", който презъ 1934 г. трагично загина въ открито море предъ Шикишима.

Морскитѣ въздушни сили сж сжщо така силно увеличени. За тѣхнитѣ нужди е била предвидена една обща сума отъ 160 до 200 милиона иени. Осемь нови ескадрили сж формирани. Презъ априлъ 1936 г. числото на морскитѣ ескадрили е достигнало 39. Две нови хвърчилни бази сж били довършени презъ 1932 год. По сведения, черпени отъ английски източникъ, японцитѣ сж организирали въ Портъ-Артуръ една спомагателна морска база, способна да осигури ремонтитѣ и подържанието на корабитѣ, действуващи въ прибрѣжнитѣ на Манджурия води.

Единъ нароченъ флотъ за Манджукуо е туренъ въ постройка още презъ 1934 г. и се състои отъ две рѣчни канонерки и 6 други кораби за отбрана на брѣговетѣ.

Презъ 1934 г. е било турено началото на бждещия флотъ на Манджукуо, съ основанието въ Цантшунъ на едно морско ядро за отбрана на брѣговетѣ и прибрѣжнитѣ води на новосъздадената държава. Основано е едно морско училище въ Харбинъ.

Въ Тихия океанъ, най-вѣроятниятъ и отъ сжществено значение боенъ театъръ въ случай на конфликтъ съ Съед. Щати, японцитѣ усилено работиха 10 години, по сведения отъ нѣмски източникъ, за укрепяването на Марианскитѣ и Каролински о-ви, като създадоха отъ тѣзи острови упорни пунктове за своя флотъ.

Укрепителнитѣ работи на о-въ Палао сж отдавна привършени. Много брѣгови батареи сж поставени по брѣга на Коссолъ, Малайка и въ Каролинскитѣ о-ви, чийто главенъ опоренъ пунктъ е о-въ Сайпанъ. Изглежда, че Япония мжчно би се отказала отъ мандата, който има въ заетитѣ отъ нея територии.

Организирането на личния съставъ и неговата всестранна подготовка е главната грижа на японското адмиралтейство. Личниятъ съставъ се попълва отъ населението, което е свикнало съ морето, има вѣковни традиции и голѣмъ патриотизъмъ. Офицерскиятъ корпусъ е най-щателно избранъ, макаръ и ежегодно да постжпватъ въ морското училище 170 души вмѣсто 130, както е било по-миналата година. Бждещитѣ офицери се възпитаватъ въ името на силата, отечеството и императора.

Въ останалитѣ учреждения всички отговорни постове сж дадени на лица, подготвени и прекарващи една активна морска политика.

Авторитетътъ на началника на генералния щабъ е силно нарастналъ, и голѣмитѣ маневри станали презъ 1939 г. сж били най-голѣмитѣ отъ всички правени до сега отъ японския флотъ: 170 кораба, придружавани отъ хвърчила, сж кръстосали Тихия океанъ между Южна Япония и Хавайскитѣ о-ви. Върховниятъ вождъ на японския флотъ направилъ въ края на маневритѣ генераленъ прегледъ въ залива предъ Токио.

Никога единъ японски владѣтель не е ималъ предъ очитѣ си по-импозатно зрелище: 181 военни кораба, съ общъ тонажъ отъ 847,766 тона, да дефилиратъ предъ очитѣ на 7,000 души специално поканени лица и петь императорски принцове.

Този кратъкъ очеркъ за морската дейность на империята на изгрѣващето слънце показва, че тя е останала вѣрна на традициитѣ, които ѝ позволиха да достигне единъ ненадминатъ възходъ въ историята на народитѣ и която е успѣла напълно да достигне своя девизъ: „Нашето бждеще е на морето"!

В. Гуневъ
мичманъ I р.

Две години война на море

Съ избухването на войната срещу Англия на 3 септемврий 1939 г. на германския воененъ флотъ легна тежката задача да води борба съ единъ многократно по-силенъ противникъ.

Въ началото на военнитѣ действия германскиятъ флотъ имаше следния съставъ:

2 линейни кораба, 2 линейни кръстосвача, 3 тежки кръстосвача, 6 леки кръстосвача, 22 изтрѣбителя, 20 торпедоносеца, около 40 подводника, 2 стари линейни кораба, опредѣлено количество торпедни лодки, миночистачни лодки, разузнавателни кораби, учебни и други спомагателни кораби. Тѣзи данни сж по сведения, дадени въ официални германски източници.

Естествено, че презъ време на двегодишната война се заложиха въ строежъ и следъ това влѣзоха въ строя най-модерни кораби отъ всѣкакъвъ видъ, главно подводници.

Независимо отъ това, значително число търговски, риболовни и други кораби се стъкмиха като спомагателни военни кораби, а по-късно влѣзоха въ състава на германския флотъ и известно число пленени неприятелски бойни единици.

За пръвъ пжть германскиятъ воененъ флотъ влѣзе въ бой въ Балтийско море презъ време на войната съ Полша. Линейнитѣ кораби „Шлезвигъ-Холщайнъ“ и „Шлезиенъ“, както и леки сили, главно торпедоносци, миночистачи и разузнавателни кораби, нападнаха пристанищата Гдиня и Хела и, подкрепени отъ авиацията, ги накараха да се предадатъ.

По-голѣмата часть отъ полския воененъ флотъ бѣше избѣгала въ Англия още преди обявяването на войната. Останалата часть бѣ унищожена.

Първата среща съ англичанитѣ се състоя въ отбиване на едно въздушно нападение надъ Вилхелмсхафенъ и Куксхафенъ на 4.IX.1939 год., при което германски кръстосвачи свалиха 5 английски самолета.

Подводницитѣ, на които легна най-тежката часть отъ морската война, имаха още въ самото начало голѣми успѣхи: на 18 септемврий 1939 г. тѣ потопиха хвърчилоносача „Кърейджъсъ“, а на 14.X с. г. потопиха броненосеца „Роялъ Окъ“ и повредиха тежко броненосеца „Рипълсъ“ въ вжтрешния басеинъ на отлично защитената английска морска база въ Скапа Флоу!

Въ началото на войната положението на германскитѣ надводни сили бѣ много неблагоприятно поради това, че норвежкото и холандско-белго-френското крайбрѣжия още не бѣха въ германски ржце. Въпрѣки това, къмъ края на есеньта на 1939 г. бѣ потопенъ въ Северно море английския спомагателенъ кръстосвачъ „Равалпинди“, а въ началото на м. юний 1940 година постигна сжщата участь и хвърчилоносача „Глориусъ“, два изтрѣбителя, помощния кръстосвачъ „Орама“, флотския корабъ-цистерна „Ойлъ-Пиониръ“ и единъ преследвачъ на подводници — потопени отъ германскитѣ бронирани кораби „Шарнхорстъ“ и „Гнайзенау“.

Но най-трудната задача, която германскиятъ флотъ изпълни по блѣскавъ начинъ въ първата година на морската война, бѣ норвежката десантна операция, проведена презъ м. априлъ 1940 г.

Съ сътрудничеството на цѣлия флотъ и мощна въздушна подкрепа трѣбваше да се пренесатъ германскитѣ войски подъ носа на десеторно по-силния английски противникъ на море и се стоварятъ въ една область, простираща се отъ Осло до Нарвикъ.

Германскиятъ воененъ флотъ загуби при тая операция 3 кръстосвача, 10 изтрѣбителя, 1 торпедоносецъ, 6 подводника и 15 малки военни и спомагателни кораби.

Независимо отъ загубитѣ, обаче, значението на тази завършена съ блѣскавъ успѣхъ за германската морска стратегия операция е голѣмо, защото по този начинъ бѣ осуетено завземането на норвежкия брѣгъ и най-главнитѣ му пристанища отъ англичанитѣ. Съ това Германия запази северния си флотъ и осигури вратата къмъ Северния Атлантически океанъ.

Германскитѣ спомагателни кръстосвачи развиха плодовита дейность и въ океанитѣ, като потопиха въ Атлантически и Индийски океанъ значително число английски спомагателни кръстосвачи и търговски кораби.

Първата година отъ морската война донесе на германското главно командуване следнитѣ успѣхи:

1. Заемане и здраво настаняване на решающи и отъ голѣмо значение флангови позиции на северъ и на югъ по отношение на британскитѣ острови;

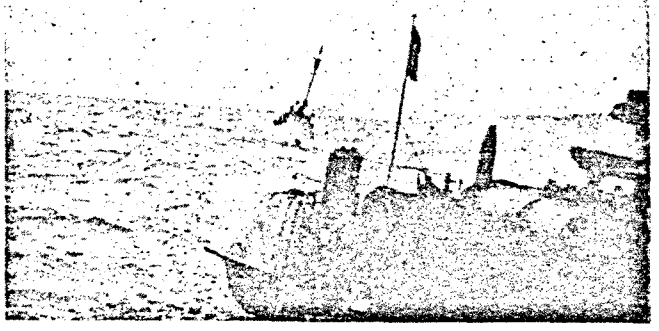
2. Атлантическиятъ океанъ и Ламаншъ останаха напълно достжпни и подъ контрола на германскитѣ надводни, подводни и въздушни сили;

3. Французката морска мощь бѣ изолирана;

4. Италия бѣ облекчена въ Срѣдиземно море и морскитѣ ѝ сили запазиха инициативата въ ржцетѣ си;

5. Балтийско море остана свободно за използуване като отличенъ пжть за търговията съ Съветска Русия.

Английското командуване, виждайки жалкитѣ резултати отъ обявената блокада, трѣбваше да крои нови планове за разширение на войната, както бѣше случаятъ съ несполучливото имъ нападение



На стража край роднитѣ брѣгове

надъ Норвегия и опита да възпламенятъ пожара на войната и въ Близкия Изтокъ.

На море Англия понесе чувствителни загуби, пристанищата, корабостроителницитѣ и индустриалнитѣ ѝ центрове бѣха силно повредени отъ германската авиация, прибрѣжнитѣ ѝ води минирани, а снабдяването на острова силно затруднено.

Въ изпълнение на новата програма, втората година отъ морската война се проведе отъ Германия съ огледъ на това, да се държатъ подъ непрекжснатъ тормозъ неприятелскитѣ брѣгове и военни центрове и да се предприеме офанзива въ Срѣдиземно море, респективно въ Северна Африка.

Това доведе до загубване отъ англичанитѣ на сраженията за Либия, следъ това дойде поражението имъ въ Гърция и завземането на о-въ Критъ, като завърши съ сериозно влошаване на положението въ Източно Срѣдиземно море, свързано съ голѣми загуби на военни кораби.

Като придобивка за Англия остана само завземането на Сомалия и часть отъ Абисиния, което не бѣ отъ особена стратегична стойность. По-нататъкъ действията въ Срѣдиземно море се изразиха преимуществено въ взаимно спъване на транспортитѣ, т. е. на германо-италиянскитѣ транспорти за Либия и на английскитѣ такива източно отъ Гибралтаръ, т. е. отъ Александрия за Тобрукъ.

Следъ загубитѣ въ Норвегия и при Дюнкеркъ, Англия претърпѣ трето голѣмо поражение на море въ Егея, кждето бѣха потопени 12 кръстосвача, 12 изтрѣбителя, 7 торпедни лодки, 6 подводника и още 9 други военни кораба, а повредени: 4 тежки кръстосвача, 2 хвърчилоносача и много други кораби.

Съ започването на войната срещу Съветска Русия се наложи германскиятъ воененъ флотъ да действува и въ Северенъ Ледовити океанъ, Балтийско и Черно морета.

Въ Северенъ Ледовити океанъ действуватъ изтрѣбители и торпедоносци, които сж потопили до срѣдата на м. августъ 4 руски изтрѣбители и 3 стражеви кораба.

Въ Балтийско море действуватъ торпедни лодки, подводници, стражеви и миночистачни кораби, които сж потопили до срѣдата на м. августъ 1914 година 6 руски изтрѣбителя, 1 торпедоносецъ, 13 подводника, 1 миночистаченъ корабъ, 6 торпедни лодки, 3 разузнавателни кораба, 2 ледоразбивача и тежко повредиха кръстосвача „Максимъ Горки". Съ всѣка измината седмица числото на потопенитѣ военни и търговски кораби расте непрекжснато.

Въ тѣсно сътрудничество съ морскитѣ сили действува и авиацията, която имъ оказва неоценимо съдействие въ всички операции.

Съ това отдѣлянето на сравнително малко германски морски сили въ Балтийско море накара съветската флота да премине въ отбрана, съ което морето остана да бжде използувано и по-нататъкъ за превозъ и снабдяване на Райха.

Следъ пропадането на балканскитѣ планове, се появи стремежътъ за изграждането на единъ новъ фронтъ въ Мала Азия. Последва изнудването на Иракъ, следъ това на френския мандатъ Сирия и накрая нападението надъ Иранъ, сега вече съ помощьта на съветски кавказки войски.

Съ това Англия създаде желания фронтъ за запазване на Суецкия каналъ и Близкия изтокъ, а сжщевремено доби господствующо положение надъ арабския свѣтъ, както и изкова още една брънка отъ блокадната верига, завършваща източно отъ Афганистанъ. Заедно съ това и земното масло на Мала Азия, Иранъ и Кавказъ останаха за сега въ английски ржце.

Тѣзи успѣхи на неприятеля, обаче, далечъ не подобриха стратегическото положение на Англия, и борбата за Британскитѣ острови и снабдяването на сжщитѣ, вмѣсто да стихне, продължи съ още по-голѣма ожесточеность.

Борбата въ Атлантическия океанъ донесе за Англия още по-голѣми загуби, дължащи се не само на смѣлото действие на подводницитѣ, но и на германскитѣ надводни сили, както и на непрекжснатото и победоносно сътрудничество на въздушното оржжие.

Тежкиятъ кръстосвачъ „Бисмаркъ" потопи на 24.V. 1941 година голѣмия и модеренъ английски линеенъ кръстосвачъ „Худъ" — най-голѣмия воененъ корабъ на свѣта и потъна следъ ожесточени сражения съ далечъ по силния и многоброенъ противникъ.

На 13 ноември т. г. германскиятъ флотъ спечели още една славна морска победа надъ гордия Албионъ, съ потопяването на най-модерния и най-голѣмъ английски хвърчилоносачъ „Аркъ Роялъ", пратенъ на морското дъно отъ 2 германски подводника въ Западно Срѣдиземно море. Загубата на тоя модеренъ хвърчилоносачъ гигантъ съ водоизмѣстване 22,000 тона, заедно съ намиращитѣ се на борда му 70 самолета, е не само материална, но и морална загуба за престижа на Англия, която вижда въ лицето на смѣлия германски флотъ единъ крайно опасенъ и дързъкъ противникъ.

Споредъ постояннитѣ изявления на английскитѣ държавни мжже, главното оржжие на Великобритания срещу Великия Германски Райхъ въ тая война трѣбва да бжде блокадата.

Въ изпълнение на това дѣло, за засилване на блокадата, англичанитѣ предприеха редица мѣрки, като: ограничаване и спъване до голѣма степень на плаването на неутралнитѣ кораби, обявяване на минирани области, решение да заеме норвежкото крайбрѣжие и проектираното сътрудничество съ Холандия и Белгия, както и съюза съ Съветска Русия.

Естествено, че и Германия отъ своя страна взе всички необходими мѣрки за борба срещу английската блокада, отъ които най-действителна и наистина успѣшна е дръзкото и самоотвержено действие на многобройнитѣ ѝ подводници, въ единъ грамаденъ районъ отъ Нордкапъ до испанската граница. Смѣли до безумие германски синове бдятъ съ подводницитѣ си всрѣдъ морето и потопяватъ всѣки появилъ се неприятелски корабъ. Числото на потопенитѣ кораби расте всѣки месецъ.

Поукитѣ отъ войната доведоха до подобрение въ тактиката на морския бой както за надводнитѣ, така и за подводнитѣ сили. Много пжти се удаде посрѣдствомъ съвмѣстното действие на морски и въздушни сили да бждатъ унищожавани цѣли конвои.

За забелязване е, че още съ започване на морската война англичанитѣ отрекоха най-сжщественитѣ точки отъ морското международно право. Тъй напримѣръ, тѣ достигнаха дотамъ, че почнаха да обстрелватъ германскитѣ спасителни корабчета

и въведоха прочутия, създаденъ отъ тѣхъ международенъ сигналъ: „Не се качвайте въ лодкитѣ, иначе ще стрелямe!".

Американскиятъ адмиралъ Пратъ окачести патрулната служба, упражнявана отъ американски военни кораби за защита на англійскитѣ търговски кораби, като нова фаза отъ развитието на морското право въ модерната тотална война, а великиятъ адмиралъ Редеръ го изрази като „открито военно вмѣшателство".

Североамериканскитѣ съединени щати продължиха своята полускрита намѣса, като сключиха нѣмащия никаква правова стойность договоръ за „защитата на о-въ Гренландия", като завзеха Исландия и като започнаха приготовления за създаване летища и мѣста за десантъ въ Северна Ирландия. Португалия отстрани опасностьта за Азоритѣ и другитѣ о-ви като изпрати тамъ подкрепления, а Испания за себе си я отстрани чрезъ острить протести на генералъ Франко.

Споредъ сведенията на англійското адмиралтейство, британскиятъ флотъ е загубилъ до 19 септемврий 1941 година следнитѣ военни кораби: 2 броненосеца „Роялъ Окъ" и „Худъ", 2 хвърчилоносача „Кърейджъсъ" и „Глориусъ", 12 кръстосвача „Ефингамъ", „Курлевъ", „Калипсо", „Сутхямптънъ", „Бонъ-авентюръ", „Глочестеръ", „Фиджи", „Йоркъ", „Калкута", и още други 3 кръстосвача, 53 изтрѣбителя, между които и единъ бившъ полски изтрѣбитель, 31 подводника, между които и единъ бившъ полски, единъ френски и 1 холандски подводници, 7 придружаващи кораби, 3 патрулни кораба, 5 миночистача, 18 танкови кораба, 21 помощни кръстосвача, 113 миночистачи и преследвачи на подводници, 6 стражни кораба, 4 разузнавателни кораба, 2 болнични кораба и 24 други спомагателни кораби.

Въ действителность, обаче, това число е още по-голѣмо.

Общата сума на потопения търговски корабенъ тонажъ достигаше до края на м. октомврий 1940 г. цифрата 7,162,000 б. р. т. и се увеличи до 12. мартъ 1940 год. на 9,200,000 б. р. т.

Тази цифра е поразяваща, като се има предвидъ, че по това време тонажътъ на англійския търговски флотъ не е надвишавалъ цифрата 26 до 27 милиона б. р. т., включително всички англійски, неутрални и пленени кораби и новопостроенитѣ отъ започването на войната параходи, както и опредѣления за войската тонажъ.

По-нататъкъ, потопяването на непріятелскитѣ търговски параходи по всички морета се разви както следва:

Презъ м. мартъ . .	1941 г.	500,000	б. р. т.
„ „ априлъ . .	1941 г.	1,000,000	„
„ „ май и юний	1941 г.	750,000	„
„ „ юлий . .	1941 г.	400,000	„
„ „ августъ . .	1941 г.	537,000	„
Само отъ 6 до 13.IX.	1941 г.	292,000	„

Къмъ 20.IX1941 г. общиятъ тонажъ на всички потопени търговски параходи е възлизалъ на градната цифра 13,088,283 б. р. т., отъ които 9,532,700 б. р. т. потопени отъ военния флотъ и 3,555,583 б. р. т. отъ германската авиация.

Въ действителность, обаче, тая цифра е още по-голѣма, защото въ тѣзи потопени 13,088,283 б. р. т. не влизатъ корабитѣ, потопени въ минната война, както и параходитѣ, чието унищожение не се смѣта за сигурно.

Сжщо тъй и голѣмото число тежко повредени параходи, които за дълго време не могатъ да влѣзатъ въ действие, както и значителното количество пленени кораби не сж включени въ внушителната цифра 13,088,283 б. р. тона.

Вѣрно е, че и Германия и Италия иматъ загуби на море, но тѣ сж далечъ и несравнимо помалки отъ англійскитѣ.

Като особенъ белегъ на тая война по море е и фактътъ, че само германскитѣ надводни сили потопиха отъ м. октомврий 1940 год. до края на м. юлий 1941 г. градната цифра отъ 1,500,000 б. р. тона. Този голѣмъ успѣхъ трѣбва да се подѣли между торпеднитѣ лодки въ канала, кръстосвачитѣ, помощнитѣ кръстосвачи и линейнитѣ кораби.

Помощниятъ кръстосвачъ „Пингвинъ" потопи въ Индийския океанъ внушителната цифра отъ 200,000 б. р. тона англійски търговски кораби и най-после бѣ потопенъ отъ много по-силния англійски кръстосвачъ „Корнвалъ".

Англійскиятъ контроленъ комитетъ, който бѣше назначенъ по поводъ опасното и застрашително намаляване на корабния тонажъ, установи, че въ корабостроителницитѣ на метрополията цари „опасна немарливость" и „обезпокояващо протакане".

Вестникъ „Таймсъ" обяви въпроса съ параходния тонажъ като „неудържимъ" и изтъкна, че корабитѣ, които се строятъ сега, сж споредъ мнението на сжщия комитетъ съ скорость, която самитѣ корабостроители сж смѣтали въ нормални времена за много малка.

Американскиятъ морски министъръ Кноксъ, макаръ и въ изявленията си да намали англійскитѣ загуби, каза: „Германцитѣ потопяватъ три пжти повече параходи, отколкото може да построи Англия за сжщото време, и два пжти повече, отколкото може да построи англо-американското корабостроене".

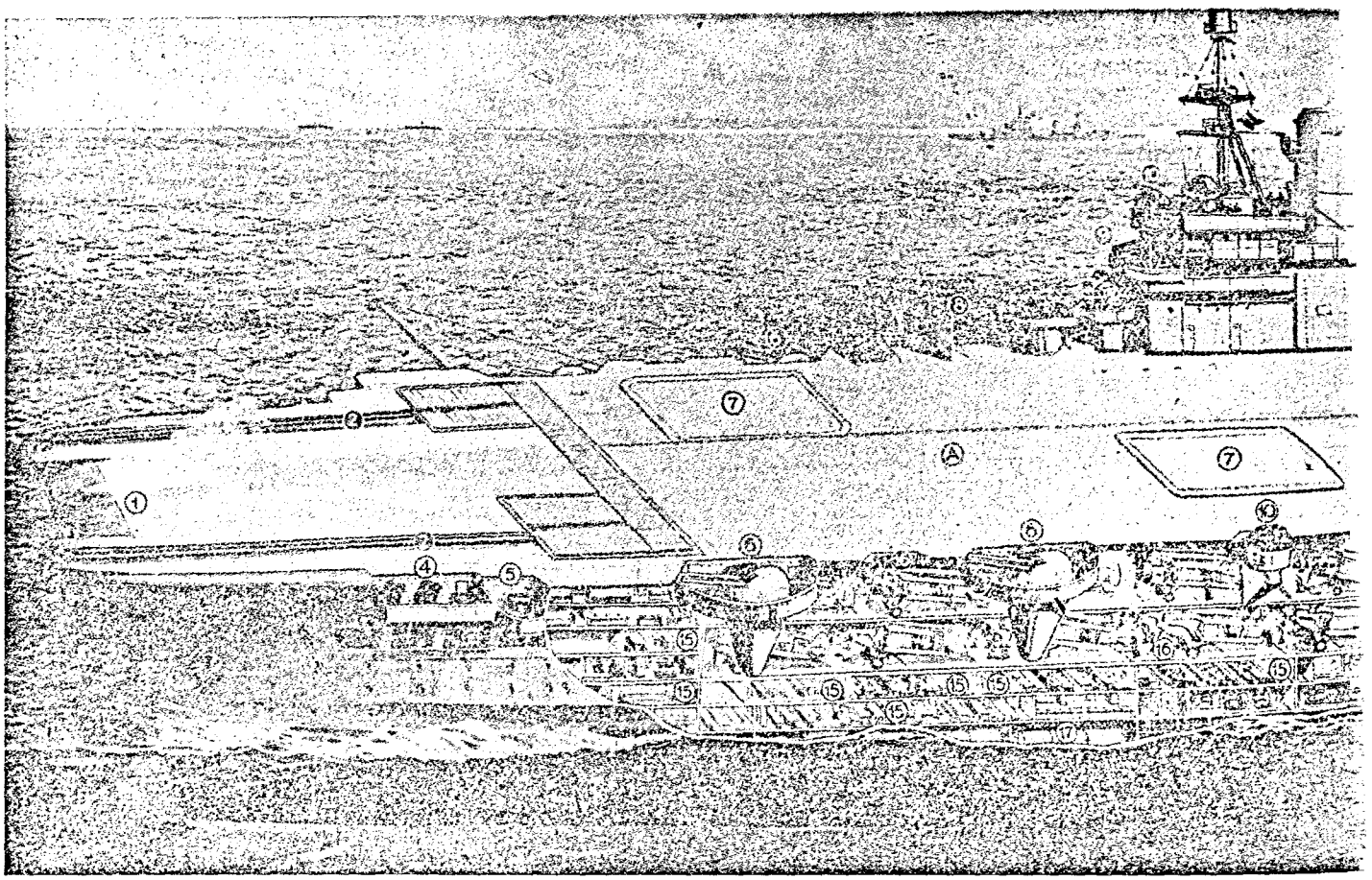
Смѣлитѣ и героични действия на подводния, надводния и въздушенъ германски флотъ нанесоха на англійския военененъ и главно на търговския имъ флотъ градни загуби, които както се изтъкна по-горе, растатъ прогресивно и създаватъ голѣми грижи и тревога въ англійското главно командуване, както и въ общественото мнение на Великобритания.

Отъ всичко гореизложено явствува, че до голѣма степень изходътъ на тая гигантска война лежи въ изхода отъ борбата въ Атлантическия океанъ и въ успѣшната борба срещу англійската блокада, чрезъ увеличаване и създаване на нови снабдителни бази. Войната на истокъ е на пжть да изпълни въ благоприятенъ смисълъ последнитѣ условия за Германия.

Въвличането на болшевизма на страната на Англия само увеличи и заздрави европейската солидарность.

Войната срещу Англия ще се води съ всички видове оржжия и по всички краища на земното кълбо.

Германскиятъ военененъ флотъ, макаръ и съ ограничени сили, въ тѣсно и вѣрно сътрудничество съ авиацията ще изпълни достойно своя дългъ въ Северенъ Ледовити океанъ, въ Балтийско и Северно морета, въ Атлантика, Срѣдиземно море, Черно море, както и въ далечнитѣ океани срещу превъзхождащия я по голѣмина, но не и по духъ противникъ. Нейниятъ погледъ е устременъ съ ясенъ взоръ къмъ бждещето, кждето вижда желаната крайна победа.



A. — Палуба за излитане. B. — Първа палуба. C. — Палуба-хангаръ. D. — Втора палуба. E. — Втора палуба-хангаръ. F.
лета. 3. Мачти за радиотелеграфа. 4. Картечни гнѣзда. 5. Прожектори. 6. Чифтъ 11.4 или 12 см. орждия. 7. Самолетна
моментъ на излитане. 12. Гнѣзда за противосамолетнитѣ орждия „Помъ-помъ". 13. Кабели за намаляване бързината на
резервоари. 18. Помѣщение съ бойлери. 19. Машинни отдѣления, 20. Закрити

Самолетоносачитѣ

Самолетоносачитѣ сж едни отъ най-модернитѣ и най-нови бойни кораби въ съвременната война. Първитѣ кораби самолетоносачи сж били построени едва нѣколко години следъ края на миналата свѣтовна война презъ 1925 год., когато въ Англия и Япония бѣха спуснати на вода първитѣ кораби отъ тоя типъ. Скоро, обаче, тѣхниятъ примѣръ бѣ последванъ отъ останалитѣ велики морски държави. Тѣзи първи самолетоносачи бѣха направени чрезъ преустройството на нѣкои остарѣли линейни кораби и едва по-късно, само преди нѣколко години, корабътъ-самолетоносачъ се оформи като напълно отдѣленъ новъ съвременен типъ боенъ корабъ, чието устройство се различава основно отъ това на другитѣ бойни кораби.

Задачитѣ, които бѣха възлагани до сега презъ време на двегодишната морска война на самолетоносачитѣ, и нарастналото значение на самолетитѣ показаха, че тоя типъ кораби ще има да изиграе значителна роля при воденето на морската война и особено въ онія пунктове, които сж далечъ отъ обсега на сухопжтната авиация.

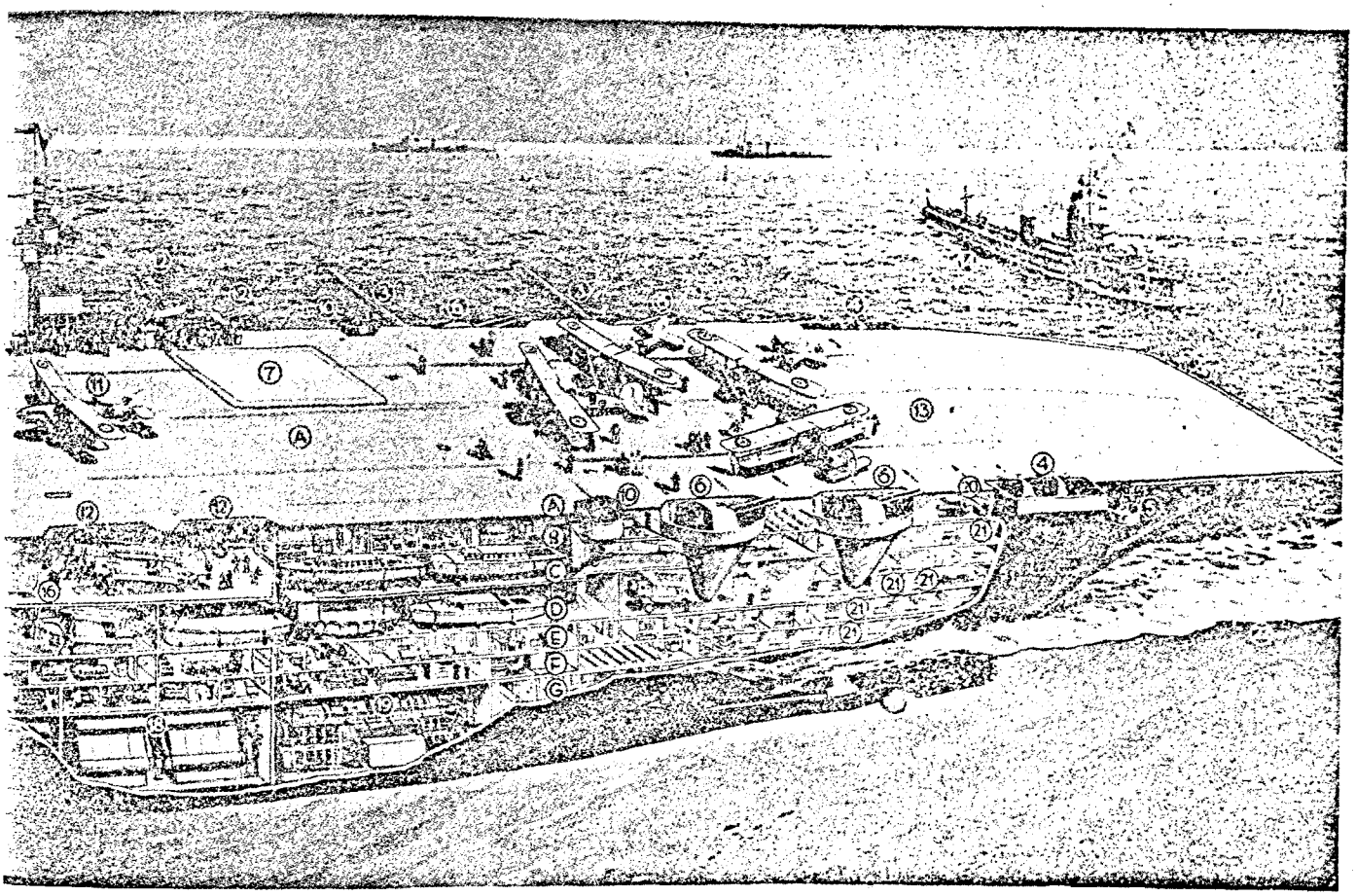
На борда си единъ съвременен самолетоносачъ може да носи до 80 самолета. Между тѣхъ имаме отъ всички типове: бомбардировачи, изтрѣбители, разузнавачи и леки торпедни самолети.

Най-сжществената часть, обаче, на самолеоносача е неговата палуба за излитане и кацане на самолетитѣ. Тя може да бжде построена отъ дърво или желѣзо.

Самолетитѣ съ сгънати крила се пазятъ подъ горната палуба въ специалното помѣщение — хангаръ. Оттамъ изнасянето имъ на палубата за излитане се извършва съ специаленъ асансьоръ.

Машинитѣ, котлитѣ, помѣщенията за живѣене на обслугата и летцитѣ, и всички останали механизми необходими за движение на самолетоносача сж построени отъ едната страна на кораба и съ това му придаватъ единъ особенъ видъ, различенъ отъ обикновения типъ на бойния корабъ. Тукъ сж поставени и по-голѣмата часть отъ противоминнитѣ и противосамолетни орждия.

Показаниятъ на нашата снимка самолетоносачъ е английскиятъ самолетоносачъ „Аркъ Роялъ", 26,000 тона, построенъ презъ 1938 г. и въоржженъ съ 8—11.4 см. орждия и голѣмъ брой противосамолетни орждия и картечници; носи 70 самолети има скорость 30 мили въ часъ.



Трета палуба. G. — Главна палуба. 1. Димова струя, показваща посоката на вѣтъра. 2. Релси за излитане на самолетвдигачи. 8. Драпирани решетки срещу експлозия на снаряди. 9. Мостици. 10. Комендантска кула. 11. Самолетъ въ защитѣ самолети. 14. Изтрѣбители—охрана на самолетоносача, 15. Трапезарии. 16. Хангари. 17. Петролни и бензинови помѣщения за пробни излитания. 21. Офицерски помѣщения. 22. Водолиния.

Самолетоносачътъ „Аркъ Роялъ“ въ началото на този месецъ бѣ потопенъ близо до пристанището на Гибралтаръ отъ два германски подводника, които го атакуваха съ торпеда. Потапянето му произведе извънредно тягостно впечатление всрѣдъ англійското обществено мнение, защото това бѣ третиятъ самолетоносачъ, който все по сжщия начинъ бива изпратенъ отъ германскитѣ подводници на морското дъно. Отъ друга страна загубата на „Аркъ Роялъ“ за англичанитѣ е двоякъ ударъ, тъй като този корабъ бѣ единъ отъ най-заслужилитѣ кораби въ англійския флотъ презъ тази война. Ако пъкъ къмъ всичко това прибавимъ и обстоятелството, че за построяването на единъ подобенъ корабъ сега сж необходими не по-малко отъ 20 милиарда лева, и че постройката му ще трае поне две години, виждаме колко голѣма е заслугата на двамата смѣлчаци-командири на германскитѣ подводници.

В. Г.

МОРСКИ НОВИНИ*)

1. Съветскиятъ търговски флотъ.

Цѣлиятъ съветски търговски флотъ, съ изключение на малкитѣ крайбрѣжни корабчета, е държавна собственость, тъй като споредъ законитѣ въ страната е забранено на частни лица да притежаватъ кораби съ водоизмѣстване по-голѣмо отъ 50 тона и мощность на двигателя повече отъ 15 к. с.

Отъ 1939 г. насамъ морскиятъ търговски флотъ се отдѣли отъ рѣчния такъвъ и се управлява отъ отдѣлно народно комисарство.

Политиката на Съветитѣ е, тѣхниятъ търговски флотъ да бжде въ състояние да пренася всички стоки за и отъ страната по море. До сега, обаче, и чужди кораби главно англійски пренасяха стоки.

До 1939 г. търговскиятъ флотъ се увеличаваше не толкова чрезъ строежъ на кораби въ Русия, отколкото чрезъ закупуване на кораби отвънъ. Покъсно съветското корабоплаване се модернизира и съ това новитѣ постройки се увеличиха.

*) Изъ „Marine Rundschau“.

Съветскиятъ търговски флотъ е ималъ:

	1932	1933	1934	1939
Общо число на корабитѣ	222	340	352	717
Въ тонове	335,600	777,500	993,900	1,316,000

Тъй като парнитѣ параходи сж значително повече отъ другитѣ, Съветитѣ започнаха да строятъ и повече моторни кораби, отъ които имаха само 140 съ общъ тонажъ 346,000 б. р. т., т. е. 1/4 отъ всичкитѣ имъ параходи.

Рускиятъ търговски флотъ трѣбва да обслужва Балтийско море, Северно Бѣло море, Тихия океанъ и Черно море. Тежестьта на усилията лежи въ Черно море, кждето има около 150 кораба, съ около 420,000 б. р. тона, отъ които 28 сж кораби цистерни съ обща водоизмѣстимость 130,000 б. р. тона.

Тѣзи параходи съ срѣдни голѣмини 4,750 б. р. тона иматъ преди всичко за задача да превозватъ идващото по петролопровода отъ Баку въ Батумъ земно масло.

Търговскиятъ флотъ се разпредѣля въ 8 голѣми държавни параходни дружества, които подържатъ следнитѣ линии:

Балтийската параходна линия — Ленинградъ, Северната линия — Архангелскъ, I-ва Черноморска пжтническа и товарна линия — Одеса, Черноморска петролна линия — Туапсе, Азовската линия — Ростовъ на Донъ, Черноморската линия — Сочи; Каспийската линия — Баку и Далечно-източната — Владивостокъ.

Балтийската линия притежава 84 парахода, съ 208,000 Б. Р. тона. Въ Далечно-източната линия — Владивостокъ има 90 парахода съ 270,000 б. р. тона.

2. Бждещитѣ американски свръхъ-дреднаути

Макаръ въ Северо-американския воененъ флотъ да преобладава стремежътъ за строежъ на водохвърчила съ голѣмъ районъ на действие и малки, но бързоходни военни кораби, вмѣсто голѣми кораби, Департаментътъ на маринатa е искалъ разрешение отъ конгреса да разреши кредити за постройката на 5 грамадни бойни кораба съ водоизмѣстване по 58,000 тона.

Споредъ сжщото списание (Арми и Неви-регистъръ), тѣзи морски гиганти сж заложени въ строежъ на 9.IX.1940 г. и ще иматъ при пълното имъ стъкмяване 65,000 тона водоизмѣстване. Американскитѣ флотски срѣди се занимаватъ отъ преди нѣколко години съ въпроса за постройка на такива морски гиганти и сж дошли до заключението, че като се иматъ предвидъ техническитѣ възможности и рационалното използуване на кораба, може да се достигне до 80,000 тона водоизмѣстване, която голѣмина за сега, обаче, не е много удобна за корабнитѣ съединения.

Въ военния флотъ има сжщо стремежъ да увеличатъ голѣмината на нѣкои отъ кръстосвачитѣ отъ 25,000 до 30,000 тона, съ което се възвръщатъ отново къмъ строежа на кръстосвачи. Новитѣ линейни кръстосвачи сж значително по-малки отъ тия, строени презъ 1916 година, отъ които два бѣха преустроени по-късно въ хвърчилоносачитѣ „Лексингтонъ“ и „Саратога“; които натоварени напълно иматъ по 40,000 тона водоизмѣстване.

Понеже се строятъ и по-голѣми изтрѣбители отъ досегашнитѣ, трѣбва да се предполага, че въобще въ американския флотъ се стремятъ да увеличатъ размѣритѣ на военнитѣ си кораби.

3. Научно изследване на значението на морето за Германия.

Въ Германия се създава държавенъ морски научен институтъ за изследване значението и влиянието на морето въ историята на народитѣ и частно за германския народъ. Начело на този институтъ е поставенъ професоръ Цеклинъ, които имаше до сега катедрата за „морска история“ и „колониална политика“ въ берлинския университетъ.

Никога свѣтътъ не е преживявалъ такива преустройства, както сега. Стари вѣковни възгледи изгубватъ значение, държави и държавни устройства рухватъ, скрити народни сили излизатъ на бѣлъ свѣтъ и довеждатъ до сждбоносни развръзки на нѣщата. Вълнитѣ на това напрегнато състояние се разливатъ по цѣлото земно кълбо. Европа престана да бжде космосъ за себе си. Съ грамаднитѣ окрития на 15-вѣкъ и последвалитѣ ги разселвания на европейцитѣ по всички континенти на земята започна и развитието на свѣтовната колониална политика на голѣмитѣ морски и търговски държави. Развитието на техниката се отрази благоприятно за тази политика и въ 20 вѣкъ виждаме достигната куминационната ѝ точка.

Това развитие постави науката предъ съвсемъ нови задачи за разрешение.

Прозирайки далечъ въ бждещето, и германската наука взема живо участие въ това направление, независимо отъ войната, и поставя научно основитѣ за новия редъ и миролюбивъ строежъ следъ свършването на свѣтовния пожаръ.

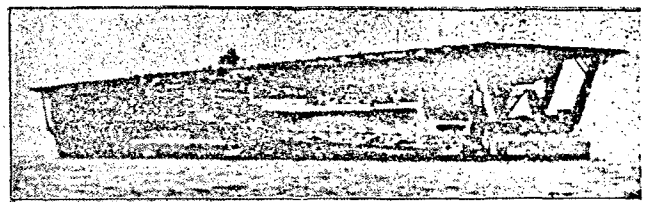
За тая цель е създаденъ и въпросния Морски Институтъ. Неговъ предвестникъ е „Съюзътъ за германска морска мощь“, председателствуванъ отъ адмиралъ Бусе, който като последователь на адмиралъ фонъ Трота, е назначенъ отъ Фюрера да събуди и одухотвори морската идея у германския народъ.

Този институтъ има 5 отдѣла, а именно:

1. Морска история и морска военна история.
2. Морска география.
3. Влияние на морското корабоплаване върху етнографията, обичаитѣ и изкуството.
4. Презморска търговия.
5. Морско и международно право.

Естественно, че този институтъ ще работи въ най-тѣсно сътрудничество съ германския воененъ флотъ. Той ще бжде мѣсто за изследване стопанското, политическото и културно отношение на морето спрѣмо великия германски народъ.

Независимо отъ това, обаче, ще бждатъ изследвани и предпоставкитѣ, които обуславятъ морската мощь на една страна и последицитѣ отъ това. Отъ изникващитѣ по този поводъ въпроси, подлежащи на изследване, професоръ Цеклинъ споменава следнитѣ:



Японски хвърчилоносачъ „Кага" — 26900 т. 10—20.3 см. и 12—12 см. противосамолетни орждия. Носи 80 самолета, скорость 23 мили.

1. При какви условия се създадоха италианскитѣ морски републики презъ срѣднитѣ вѣкове?

2. Кои бѣха причинитѣ за края на португалската и испанската морска мощь?

3. Защо се провали френската морска мощь отъ 18 вѣкъ?

4. Какво е необходимо въобще, за една държава, за да постигне мощь на море?

Други изникнали актуални въпроси сж за бързото израстване на японската и американската морска мощь.

Значението на голѣмитѣ морски сражения като боя при Трафалгаръ, при Абукиръ и други, както и последицитѣ отъ тѣхъ за историята на народитѣ ще бжде сжщо обектъ на научно изследване.

Излиза на лице сжщо и въпросътъ, дали една държава трѣбва да даде предимство и развие мощьта си на море или на суша? Има островни страни, като напр. Англия и Япония, които поради географското си положение сж се опредѣлили като морски сили. Има и страни, чиито брѣгове се миятъ отъ две или три морета, както е случаятъ съ Франция напримѣръ, и тукъ изниква въпроса дали такава държава трѣбва да води морска или континентална политика и каква е ползата или вредата отъ това. Тукъ историята и нейното внимателно изследване ще бждатъ най-добритѣ учители.

Този морски научен институтъ се намира още въ периода на организация, но вече е турено началото на цѣла серия научни изследвания.

Редовнитѣ информации на института ще държатъ въ течение всички германски научни кржгове, а съ това и цѣлия народъ. Ще бждатъ издавани и подходящи книги. Архивитѣ на морскитѣ градове ще бждатъ важни исторически извори за работата на изследването.

А когато започне да се развѣва морскиятъ флагъ на Велика Германия по всички морета на земното кълбо, тогава ще бждатъ изследвани и всички проблеми, за да бжде щастливо завършена и нарастващата германска морска мощь.

4. Новъ типъ английски придружаващи кораби „типъ корвета".

Английската преса изнесе следнитѣ данни за този новъ типъ корабъ, а именно: водоизмѣстване —800 тона, скорость—17 мили, въоржжение: едно или две 10 см. орждия, нѣколко картечници и множество водни бомби.

Тѣзи кораби сж пригодени главно за борба съ подводницитѣ. Тѣ действуватъ задружно съ изтрѣбителитѣ въ конвойната служба.

По външенъ видъ наподобяватъ китоловнитѣ кораби, поради което и отначало сж били наречени отъ английското адмиралтейство „китоловенъ типъ". По-малки сж отъ изтрѣбителитѣ.

Въ кжсо врема Англия има намѣрение да построи 300 такива придружаващи кораби. Обслугата имъ се състои отъ 4 офицери и 50 до 60 души подофицери и моряци. Имената имъ сж на цвѣтя и дървета.

Английското адмиралтейство вече съобщи за загубата на нѣколко отъ тѣхъ.

5. Английската преса отъ края на м. августъ т. г. съобщава за влизането въ строя на линейния корабъ „Duke of York". Този морски гигантъ има водоизмѣстване 35,000 тона, и въоржжение: 10 орждия отъ 35·6 см, 16 орждия отъ 13·3 см., много други по-малки орждия и 4 хвърчила. Развива 28·5 морски мили скорость. Заложенъ е въ строежъ на 5 май 1937 г., спуснатъ на вода на 16 септемврий 1939 г. и завършенъ тая година.

Броненосецътъ „Duke of York" принадлежи къмъ класата на „King Georg V", отъ която класа сж влѣзли до сега въ строя само той и „Prince of Wales". Още 2 броненосеца отъ този типъ сж въ строежъ.

Надя Х. Йовкова

НОВОБРАНЕЦЪ

Когато наборната комисия прегледа Дончо, той изпита странно чувство. Въ тая здрава, девет-надесетгодишна глава, съ немиренъ русъ, кичуръ надъ челото, никога до тоя моментъ не се бѣха зараждали отвлѣчени мисли. Израстналъ на воля, галенъ и каленъ отъ слънцето и вѣтъра, той се бѣ извишилъ като силно младо дърво. Природата му бѣ давала мждри и здрави уроци, които оформиха душата му. Наистина, какво има да се мисли за живота?

Дончо обича съ дълбока, страстна любовь земята. Изникналъ и откърменъ отъ нейната пазва, той познава невидимия, мощенъ пулсъ на нейния вѣченъ животъ. За какво да мисли, наистина? Цѣлиятъ животъ се разгръща предъ него простъ и великъ едновременно. Ей я земята, дишаща благодать и сила. . . Чака само да забиешъ ралото въ нейнитѣ гърди, да посѣешъ малкото зърно и да оберешъ следъ това обилния плодъ, дошълъ като отъ Бога. Земята дарява щедро радость и блага на тия, които знаятъ да я обичатъ. . . Ако му се стегне нѣщо душата, подкарва биволитѣ, та чакъ на върха на тежкия хълмъ, който чертае хоризонта. За селянитѣ тоя голѣмъ хълмъ, приютилъ при политѣ си малкото селце, е краятъ на тѣхния мъничъкъ свѣтъ. Но отъ върха закопнѣлата душа на Дончо литва волно по широкото поле съ пъстри купчинки селца, чакъ до лжкатушната линия на дългия планински гръбъ, който е легналъ въ далечината. И Дончо чувствува тогава, че свѣтътъ е голѣмъ и широкъ, че крие много тайни, които той, голѣмиятъ хлапакъ, нито и подозира. Но това съз-

нание не буди жажда и копнежъ въ душата му. Той е доволенъ само да гледа простора, който се открива предъ очитѣ му, и въ душата му настава странна тишина и кротость. Такова чувство изпитва само, когато влѣзе въ малката селска църквица. За какво има да се мисли наистина?... Е, понѣкога, кога му се припрѣче пѫть съ Яна, сърдцето му неволно трепва силно. И дълго следъ това въ душата му звучи странна, непозната пѣсень безъ думи, като ехо на тоя неволенъ трепетъ.

Малко е селцето на Дончо. Чисти и спокойни сѫ душитѣ на селянитѣ. Истински здрави деца на земята ...

— Ще се явишъ следъ десеть дни въ Варна. Ще служишъ въ флота на Н. Величество. Отъ такъвъ юначага добъръ морякъ ще излѣзе,—му казва единъ възрастенъ, пълничъкъ офицеръ и го гледа усмихнато презъ очилата.

Ето това вече е нѣщо неочаквано и ново и не може да не събуди цѣла буря отъ мисли въ главата на Дончо. Въ първия моментъ изпитва чувството, че широкиятъ, правъ пѫть на неговия животъ прави внезапно остъръ завой. И той, който стои сега предъ завой, съвсемъ не знае какво ще открие въ тая нова посока. Добро, или зло?... Едно е сигурно. Каквото и да бѫде това бѫдеще, което се крие задъ завоя, по нищо нѣма да прилича на досегашния му животъ. Дълбокъ смутъ разтърсва душата му ...

Сѫщата вечерь, когато отиваше къмъ полето да разведри малко натежалата си глава, Дончо срещна Яна при чешмата.

Цѣла хала е пустото му момиче. Смѣхътъ ѝ се носи надъ цѣлото село. Никой не може да се отърве отъ закачкитѣ ѝ. Очитѣ ѝ мѣтатъ мълнии. Чернитѣ неприбрадени кѫдри се вѣятъ отъ вѣтъра...

Но чудно... Дончо е толкова погълнатъ отъ мислитѣ си, че сърдцето му забрави да трепне, когато изъадъ голѣмия орѣхъ изпъкна Яна. Очитѣ и устнитѣ ѝ свѣтятъ въ закачлива усмивка.

— Ще стана морякъ .... — казва неволно Дончо, когато очитѣ му се спиратъ на любимото лице.

До сега никога не бѣ дръзналъ да ѝ проговори. А сега отведнъжъ, сякашъ безъ да иска, ѝ разкри тревогата на душата си.

Смѣхътъ стихва въ устата на девойката. Очитѣ ѝ се разшириха въ полуда, сякашъ цѣлото ѝ сѫщество изтръпна.

— Морякъ? ...

И за пръвъ пѫть тя погледна Дончо съ други очи. Това момче ... сякашъ за пръвъ пѫть го вижда сега. Стори ѝ се голѣмъ, различенъ отъ всички селски лудетини. Морякъ ... Значи, ще отиде при морето?! ... Въ малкото, далечно селце морето звучи действително като приказка.

— Ще отидешъ при морето?

— Да... Ще служа службата си тамъ.

„Ще служа службата си..." мисли Дончо, като отминава равнодушно момичето. „Значи и азъ съмъ нуженъ на България, както каза офицерътъ... И азъ съмъ нѣщо тукъ..."

И тази мисъль събуди за пръвъ пѫть странно чувство въ душата му. Той не знаеше какво е то. Но вѣроятно въ чистото, просто сърдце се пробуди за пръвъ пѫть гордостьта, чувството за лично достоинство. Стори му се въ тоя мигъ, че подъ грубата дреха отъ шаекъ израстна единъ новъ човѣкъ. Единъ непознатъ и на него самия Дончо, голѣмъ и силенъ, който ще бѫде полезенъ на своето отечество.

Една мисъль, събудена още като чу името на морето, придружи Дончо презъ цѣлото му пѫтуване до града.

— Какво е морето?... Какъ изглежда то?...

Това бѣ повече отъ любопитство. Той чувствуваше инстинктивно, че това море, кѫдето ще служи сега, ще влѣзе и ще измѣни цѣлото му сѫществуване.

Бѣ тежъкъ дъждовенъ день. Небето, смръщено и зло, изливаше бурния си гнѣвъ върху земята. Дончо прибра подъ мишца малкото си вързопче и съ бързи крачки се отправи къмъ водата, която зърна отъ влака.

— Откѫде мога да отида до брѣга? — пита той единъ стражарь.

— Ей я тая улица ... стръмната. Качи се по нея и ще бѫдешъ на брѣга. Ако искашъ да слѣзешъ долу, има стълби. Ще видишъ ...

Дончо тръгна. Крачкитѣ му сѫ колебливи. Чудно ... Сякашъ е уплашенъ.

„Я ... вижда се вече ..."

Всѣка крачка разширява рамкитѣ на картината, додето най-сетне предъ жадния погледъ на Дончо се открива цѣлата морска ширь. Младежътъ гледа изтръпналъ. Едно огромно мрачно око го наблюдава внимателно отдолу. Струва му се, че морето го изучава, премѣрва силитѣ и стойностьта му. Хладна тръпка полазва отъ сърдцето му и пробѣгва по цѣлото тѣло.

„Страхъ ли те е?..."

Не намѣри отговоръ. Морето го порази. Въ глухия шумъ, който долиташе отдолу, Дончо почувствува огромната мощь, криеща се въ тежката вода.

Съ смутена душа Дончо се отправи къмъ казармата. Морето бѣ прекалено голѣмо, могѫщо и зло за неговото въображение. Почувствува се жалъкъ и безпомощенъ предъ смръщеното чудовище.

„Какъвъ морякъ ще стана азъ?..." помисли въ отчаяние той.

На другата утринь, облѣченъ въ своята нова прекрасна униформа, Дончо излѣзе вънъ. И остана закованъ въ почуда. Това море, което се откри предъ него, по нищо не приличаше на вчерашната зла стихия. Сякашъ нѣкой бѣ изчерпалъ тежката мѫтилка, която дишаше отрова и заплаха, и на нейно мѣсто бѣ влѣлъ тая чиста, кристално-синя вода, гъвкава и прекрасна въ своя сребристъ накитъ. Морето бѣ погълнало цѣлата слънчева свѣтлина и сияеше въ една усмивка, която изпълни съ радость наивната душа на Дончо.

— Ами че... то съвсемъ не е страшно... То се смѣе ... То е ... като другарь ...

Другитѣ го погледнаха, безъ да разбератъ думитѣ му.

— Я си полѣй главата съ студена вода... Побързо ще се събудишъ така ...

Дончо замълча. Въ душата му затрептѣ като малко, свѣтло пламъче копнежътъ да се приближи до това чудно, като че живо море, да го погали, да го опознае. То сякашъ го вика. Вика го и се

смѣе. Но въ тоя смѣхъ нѣма подигравка, а насърдчение и любовь.

Тежката лодка се люлѣе плавно върху малкитѣ сини кѫдри на водата. Моряцитѣ чакатъ заповѣдьта на мичмана. Очитѣ на Дончо сѫ впити въ странния предметъ, който следъ минута ще ги поеме. Първо излизане въ морето... Непознато тежко чувство гложди до болка душата. Може би е страхъ. А може би е вѣковниятъ инстинктъ на човѣка, който се чувствува свързанъ и срастналъ съ земята, отъ която искатъ да го изтръгнатъ сега.

— Заеми мѣстата!

Другитѣ бързо прехвърлятъ низката стена на лодката. Дончо стои неподвижно. Той дори не е чулъ заповѣдьта.

— Ивановъ Доню.

— Азъ, господинъ мичманъ.

— Защо си още вънъ?

Лѣвиятъ кракъ е вече въ лодката. Когато и дѣсниятъ се вдига, за да го последва, Дончо изпитва чувството, че мощната връзка, която свързваше душата му съ земята, се скѫсва отведнъжъ. Това чудно чувство го накара да изгуби власть надъ себе си. Сякашъ вече сънува... Ето той се отдѣля отъ земята. Не й принадлежи вече. А толкова я обичаше... Морето го грабва отъ нея. Той става неговъ робъ. Може би ще го погълне... ще си играе до смърть съ неговата безпомощность... ще му покаже цѣлата си неизмѣрима сила, която *не може да се сравни съ нищо отъ това*, което земята му бѣ показала до сега...

— Отблъсни!

Лодката се плъзна леко по гладката, искряща площь. На Дончо се струва, че водата го гали съ лекия си клокочещъ смѣхъ, че му се радва. И въ душата му затрептѣ и разрастна мигновено едно страстно желание...

„Да стана истински морякъ. Само така не ще страхувамъ повече отъ него"...

Неговата дълбочина и таинственость го замайваха. Какво ли крие въ себе си тая стихия?... Смърть, или вѣченъ животъ... Какъ ли би могълъ да се доближи до нея, да я опознае, да я обикне?... Срамно, нетърпимо е да се чувствува така нищоженъ и загубенъ предъ нея. Да стане добъръ морякъ... О, и тогава ще може да й се радва, да бѫде неинъ господарь, безъ да чувствува тоя сраменъ ужасъ, който стѣга като обрѫчъ сега цѣлото му сѫщество.

„Трѣбва да стана истински морякъ", мисли Дончо, наблюдавайки изподъ вежди смѣшната сцена, която се разиграва предъ него.

На дъската стои въ нерешителность единъ морякъ въ бански гащета и гледа водата, която се вълнува на четири метра подъ него.

— Скачай! — командува мичманътъ.

— Тъй вѣрно... отговаря съ заекване нещастниятъ младежъ. — Съвсемъ не мога...

— Какъ така не можешъ? — мръщи се привидно сърдитъ младиятъ мичманъ.

— Не мога, — упорствува моряктъ. — Дълбоко е... И не зная да плавамъ.

Мичманътъ дава знакъ съ очи.

— Какъвъ морякъ ще излѣзе отъ тебе?...

Два чифта здрави ржце подематъ страхливеца и го бухватъ въ водата. Неговиятъ остъръ викъ смущава дълбоко Дончо. Той бѣ искреният изразъ на неговия собственъ страхъ и нерешителность. Намѣри, че той е сраменъ и недостоенъ за единъ войникъ. А нима не зашеметява тая височина и отдолу тежката, бучаща вода? Нима е необходимо да има урокъ по плаване?

— Ивановъ Доню.

Струва му се, че долу му се хили зловещото лице на смъртьта. Но... единъ морякъ не се страхува отъ тия нѣща и... презирайки всички правила на скачането, полетява надолу съ разперени безредно крака и ржце.

— И той не знае да плава, — казва въ края на урока мичманътъ, сочейки Дончо. — Но той ще стане морякъ, защото е решителенъ и смѣлъ.

Тая похвала заседна дълбоко въ душата на Дончо. Ето значи какво се иска отъ моряка...

„Трѣбва да станешъ истински морякъ," повтаря вече за стотенъ пѫть въ тоя мѫчителенъ день своето вѣрую Дончо.

Още при отплуването духаше остъръ североизточенъ вѣтъръ, и вълнитѣ показваха сърдито остри, бѣли зѫби. Коварно е нашето море. Вълнитѣ му сѫ остри и високи, като огромни мечове. Сякашъ искатъ да прерѣжатъ на две тѣлото на кораба. Когато го подематъ нагоре, предната му часть остава оголена въ въздуха, сякашъ ще се откѫсне. После забива дълбоко носъ въ водата, като се устремява неудържимо къмъ дъното. Дончо познава вече добре тия особености въ плуването по нашето море. Но тоя день бурята се бѣ превърнала въ ураганъ, и вълнитѣ се издигаха, като грамадни, тѣсни стени. Мащинното помѣщение почна да се пълни съ вода. Внезапно една огромна маса се издигна предъ малкия корабъ. Дончо погледна съ помѫтенъ взоръ тая сиво-зелена стена, така непроницаема, могѫща и плътна, че корабътъ сякашъ се готвѣше да се разбие на парчета о нея. Сърдцето на младия морякъ остана безъ кръвь. Въ тоя мигъ единъ страшенъ ударъ го повали на земята. Водата го повлѣче стремително къмъ сѫпената ограда на кораба.

— Загивамъ!...

„Единъ добъръ морякъ не умира така лесно победенъ", мина като на сънь въ помѫтеното му съзнание мисъльта, която бѣ ржководила цѣлия му животъ, откато бѣ постѫпилъ на служба.

И чудо... Нѣкаква непозната, стихийна сила изопна цѣлото му сѫщество. Ржцетѣ му се вперихa напредъ и успѣха да се вкопчатъ въ нѣкаква издадина. Първата му мисъль бѣ да се върне веднага назадъ, въ помѣщението. Но заповѣдьта гласѣше: „Провѣри макарата на котвата".

Въ едно случайно затишие имъ се бѣ счуло, че котвата се развива. И преодолявайки съ върховно усилие болкитѣ и ужаса си, Дончо се повлѣче съ мѫка напредъ, съ мрачна увѣреность, че отива къмъ смъртьта.

Шесть месеца по-късно Дончо лежи въ своето тѣсно, кораво легло, и очитѣ му се взиратъ въ тъмнината, като искатъ да прозратъ нѣщо. Другитѣ отдавна вече спятъ. За пръвъ пѫть, откато е дошелъ тукъ, Дончо мисли за своето бѫдеще. Една година отъ неговата служба се бѣ из-

минала като сънь. Една година въ тревожно, трепетно напрежение. Сега изведнъжъ му се стори, че се пробужда. Първото, което го поразява, е промѣната, станала съ него. Момчето отъ малкото, далечно селце му се струва непознато. Нима е възможно само за една година да стане голѣмъ зрѣлъ мжжъ, който има чувство, че познава вече добре живота, че знае да посрѣща и да се справя съ опасноститѣ, така както никой отъ неговото село не би могълъ да стори това? Той бѣ надрасълъ не само себе си, но и цѣлия животъ на своето родно мѣсто. И сега... следъ една година трѣбва да се върне отново тамъ. Да се върне пакъ въ малкото селце, кждето грохналиятъ хълмъ изглежда величественъ за тѣхнитѣ слѣпи очи, и кждето душата не чувствува нужда да мисли, да се бори, да расте. Да стане пакъ мъничъкъ човѣкъ, когото земята поглъща и заробва... Не, не... Сега, когато познава добре морето, не би могълъ да се върне вече назадъ Тамъ, кждето е билъ и щѣше да си остане малка какавида, слѣпа и заровена въ земята. Какъ може сега, когато му порастнаха крила, когато просторътъ се разкрива предъ него безкраенъ и примамливъ, да се зарови пакъ въ малката тѣсна дупка? Какво би правилъ вече тамъ? Какъ би живѣлъ?... Кое би го радвало, какво би го задоволило?... Не, не... Сега, когато познава вече морето, знае че не може да живѣе безъ него. Неговиятъ животъ се бѣ вплелъ неусѣтно въ тежката могжща вода. Той ще остане завинаги тукъ.

— Та азъ не само, го познавамъ, но вече го обичамъ, — пошепна той, и буйна радость бликна отъ сърдцето му.

Той разбра, че бѣ станалъ вече истински морякъ.

Паулина Станчева

Момичето отъ кея

Въ пристанището се разхожда
едно момиче. Задъ хълма
златисто слънцето захожда
и тишина владѣе пълна.

Морето всѣки мигъ промѣня
цвѣта си, ту зеленъ, ту синкавъ.
Вълнението вънъ отъ кея
нечакано и бързо стихва.

Последнитѣ лжчи докосватъ
върха на корабнитѣ мачти.
Самотенъ параходъ закотвенъ
люлѣй огромно тѣло въ здрача.

Отъ най-високата палуба
се носи пѣсень. На банджо свири
нѣкой, и пѣсеньта се губи
въ простора чайкитѣ да дири.

И малкото момиче спира,
свѣнливо гледа нанагоре
и сърдчицето му замира
отъ страхъ, желание и поривъ.

Какво ли русото момиче
сега си мисли и копнѣе,
съсъ цвѣте розово накичено
всрѣдъ толкова мжже на кея?

Дали е влюбено въ моряка
съсъ банджото и за това ли
съ такъвъ копнѣящъ изразъ чака
на камънитѣ заковано?

Или пъкъ нѣщо по-дълбоко
душата му сега вълнува
и съсъ понесената пѣсень
трепти, живѣе и ликува?

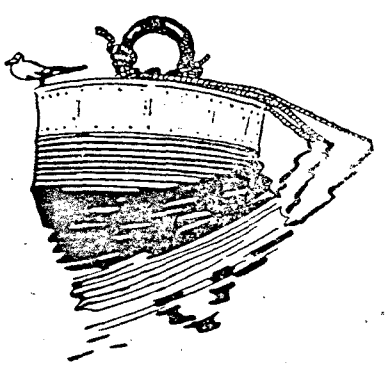
То нито дума не разбира,
но гледа нѣмо и увлѣчено,
че тия образи се сливатъ
съ представата му за далечното.

Че оня свѣтъ, който започва
задъ розовѣящия заливъ,
задъ острова и хоризонта,
е тъй желанъ и тъй примамливъ.

Но, ето че внезапно пада
мъгла прозирна надъ морето,
и бързо бѣлата преграда
съсъ димъ обгръща всичко леко.

Момичето напраздно гледа
съ копнежъ нескриванъ въ очитѣ.
Лицето му съвсемъ е бледо,
и сълзи капятъ по странитѣ.

Съ отпуснати и бавни стжпки
обратно тръгва изъ мъглата.
То знае: блѣноветѣ скжпи
не ще се сбждатъ на земята.



Страница за малкитѣ

Здравецъ

КАЛИАКРА

Единъ день отидохме съ моя малъкъ приятель на Златнитѣ пѣсъци. На северо-изтокъ отъ тѣхъ, навѫтре въ морето се вдава синьо-бѣлезникава ивица земя, която като голѣма игла се е забила въ водата. Той дълго я гледа и най-после каза:

— Това ли е Калиакра?

Азъ кимнахъ съ глава.

— Бѣше ми обещалъ да ми разкажешъ за нея.

— Затова ли я гледашъ толкова време?

Момчето каточе ли не чу какво казахъ, защото запита:

— Кажи ми най-напредъ, какво значи Калиакра? Изглежда, не е българска дума.

— Право, че не е българска и на български значи *„красивъ носъ"*.

— Наистина, толкова ли е красивъ този носъ, че носи това име?

— Не познавамъ по-красивъ носъ по цѣлото наше крайбрѣжие, отговорихъ азъ, и моятъ приятель веднага наостри уши и устреми погледъ къмъ мене.

— Разбира се, по-добре ще бѫде да го видишъ самъ, продължихъ азъ, но тъй като сега нѣмашъ тази възможность, ще ти разкажа това, което зная за него. Нѣкога и ти ще научишъ нѣщо за него, което азъ не съмъ успѣлъ да узная. За хубавитѣ нѣща винаги може да се научи нѣщо. Тѣ приличатъ на извори, на които водата не се свършва, колкото и хора да пиятъ отъ нея.

Сега, представи си едно тѣсно полуостровче, което се издига 60—70 метра надъ морската повърхность. Това е Калиакра.

— О, само това ли е? извика малкиятъ разочарованъ.

— Почакай, това не е всичко! Нейнитѣ червеникави стени се спущатъ почти отвесно къмъ морето; тѣ сѫ усѣяни съ множество дупки и пещери и сѫ толкова чудно хубави и живописни, че ни се струватъ като едне приказка, която виждаме съ очитѣ си.

Затвори си очитѣ и вижъ Калиакра при бурно море. Скалитѣ ставатъ по-тъмни. Тъмносини вълни се разбиватъ въ тѣхното подножие и ги заграждатъ съ бѣла ивица, сякашъ поставятъ рамка около тѣхъ, за да ги направятъ още по-величествени и красиви.

— О, какъ бихъ желалъ да я видя. Това трѣбва да е хубаво, много хубаво! възкликна малкиятъ.

— Неописуемо хубаво. Но Калиакра е все тъй хубава и при тихо море. Тогава тя просто каточе ли е поставена върху водното огледало. И долу, между нейнитѣ скали си играятъ черноморскитѣ тюлени.

— Черноморски тюлени ли? За първи пѫть чувамъ за тѣхъ.

— Не е чудно, защото тѣ сѫ рѣдки животни.

— Има ли ги на друго мѣсто по нашето крайбрѣжие?

— Доколкото ми е известно, срѣщатъ се още край Несебъръ и Масления носъ. Но при Калиакра тѣ сѫ най-много. Тамъ, изглежда, че се чувствуватъ най-добре... Ето, виждашъ ли, продължихъ азъ следъ малко, какво ли нѣма на Калиакра. Азъ вече ти говорихъ, че тамъ нѣкога е била крепостьта Калиацерка, развалинитѣ отъ която още стоятъ и въ която е царувалъ владѣтельтъ на Корвонската земя — Добротичъ. Подъ добре запазената отъ вѣтроветѣ западна стена на полуостровчето е станувала неговата флота. Отъ малкото пристанище нищо не е останало, но и сега, когато вѣтърътъ завѣе отъ Добруджанската земя, дървенитѣ кораби каточели се отправятъ навѫтре въ морето съ развѣтото знаме на Добротича по тѣхнитѣ стожери. Не ме гледай така учудено! Така само ни се привижда срѣдъ тази приказка, разказана отъ морето и земята. Такава е Калиакра. Преди и следъ това тя е мѣнила много пѫти господаритѣ си. Хора отъ различни народи сѫ идвали я оставали при нея. Тукъ сѫ били крити богатства на владѣтели, въ нейнитѣ пещери сѫ намирали убѣжище преследвани. Затова въздухътъ около нея е напоенъ съ предания. Струва ти се, че трѣбва само да се услушашъ, за да ги чуешъ. Искашъ ли да ти разкажа една отъ тѣхъ?

На устата на момчето сякашъ бѣха думитѣ: — О, защо ме питашъ? — но то отвърна само съ едно нетърпеливо и умолително „да".

— Това станало при нашествието на турцитѣ. Били избити много жени, старци и деца при Калиакра. Останали 40 моми отъ царски родъ, които се скрили въ крепостьта. Когато кръвожаднитѣ орди нахлули въ нея, момитѣ трѣбвало да избиратъ между живота и смъртьта. Робски животъ, изпълненъ съ позоръ и безчестие, и смъртъ, която ги спасява отъ ржцетѣ на похитителитѣ. Тѣ предпочели смъртьта. Навързали косигѣ си, хванали се за ржце и се хвърлили въ морето. Такава е накратко историята на четиридесеттѣ калиакренски девойки. Тѣхниятъ подвигъ и до день днешенъ живѣе въ душитѣ на мѣстнитѣ жители и тѣ показватъ на любопитния посетитель скалата, отъ която юначнитѣ девойки подирили хладнитѣ морски бездни.

— Има и други предания, нали? запита момчето, когато азъ свършихъ. То ме запита така, сякашъ искаше да каже:—Ще ми ги разкажешъ, нали?

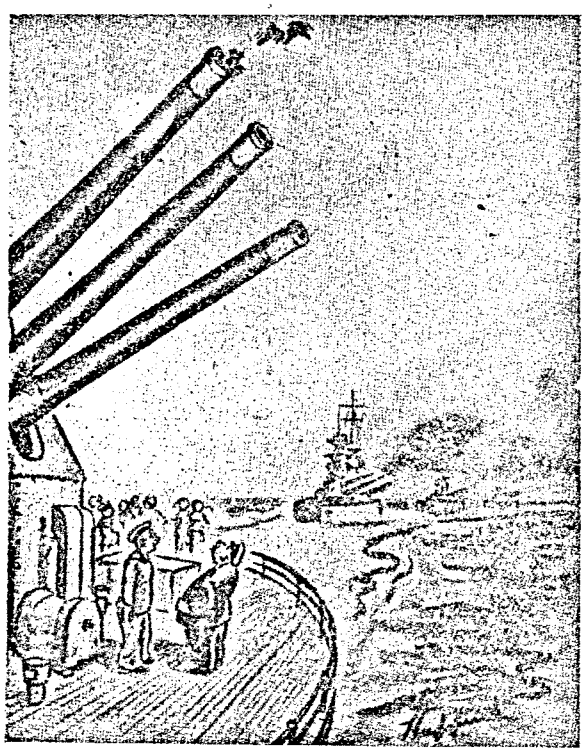
Но азъ побързахъ да му отговоря:

— Има, азъ ти казахъ вече: въздухътъ на Калиакра е напоенъ съ преданията — на близки и далечни времена. Трѣбва ти самъ да ги научишъ, когато посетишъ нѣкога хубавия носъ. И тогава, като се сберемъ отново, ти ще разказвашъ, а азъ ще слушамъ.

Стефанъ Ив. Стояновъ

Дете на морето

Дете съмъ на морето,
край него азъ живѣя,
въвъ лодката отъ сутринь
до вечерь се люлѣя.
И братъ ми е съсъ мене —
баща ни старъ е вече —
за риба той не ходи,
че пѫтьтъ е далеченъ.
А видимъ ли рѫцетѣ
си съ ранички покрити,
вий питате, дали сме
отъ васъ ний по-честити. —
Не знамъ, но за вечеря
щомъ видимъ се събрани,
ний спомняме съ усмивка,
че то ни пакъ нахрани.
Дете съмъ на морето,
край него азъ живѣя,
затуй въвъ пѣсеньта си
азъ все за него пѣя.



Командирътъ: Всички кораби влѣзоха въ боя, а нашитѣ орѫдия още не стрелятъ. Защо?

Морякътъ: Чайкитѣ сѫ свили гнѣзда въ дулата, и артилерийскиятъ офицеръ не открива огънь, за да не избие пиленцата.

Съдържание:

1. **Нашиятъ дългъ** — В. Игнатовъ, 2. **Режимътъ на проливитѣ** — Я. Сираковъ, 3. **Японскиятъ флотъ** — Кап. II р. Т. Цицелковъ, 4. **Две години война на море** — мичманъ I р. В. Гуневъ, 5. **Самолетоносачитѣ** — В. П., 6. **Морски новини** — В. Г., 7. **Новобранецъ** — Надя х. Иовкова, 8. **Момичето отъ кея** — Паулина Станчева, 9. **Калиакра, Здравецъ**, 10. **Дете на морето** — Ст. Ив. Стояновъ.

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

ИСКОВИЧЪ & ЛЕВИ А. Д.

Придворни доставчици

РУСЕ – СОФИЯ

фабрика за химически произведения и тенекиени издѣлия.

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

Първа Българска Петролна Индустрия А. Д.—Русе петролна рафинерия

Производство на **бензинъ, петролъ, газьолъ, пжкура**

Вносъ на всички видове петролни деривати.

Генерално представителство на свѣтовно известнитѣ американски масла „Сънъ Ойлсъ".

Телеграми: Рафинерията. Телефонъ 2851.

МАШИННА ФАБРИКА

Е. МЮЛХАУПТЪ & СИЕ

А. Д. Основана въ 1907 год. РУСЕ

ПЪЛНИ МЕЛНИЧНИ ИНСТАЛАЦИИ

Шелмашини
Тарараспиратори
Универсалки
Постаменти за камъни
Двойни валцове
Планзихтери
Грисмашини
Филтри
Вентилатори
Деташьори
Елеватори и др.

ВОДНИ ТУРБИНИ

„Францисъ"
„Пелтонъ"
„Спирални"

ЗЕМЕДѢЛСКИ МАШИНИ

Вършачки
Редосѣялки
Леночукачки

Чугунени тржби за водопроводи

Всички фасонни парчета
Фитинги
Спирателни кранове
Пожарни хидранти

Всички видове машини и части

Обработени
Полуобработени
Моторни глави и др.

Иосифъ Едуардъ Риглеръ

БЪЛГ. АКЦ. Д-ВО

за Книжна Търговия и Индустрия

Тел. № 20-87 РУСЕ

Печатница „Войниковъ" — Варна — Тел. 26-82

Българска Земедѣл. и Кооперативна Банка

НАРОДНО УЧРЕЖДЕНИЕ

за

ОБСЛУЖВАНЕ СЪ КРЕДИТЪ БЪЛГАРСКОТО СТОПАНСТВО И КООПЕРАЦИИ

Основано въ 1864 година.

КАПИТАЛЪТЪ Е НЕОГРАНИЧЕНЪ

ОБСЛУЖВА СЪ КРЕДИТЪ:

Земедѣлскитѣ стопанства, земедѣлскитѣ кредитни и кооперативни потрѣбителни сдружения, тѣхнитѣ съюзи и воднитѣ синдикати; занаятчиитѣ и занаятчийскитѣ кооперации; популярнитѣ банки и тѣхнитѣ съюзи.

Доставя: Земедѣлски орждия и машини, подбрани семена за посѣвъ на зърнени храни и фуражъ, меденъ сулфатъ (синь камъкъ) за пръскане и предпазване лозята и овощнитѣ градини отъ болести и за защита отъ паразити; купува бакъръ, дървенъ материалъ, смазочни и горивни материали, занаятчийски материали и пр.

Посрѣдничи: за продажба и износъ на земедѣлски произведения, събирани отъ кооперативнитѣ сдружения: тютюнъ, пашкули, розово масло, прѣсни, сухи и консервирани плодове, зърнени храни и фуражъ, мешини, сахтиянъ, килими и др.

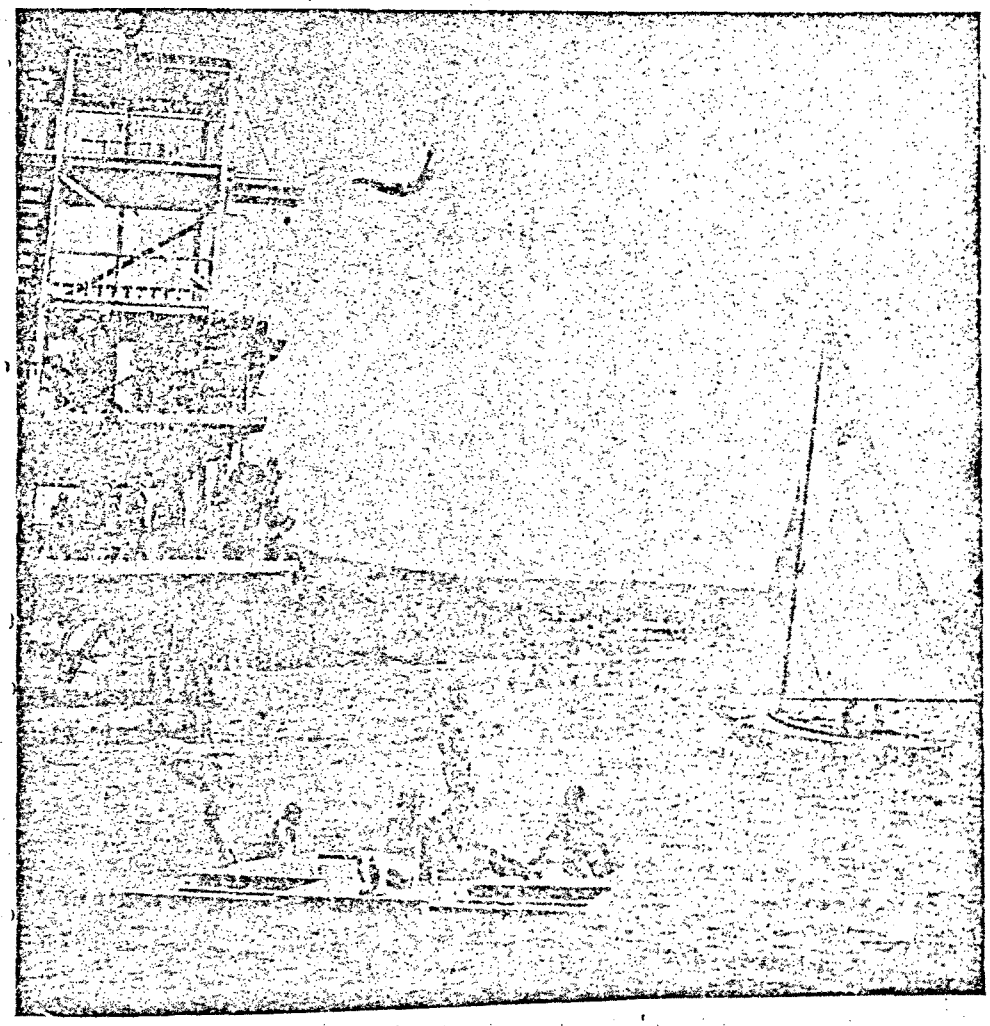
Извършва: всички банкови операции, приема спестовни влогове, срочни и безсрочни, при най-износни условия.

Седалище и управление въ София

112 клона и 53 агенции въ всички производителни, земедѣлски градове и села. 250 популярни банки въ цѣлата страна, които извършватъ влогово-акредитивна служба.

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ЦАРИЦАТА НА ЧЕРНО МОРЕ



ЕДИНСТВЕНИЯ ПО СВОЕТО МЕСТОНАХОЖДЕНИЕ И КЛИМАТЪ МОРСКИ КУРОРТЪ ВЪ ЮГО-ИЗТОЧНА ЕВРОПА.

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

Всѣкакъвъ видъ морски спортъ. Ручъ-банъ (водна пързалка). Максимална лѣковитость.

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

50% намаление за пжтуване по Б. Д. Ж. презъ сезона.

Чудни околности за екскурзии и излети, красива природа.

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

Устройване морски тържества и забави.

Изборъ на „Царица на плажа". Музикални тържества.

КУРОРТЪ „СВ. КОНСТАНТИНЪ"

Прелестно кжтче край морския брѣгъ за истинска почивка и отмора.

Плажъ — морски топли и студени бани. Първокласенъ ресторангъ. Джазъ. Дансингъ.

Хотела ремонтиранъ. Стаитѣ снабдени съ течаща изобилна вода. Ангажиране стаитѣ предварително.

Редовна автобусна връзка съ града.

Българско Търговско Параходно Дружество

— Варна. —

БЪЛГАРИ,

Подкрепяйте родното корабоплаване! Въ мирно време търговскиятъ флотъ носи благополучие на страната, въ военно време силниятъ флотъ е гаранция за по-сигурното опазване границитѣ на отечеството ни.

Утре, когато моретата ще бждатъ свободни и българскитѣ кораби забродятъ къмъ близки и далечни пристанища, всѣки тонъ българска стока трѣбва да бжде товарена на български параходъ.

За което и да е пристанище, ако има да товарите, най-напредъ потърсете български параходъ.

БЪЛГАРСКОТО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО Д-ВО ПОДДЪРЖА:

1. Пжтническа — стокова линия по българското крайбрѣжие.
2. Пжтническа — стокова линия до пристанишата на Палестина и Египетъ
3. Пжтническа—стокова линия до Анверсъ и всѣко западно-европейско пристанище на Континента и Англия—при достатъчно товаръ.
4. Лѣтни туристически пжтувания до Цариградъ и обратно.
5. По споразумение, може да се отправи параходъ до всѣко пристанище на Черно и Срѣдиземно морета.

Пжтувайте и повѣрявайте стокитѣ си на параходитѣ на Българското Търговско Параходно Дружество, дало достатъчно доказателства на добъръ пазитель на интереситѣ Ви.

Печатница „Войниковъ" — Варна